

**LES DETERMINANTS DES FRETS ROUTIERS EN  
REPUBLIQUE DU CONGO POUR LA CONTRIBUTION  
EFFICACE AU PRODUIT INTERIEUR BRUT NATIONAL**

**DETERMINANTS OF ROAD FREIGHT IN REPUBLIC OF  
CONGO FOR EFFECTIVE CONTRIBUTION TO NATIONAL  
GROSS DOMESTIC PRODUCT**

**LEBELA ISSENDET ABONDO Pitsou**

Doctorant

École Supérieure Robert de Sorbon

Option : Gestion des Projets

Congo-Brazzaville

**MANTSIE Rufin-Willy**

Professeur agrégé des universités du CAMES

Directeur de l'École Nationale d'Administration et de Magistrature

Enseignant à l'Université Marien Ngouabi

Congo-Brazzaville

**Date de soumission :** 15/04/2024

**Date d'acceptation :** 20/05/2024

**Pour citer cet article :**

LEBELA ISSENDET ABONDO P. & MANTSIE R. (2024) «LES DETERMINANTS DES FRETS ROUTIERS EN REPUBLIQUE DU CONGO POUR LA CONTRIBUTION EFFICACE AU PRODUIT INTERIEUR BRUT NATIONAL», Revue Internationale des Sciences de Gestion « Volume 7 : Numéro 2 » pp : 925 - 948

## Résumé

Depuis plus de deux décennies l'économie mondiale est secouée par des crises multiples : la crise financière de 2008 a débuté aux Etats-Unis avec l'insolvabilité des ménages modestes face au remboursement de leurs crédits bancaires. Ces créances douteuses ont provoqué la faillite de leur banque prêteuse, Lehman Brothers, entraînant ainsi l'effondrement du marché immobilier et la contraction des activités du système bancaire et financier dans les pays développés et l'onde de choc a été ressentie dans les activités économiques du monde entier. Tous les chercheurs avaient conclu que les deux leviers de la croissance (la consommation et l'investissement) étaient touchés dans les pays développés. L'apparition de la pandémie du Covid-19, venue de la Chine, a causé une crise sanitaire mondiale puis une chute des bourses asiatiques et européennes, avant de bloquer le monde entier. Depuis cette entrée dans la zone de turbulences, chaque pays africain suffoque dans son coin en cherchant quelques bouffées d'oxygène dans les secteurs économiques où il peut rebondir le plus rapidement possible, surtout dans le contexte du lancement de la zone de libre-échange continentale (ZLECAf). Dans notre article, nous essayons d'analyser les outils stratégiques que le Congo-Brazzaville met dans la balance pour jouer un rôle majeur dans le domaine des Transports et de la Logistique où il gagnerait énormément dans la gestion optimale des frets routiers.

**Mots-clés :** Crises mondiales ; Croissance économique ; Frets routiers ; Outils stratégiques

## Abstract

For more than two past decades the Global Economy has been shaken by multiple crises: the 2008 financial crisis began in the United States with the insolvency of modest households in the face of the repayment of their bank loans. These bad debts have caused the bankruptcy of their lending bank, Lehman Brothers, resulting in the collapse of the real estate market and the contraction of banking and financial system activities in developed countries and the shock wave was felt in economic activities around the world. All the researchers concluded that the two drivers of growth (consumption and investment) were affected in developed countries. The appearance of the Covid-19 pandemic, coming from China, caused a global health crisis and then a fall in Asian and European Stock Exchanges, before blocking the entire World. Since this entry into the zone of turbulence, each African country is suffocating in its corner by seeking some breaths of oxygen in the economic sectors where it can rebound as quickly as possible, especially in the context of the launch of the Free Zone-Continental Exchange (AfCFTA). In this paper, we try to analyze the Strategic Tools which our country Congo-Brazzaville puts over the scale in order to play a major role in the field of Transport and Logistics where it would gain enormously in the optimal management of road freight.

**Keywords:** Global crises ; Economic growth; Road freight ; Strategic tools

## INTRODUCTION

L'Afrique est sur la voie de la transformation et de l'intégration économique continentale. L'annonce faite le 28 janvier 2021 à Addis-Abeba par le Conseil Economique Africain (CEA) montre que le nombre de pays membres ayant ratifié l'Accord sur la Zone de libre-échange continentale africain (ZLECAF) a atteint le quorum de 40 pays membres requis pour le fonctionnement de l'institution. La ZLECAF est opérationnelle, avec le potentiel de rassembler 1,2 milliard de personnes avec un PIB de plus de 2 500 milliards de dollars. Dès lors, nous observons qu'au Congo-Brazzaville, le pays ambitionne de jouer un rôle majeur au niveau de l'Afrique centrale. C'est l'objet de notre présent article dans le but d'évoquer et d'analyser la stratégie congolaise pour y arriver. Quand nous prenons par exemple le secteur des transports et de la logistique, nous recourons à la méthode analytique pour faire le diagnostic des problèmes posés dans ce secteur et formuler des hypothèses qui pourraient aider le gouvernement congolais à rentabiliser ce secteur dans un contexte de diversification économique.

Le secteur des transports et de la logistique pourrait générer d'énormes ressources au profit de l'Etat et contribuer aussi à la création d'emplois pour les jeunes, à l'échelle nationale, régionale et continentale. Il pourrait être un facteur qui place le Congo sur orbite de façon durable comme point focal de formation professionnelle aux divers métiers de transports et de logistique. C'est un déterminant du Partenariat Public-Privé pour résorber le chômage.

Le Président congolais a décrété 2024 comme l'année de la jeunesse pour répondre aux attentes des jeunes et pour une meilleure prise en charge de leurs aspirations. Il est question d'intensifier les efforts de l'Etat congolais qui impliquent la participation des jeunes et leur assurent une lisibilité plus nette et des dispositions effectives en matière d'éducation, de formation et d'emploi (Sassou Nguesso, Vœux du nouvel an 2024). L'Etat congolais est donc mis devant ses responsabilités, en même temps qu'il a toutes les cartes en main pour adopter une stratégie d'activités des transports et de la logistique afin d'améliorer la productivité, d'intégrer les nouvelles technologies pour réduire des coûts et pour diversifier l'économie.

Un autre déterminant économique pouvant plaider en faveur du Congo-Brazzaville comme une puissance régionale, c'est le Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) et ses corridors de transit qui constituent le maillon essentiel de l'économie nationale. Ce sont là les patrimoines à léguer aux générations futures. Ils ont connu une décennie de transformations significatives en termes d'infrastructures et d'équipements pour améliorer la croissance économique de la République du Congo et confirmer sa vocation de porte océane de l'Afrique centrale. Cela préfigure ce pays comme hub privilégié du trafic maritime d'Afrique centrale.

Notre article essaie de s'appesantir sur ces atouts économiques de la République du Congo, en répondant à quelques questions pertinentes : Le secteur des transports et de la logistique apporte-il une dynamique de développement ? Quels en sont les métiers phares ? Comment rentabiliser la zone portuaire de Pointe-Noire et les corridors de transit, au plan régional ?

Notre approche méthodologique nous a permis de mettre en place des moyens de collecte de données et d'en faire une analyse. Notre méthodologie se décompose en deux phases :

Il s'agit ici de la consultation documentaire (bibliothèques, médiathèques, l'accès à l'Internet) et des études ou des enquêtes auprès de tierces personnes. Nous avons réussi à

- Recueillir le maximum d'informations ;

- Sélectionner ces informations ;
- Procéder à une enquête individuelle, etc.

Nous avons surmonté quelques difficultés dans la collecte d'informations. Il nous a fallu l'inventivité, la créativité, et la persévérance pour contourner des écueils dans la recherche.

Il s'agit ici de relire, d'analyser et de sélectionner les données en fonction de leur pertinence par rapport à notre sujet. C'est un exercice difficile. Mais, elle nous a fourni une base de données intéressante pour affiner notre problématique.

Notre cadre théorique privilégie la revue documentaire sur le sujet, pas nécessairement pour comparer une situation et une autre. Mais, plutôt pour identifier des hypothèses conformes à ce qui peut produire les impacts attendus. En testant ces hypothèses, une à une, on aurait des explications plausibles sur les résultats du développement.

De nombreux observateurs admettent qu'en toute chose, il est utile de rechercher les raisons d'une situation donnée, même dans des contextes compliqués (Naudet, 2012). C'est en le faisant qu'on pourrait rassembler des éléments indispensables à une prise de décision. C'est dans ce sens qu'il faudrait saisir ce que nous recherchons dans l'aspect théorique, en créant les liens entre la recherche scientifique et les pratiques d'investigation sur le terrain, en distinguant l'intervention des pouvoirs publics et les initiatives privées, pour peser sur les décideurs, et pour arriver au progrès collectif.

Nous avons volontairement limité la réflexion pour inciter l'Etat congolais à l'instauration et à la gestion optimale des frets routiers avec le concours d'autres acteurs privés locaux pour le développement. Ports, corridors, zones économiques, projets et programmes sont au cœur de nos préoccupations. La théorie de l'Etat créateur et dépositaire des normes (Savall & Zardet, 2010) et la théorie de l'appropriation du développement, sont extrêmement riches en enseignements et ne connaissent ni frontières géographiques, ni frontières disciplinaires selon Henri Savall et Véronique Zardet (2010) dans leur traité du Management socio-économique. La République du Congo présente dans plusieurs situations une posture de stratégie proactive, fondée sur les ressources, qui attribue au potentiel humain une place primordiale parmi des ressources. Cette posture montre que l'Etat congolais s'active à trouver l'adéquation entre le développement du Congo et le relèvement de la région de l'Afrique centrale.

## La République du Congo, un pays à vocation de transit



Source : Arcfhives du Port Autonome de Pointe-Noire

Cet article est structure en sept étapes. La première étape c'est bien sûr l'introduction qui expose notre pensée et présente le contexte de notre travail (problématique, cadre théorique et méthodologique). La deuxième étape fait appel à la revue de la littérature et aux théories invoquées. La troisième étape dresse une synthèse des concepts-clés de notre recherche. La quatrième étape présente les résultats de notre enquête sur le terrain, permettant de confronter les contraintes générales des réseaux routiers dans le monde et celles qui sont assez spécifiques à la République du Congo. La discussion et la Conclusion viennent apporter des réponses à la formulation de la question de recherche.

## 1. REVUE DE LA LITTÉRATURE ET THEORIES INVOQUEES

### 1.1.Revue de la littérature

La mondialisation de l'économie ne pourrait jamais se faire sans intégrer le système des transports et de la logistique à la fois efficace et flexible, pouvant afficher une forte teneur de vitalité. Le transport routier est le mode de transport très répandu dans le monde, et surtout en Afrique où la logistique et la quête de professionnels sont bon marché à tous les niveaux. Notre objectif est de montrer qu'il y a des situations qui nécessitent au quotidien la diversification des moyens de transports, tantôt individuel tantôt en commun. C'est pourquoi il y aura toujours des entreprises spécialisées dans les transports ou dans la logistique pour régler le problème d'acheminement des personnes et des biens d'un point A jusqu'à point B. Olivier de Noray (2015) estime que le développement durable du monde passe désormais par l'aménagement et la modernisation des infrastructures portuaires et des corridors de transit à l'aide du transport multimodal : route, rail, air, mer. De ces moyens de transports, seules les routes à péage permettent le désenclavement de nombreux lieux dans l'échange des biens et des services. Ces redevances servent à financer la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures, et à générer des revenus pour le gouvernement ou les entreprises privées qui les gèrent. Le transport routier transfrontalier participe aussi au renflouement de caisses de l'Etat. Mais, Patrick Plane (2019), estime que les performances de ces appoints sont encore faibles sur le continent, alors qu'en France par exemple, on y trouve une concentration de deux millions d'emplois. Depuis les indépendances jusqu'à nos jours, la construction des réseaux routiers en Afrique fait partie des rêves et des chimères qui hantent les nuits de nombreux dirigeants et de leurs peuples. Tous ceux qui aspirent au pouvoir promettent monts et merveilles à leurs futurs administrés en évoquant des routes asphaltées et des moyens de locomotion futuristes. Arrivés au pouvoir, ils oublient tout, faute de moyens !

La logistique apparaît bel et bien comme une source de plein emploi selon la théorie générale de l'économiste et financier britannique John Maynard Keynes (1883-1946) dont l'œuvre a marqué l'économie politique contemporaine. De son vivant, il conseillait les gouvernants à assurer le plein emploi de la main-d'œuvre par une redistribution des revenus telle que le pouvoir d'achat...Donc, la logistique est un creuset d'emplois parce qu'elle apporte beaucoup d'activités visant à assurer des conditions optimales à la circulation des marchandises, interne à l'entreprise, ou des opérations de distribution de colis entre les fournisseurs et leurs clients. Nous délimitons notre étude au secteur des transports et de la logistique comme levier de développement économique du Congo Brazzaville sur deux décennies, allant de 2001 à 2020.

La littérature sur le transport des marchandises (Legrand et Martini, 2010) fait une distinction entre plusieurs modes de transport : *le transport routier, le transport ferroviaire, le transport fluvial, le transport maritime et le transport aérien*. Chacun de ces modes de transport peut être utilisé exclusivement ou en combinée avec d'autres dans le cadre du transport multimodal. La Banque mondiale (2016) a rendu public son indice de performance logistique signalant qu'en matière d'infrastructures de transport, les corridors africains valent de l'or ; ils pourraient permettre aux groupes miniers, pétroliers ou forestiers de participer au désenclavement de régions entières. Les États pourraient bien à en tirer parti. Ils devraient avoir une prise de conscience pour le développement communautaire.

## **1.2. Les théories invoquées**

### **1.2.1. La théorie de l'Etat dépositaire des normes :**

Jean-François Bayart (2021) dit que l'État est effectivement assimilé à l'énergie créatrice : il suscite des synergies. Il faut observer l'imbrication des durées, pour appréhender la réalité de l'État en Afrique. En mettant à jour les structures, les logiques communes, l'imbrication des actions dévoilant la spécificité de chaque État. Pour l'auteur, l'Etat est un concept stable, rassembleur et solide, alors que le monde le rend erratique, travestit son passé et doute de son avenir. C'est une question fondamentale à laquelle il apporte une réponse originale, en montrant qu'un tel processus a nourri des logiques contradictoires, mais dynamiques : la mondialisation, l'universalisation, l'organisation régionale et la conscience nationaliste.

L'énergie créatrice de l'État qui émerge de notre étude est abstraite et bureaucratique, englobant l'ensemble de la société. Sa domination s'exerce à travers des rencontres bilatérales ou multilatérales, des idées lancées, des valeurs portées, des projets initiés, de la diplomatie de couloir, etc. Elle se concrétise à la croisée de la coercition et de l'hégémonie. Les Nations Unies se présentent comme une instance impuissante à la résolution des conflits, aux désastres climatiques, aux crises économiques et sanitaires.

### **1.2.2. La théorie d'appropriation du développement par l'ensemble de la population**

:

Marc Raffinot (2010) estime que l'appropriation des politiques de développement par l'ensemble de la population constitue le socle du nouveau consensus international formulé dans les partenariats régionaux. Les fondements théoriques d'une telle approche n'ont guère été explicités, mais ils sont notés dans les documents de stratégies de réduction de la pauvreté soutenus par les Institutions financières internationales. On fait référence à l'appropriation en pratique, des projets de développement national par l'ensemble de la population à travers les institutions qui agissent officiellement en ce qui concerne les dépenses publiques. Cette théorie s'est progressivement imposée comme la clé de voûte de la nouvelle configuration du développement. Initialement mise en avant par les Institutions financières internationales, elle s'est généralisée à l'ensemble des organismes publics prônant ainsi l'appropriation et la participation dans des projets de développement.

Passant en revue, les secteurs d'activités pouvant alimenter les caisses de l'Etat, nous aurions pu parler des entreprises brassicoles qui apportent d'importants revenus au trésor public parmi les plus élevés de l'industrie agroalimentaire. En considérant les effets dévastateurs sur la santé des populations et sur l'environnement, nous y avons renoncé. Nous aurions pu choisir l'industrie du numérique qui monte en puissance et qui permet de créer des emplois de qualité. Mais, les contraintes financières et le manque de compétences immédiates éloignent les pays africains de la sphère d'accès facile aux nouvelles technologies.



## **2. CLARIFICATION DES CONCEPTS-CLES**

### **2.1. Concept de Développement**

Jean-François Baré (2001) évoque le concept de développement en disant qu'il était perçu autrefois comme un ensemble des changements mentaux et sociaux d'une population, dans sa globalité, à l'instar de l'essor constaté lors la révolution industrielle. Aujourd'hui, le développement est à la fois un ensemble d'idées et de valeurs qui rehaussent, la condition humaine, et un impact résultant de la mise en œuvre de tout programme destiné à l'atteinte des résultats positifs (Lavrard-Meyer, 2016).

François Perroux (1981) avait également parlé du développement social avec l'idée d'une performance réalisée sur une longue période. Pour lui, le développement social implique l'amélioration du bien-être de toute la population et c'est le synonyme de progrès, d'évolution ou de croissance. D'abord, il précise que les performances, même dans les pays riches et les mieux dotés en spécialistes et en statistiques sont bien loin d'avoir transformé en un clin d'œil la situation économique. Cela prend un temps de maturation et d'affermissement.

### **2.2. Concept de Transport**

Corinne Blanquart (2013) soutient que le secteur du transport et de la logistique est la courroie de transmission reliant plusieurs domaines c'est-à-dire le dispositif organisationnel mis en œuvre au sein des systèmes productifs. Dans l'ensemble, tous les autres secteurs de l'économie dépendent des mesures prises pour acheminer les produits auprès des consommateurs à moindre coût, au bon moment, et dans de bonnes conditions. Le constat est assez alarmant dans plusieurs pays où l'influence des politiques d'investissement dans les transports et la logistique n'est ni homogène, ni uniforme.

### **2.3. Concept de Corridor**

Gustaaf De Monie (2012) définit les corridors de transport comme une réponse rationnelle aux contraintes économiques. Il justifie les investissements sur les routes prioritaires qui nécessitent des logistiques appropriées pour optimiser les coûts et la fiabilité des services de transport afin de parvenir à la croissance et au développement.

### **2.4. Concept de Logistique**

Depuis la seconde moitié du XXème siècle, la logistique a émergé dans les pays industrialisés comme une composante majeure de l'économie et du management des entreprises. Jadis, la logistique était considérée uniquement comme l'activité de calcul des coûts pour assurer le déplacement et le stockage des marchandises, et ne concernant que les transporteurs et les entrepositaires. Aujourd'hui, La logistique un élément clé de la stratégie d'entreprise qui gère l'approvisionnement en termes d'interface entre le producteur et ses fournisseurs en amont, et qui assure la distribution en aval et la fluidité des flux en interne entre les différentes structures de l'entreprise (Chanut et al., 2016).

### **2.5. Concept de Diversification économique**

La diversification des sources de revenus de l'Etat est un long processus de détection des secteurs jugés rentables, tels que les transports et la Logistique, qui intègrent tous les domaines



de la vie sociale En République du Congo, les opérateurs privés qui travaillent dans ce secteur sont, en majorité des nationaux, mais ils ne sont pas bien organisés ; ce qui signifie que l'écosystème reste assez fragile et des initiatives individuelles sont à peine visibles. Donc, l'Etat devrait impulser dans ce secteur des actions et des interactions entre les acteurs.

La dynamisation et la modernisation des infrastructures portuaires et des corridors de transit peuvent booster la croissance économique du pays en amplifiant des effets de création des zones économiques spéciales (ZES), et en brisant l'isolement des Etats de l'Afrique centrale. C'est la zone la plus luxuriante du continent africain, c'est la zone mieux lotie en ressources naturelles...mais elle est très hermétique. Les frontières sont étanches entre pays voisins. Le Congo Brazzaville fait l'exception d'être le seul pays où les frontières sont fluides avec tous ses voisins. L'Etat congolais devrait capitaliser un tel atout dans la construction des axes structurants des routes bitumées couvrant l'Afrique centrale d'un réseau routier intégrateur.

L'économie congolaise devrait avoir un impact beaucoup plus retentissant sur la croissance, sur les développements sociaux, et sur le climat des affaires pour l'expansion régionale. Car, le pays dispose de nombreux atouts : son emplacement géographique stratégique en Afrique centrale, un port en eau profonde à Pointe-Noire relié à la capitale par un axe routier appelé Route Nationale 1 (RN1), un axe ferroviaire appelé Chemin de fer Congo-Océan (CFCO), et des corridors menant vers toutes les frontières du pays, etc. Ce sont autant d'instruments indispensables pour des échanges commerciaux profitables aux pays de l'Afrique centrale. Nous posons la question des ressources humaines comme clé du développement économique, social et durable. La gouvernance dans le secteur des Transports et de la Logistique est sollicitée pour devenir un facteur de création d'emplois durables et la résorption du chômage.

L'évaluation des moyens et des risques de la République du Congo au plan régional montre que la chaîne de valeur du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) et des corridors de transit donne de l'envergure exceptionnelle au pays par rapport à d'autres sur la côte Atlantique. Cela rappelle l'AEF (Afrique-Équatoriale française) qui regroupait les territoires du Gabon, du Moyen-Congo (Congo-Brazzaville), de l'Oubangui-Chari (Centrafrique) et du Tchad.

### La carte de l'Afrique des années 1910 au temps de l'AEF et l'AOF



La République du Congo a les atouts pour jouer le rôle d'un Hub de l'Afrique Centrale comme elle était jadis la capitale de l'AEF (Afrique Equatoriale française) aux côtés de l'AOF (Afrique-Occidentale française) qui regroupait les territoires du Sénégal, de la Mauritanie, du Soudan français (Mali), de la Haute-Volta (Burkina), de la Guinée française, du Niger, de la Côte-d'Ivoire et du Dahomey (Bénin). Ces deux fédérations ont disparu en 1960.

### 3. RESULTATS DE L'ENQUETE SUR LE TERRAIN

#### 3.1. La création des Zones Economiques Spéciales

En République du Congo, quatre zones économiques spéciales (ZES) ont été mises en place depuis 2014 : Brazzaville, Pointe-Noire, Oyo-Ollombo et Ouesso. Le pays s'est engagé à développer ces ZES pour rendre son économie attractive, compétitive, en visant l'émergence. La loi instituant le régime de la ZES, a été adoptée par les deux chambres du Parlement. Elle consacre des avantages aux investisseurs, aux plans fiscal, douanier et social tels que : l'exonération de l'impôt sur les sociétés, des droits de douanes, des taxes et redevances à l'importation, et des facilités sur le change.

Les études de faisabilité ont été intégralement financées par le budget de l'État (2010-2011) à hauteur de près d'un milliard de FCFA. Le but de ces études était de cerner au plus près des activités respectant le contexte socio-économique, culturel et environnemental. Parmi les

résultats des études, on a identifié les investissements, les infrastructures, les schémas directeurs d'aménagement, les types de financement, et les aspects calendaires.

S'agissant des partenariats, un accord a été conclu avec la Chine pour la création d'une société à capitaux mixtes pour le financement des infrastructures, la construction de la zone économique de coopération sino-congolaise, et la campagne de promotion des ZES congolaises auprès d'investisseurs chinois. En outre, le Congo et l'Île Maurice ont cosigné une convention en juillet 2011, qui prévoit l'appui et l'assistance mauricienne sur la mise en route des ZES. L'accord a été ratifié par les parlements des deux pays.

Depuis 2014, on sent effectivement qu'il y a l'engouement des entreprises privées et publiques (engagées dans l'agro-industrie) reconnues à l'international, ainsi que les fonds souverains, pour la promotion des ZES, « *Ce sont précisément les hommes d'affaires et capitaines d'industrie ayant fait leurs preuves à Singapour, en Chine, à l'Île Maurice, au Japon, en France...qui se bousculent au Congo. Tous souhaitent qu'il y ait un cadre légal bien défini* », a déclaré un observateur.

Selon le ministre délégué à la présidence chargé des Zones Economiques Spéciales, Alain Akouala, interrogé par les médias congolais, chaque zone économique spéciale a une vocation d'émergence à travers les projets d'infrastructures. Par exemple, la ZES d'Oyo-Ollombo a été lancée en guise d'expérience pilote, avant celle de Pointe-Noire. Pour cette première zone lancée en 2014, la ZES s'est étendue sur une superficie de 760.318 hectares, avec un centre névralgique de 26.400 hectares destiné à recevoir la production des cultures alimentaires et celles de rente, l'élevage, la transformation des produits agricoles, la sylviculture, etc.

Le montant global des investissements pour la construction de la première phase des infrastructures a atteint plus de 117 milliards de FCFA (plus de 234 millions de dollars US). Ces travaux concernent les terrassements ; les routes (88 km de voies nouvelles) ; la mise à niveau de l'usine de traitement d'eau de la ville d'Oyo ; le drainage des eaux pluviales ; l'assainissement ; la construction de 2 sous-stations 110/220 kilovolt (électricité) ; le câblage de la fibre optique. L'impact du PIB est estimé à 1.528 milliards de dollars ; les emplois prévisionnels à créer à l'horizon 2032 sont comptés au nombre de 120.937.

La ZES de Pointe-Noire s'étend sur une superficie de 3.150 hectares et a déjà fait l'objet d'une délimitation. Les filières prévues sont les suivantes : les produits pétroliers raffinés ; les métaux et l'ingénierie ; les produits chimiques ; l'industrie des aliments et des boissons ; les produits minéraux non métalliques ; le bois et les produits dérivés ; le papier et ses produits dérivés ; les produits issus de matière plastique ; l'imprimerie et l'édition ; la réparation et l'installation des machines et des équipements, etc.

Il est prévu la construction d'un port minéralier sur la ZES de Pointe-Noire. Celui-ci découle du projet de fer de Zanaga dans la Lékoumou avec la société MPD-Glencor. Y seront développés des complexes miniers, sidérurgiques, pétrochimiques, etc. « *Il faut construire un nouveau port à Pointe-Noire parce que l'actuel est déjà congestionné. Ce futur port est une nécessité pour que les projets miniers de la zone puissent bénéficier d'une infrastructure efficace pour l'exportation* », selon la déclaration du Ministre des Mines, Alain Akouala à Congo Brazzaville. Quant à la ZES de Brazzaville, elle servira à la plateforme financière et logistique. Celle d'Ouessou sera destinée aux activités agro-industrielles et minières.

### 3.2. Les projets de développement négociés avec les institutions financières

Il existe plusieurs projets routiers, achevés ou en cours d'exécution, permettant de connecter la République du Congo aux pays limitrophes : Gabon - RCA - Cameroun. À terme, ces routes renforceront la vocation de transit du Congo et les échanges sous régionaux. L'ensemble de ces projets figurent dans le Plan directeur des transports en Afrique centrale qui prévoit dans son Programme d'investissements prioritaires 2020-2024, le projet emblématique de construction d'un pont route-rail Brazzaville-Kinshasa et le projet du corridor 13 reliant Pointe-Noire-Brazzaville-Ouesso-Bangui-Ndjamena, avec le trajet Ouesso-Bangui-Mbaikro (Tchad).

Le projet du pont route-rail permettra de relier les deux villes Brazzaville-Kinshasa avec un prolongement du chemin de fer jusqu'à Ilebo (au centre de la RDC). À l'heure actuelle, la liaison entre les deux capitales est assurée par ferry et par péniche. Il est envisagé que ce projet soit réalisé dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé sur la base d'une concession durant 35 ans. Le montant estimé pour le coût des travaux est de 2,5 milliards d'euros. Le futur pont serait construit à Maloukou, à environ 45 km de la sortie nord de Brazzaville, en raison de la navigabilité du fleuve, de sa proximité avec la zone économique spéciale. La loi autorisant la ratification de l'accord entre la République du Congo et la RDC relatif au financement, à la construction et à l'exploitation de ce pont route-rail a été adoptée en janvier 2021.

Le projet intégrateur d'un réseau de transport fluvial de la République du Congo fera de la rivière de l'Oubangui un puissant axe trans-équatorial du réseau fluvial international. Ces cours d'eau sont navigables jusqu'à la frontière avec la RCA. Le fleuve Congo est le deuxième du monde après l'Amazone par son débit. Le réseau fluvial navigable est de 7.276 km dont 5.200 km pour le réseau international et 2.076 km pour le réseau intérieur. Le réseau fluvial intérieur comprend les rivières de la Léfini, la Likouala, l'Alima, le Kouyou, l'Ibenga et la Motaba.

Le projet intégrateur de rentabilisation du Port Autonome de Brazzaville et Ports Secondaires (PABPS) en tant que principal port fluvial du pays qui concentre 95% du trafic fluvial national. Le PABPS, structure chargée de gérer le trafic et l'utilisation des ports fluviaux et secondaires du pays (Ouesso, Ngombé, Mossaka, Impfondo, Oyo, Makoua, Boundji, Etoumbi et Owando), connaît une situation financière difficile engendrée notamment par la baisse du trafic sur le fleuve Congo dû à l'ensablement continu des ports, exigeant un travail de dragage régulier, et par la concurrence de ports sauvages en amont du port de Brazzaville. En raison de son faible tirant d'eau, notamment au Port de Brazzaville et surtout en saison sèche, le fleuve Congo n'est navigable que six à sept mois par an. Le Groupement d'intérêt économique chargé du service commun d'entretien des voies navigables du Congo-Brazzaville et de la République centrafricaine (GIE-SCEVN), créé en 2007 suite à la dissolution de l'Agence Trans congolaise des communications, peine à accomplir sa mission, faute de moyens.

Le projet de modernisation des aérodromes secondaires du pays. La République du Congo dispose de trois aéroports internationaux : Brazzaville, Pointe-Noire et Ollombo. Elle compte huit aérodromes secondaires : Nkayi, Sibiti, Mossendjo, Makoua, Dolisie, Impfondo, Djambala et Ouesso. La gestion de ces trois aéroports internationaux a été confiée à la société Aerco, dont les principaux actionnaires sont EGIS, l'Etat Congolais ainsi qu'un fonds d'investissement Sud-Africain AIIM (*African Infrastructure Investment Managers*). Le sous-secteur aérien a des atouts pour le désenclavement des zones rurales, mais peu de compagnies aériennes desservent l'hinterland et les flux de marchandises sont trop faibles, le type

d'aéronefs utilisés par les deux compagnies aériennes intérieures (Africa Airlines et Canadian Airways) ne le permettant pas.

### 3.3. Les projets soutenus par la Banque Mondiale

La stratégie du Congo vise à instaurer la bonne gestion de l'économie, en améliorant le climat des affaires en faveur de l'élargissement et de la diversification de l'économie, en renforçant le capital humain, à travers la fourniture des services publics de base, de santé, d'éducation et de protection sociale. La Banque Mondiale s'est engagée à financer 15 projets nationaux et régionaux à hauteur de 593 millions de dollars (Tchana Tchana, 2017).

*Le projet d'appui au développement des entreprises et à la compétitivité (PADEC)* ayant pour but de promouvoir l'entrepreneuriat en soutenant la création et le développement des micros, petites et moyennes entreprises et en renforçant leur compétitivité. Depuis son entrée en vigueur en 2019, le PADEC a appuyé 179 porteurs de projets dans le cadre du Concours des plans d'affaires ainsi que 40 sous-projets de développement des entreprises.

*Le projet de développement urbain et de restructuration des quartiers précaires (DURQUAP)* prévoit d'améliorer l'accès aux infrastructures et aux services de base pour les habitants de quatre quartiers précaires à Brazzaville et à Pointe-Noire. Il aide les autorités en matière de gestion urbaine. Depuis son lancement, il a réalisé :

- Le pavage de 21.280 km de voiries urbaines
- L'installation de 17.950 kilomètres de caniveaux
- La réhabilitation d'un marché
- Deux (02) plans locaux d'urbanisme

*Le projet forêt et diversification économique (PFDE)* travaille à renforcer les moyens de l'Administration forestière et à aider les communautés locales à améliorer leur gestion des ressources forestières. Il soutient 500 ménages en développant des cultures agroforestières dans des zones écologiquement dégradées. Le programme facilite les activités de cycles courts, comme l'apiculture qui permettent d'accroître les revenus de la population.

*Le programme de réduction des émissions dans la Sangha et la Likouala (PRE-SL)* d'un montant de \$41,8 millions œuvre à la réduction des émissions dues à la déforestation et à la dégradation des zones boisées. L'accord vise le développement durable et la préservation des forêts dans les départements de la Sangha et de la Likouala sur plus de 12 millions d'hectares.

*Le projet de développement des compétences pour l'employabilité (PDCE)* forme 10 000 jeunes vulnérables issus des zones urbaines et périurbaines de Brazzaville et de Pointe-Noire, à 29 métiers porteurs de l'économie congolaise. 5 163 jeunes ont bénéficié de ces formations gratuites. Une enquête note 63,4 % des hommes et 54,1 % des femmes ayant obtenu un emploi salarié ou mis à leur compte 5 à 8 mois après leur formation.

*Le projet de développement de l'agriculture commerciale (PDAC)* d'un montant de 100 millions de dollars pour améliorer la productivité des agriculteurs nationaux.

- Le financement de 893 groupes de producteurs et de micros, petites et moyennes entreprises agro-industrielles ;
- La réhabilitation et l'entretien de 1.556 kilomètres de pistes agricoles, la construction de ponts, l'électrification de zones rurales... ;
- L'ouverture et le dégagement des rivières qui sont les affluents du fleuve Congo, notamment la Libenga, la Motaba (Likouala), la Ndeko...



*Le Projet régional de renforcement des systèmes de surveillance des épidémies (PREDISSE) visant à renforcer les capacités nationales et régionales de surveillance des épidémies.*

*Le projet de riposte d'urgence Covid (PRUC) vise à prévenir, détecter et répondre à la menace de la Covid-19. Il a permis l'achat de 933 000 doses de vaccin contre la Covid-19.*

*Le projet de renforcement du système de santé – KOBIKISA à hauteur de 50 millions de dollars, vise à améliorer l'offre et la qualité des services de santé maternelle et infantile pour les ménages les plus défavorisés. Il propose :*

- L'évaluation de plus de 1 158 formations sanitaires et leur mise à niveau
- La mise en place d'un système de certification avant la fin du projet
- L'achat de médicaments
- La disponibilité de stocks de sang et autres produits sanguins.

Il existe aussi le Projet de Renforcement des Capacités en Statistiques (PSTAT) de 10 millions de dollars permettant de renforcer la production et la diffusion de statistiques de qualité en République du Congo - dont l'Institut National de la Statistique est le principal bénéficiaire - en poursuivant les activités de dénombrement de la population du cinquième Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH), l'Enquête Harmonisée sur les Conditions de Vie des Ménages (EHCVM), et le programme de bourses pour les étudiants congolais dans les écoles statistiques régionales.

La première phase du financement du PSTAT, d'un montant de 33 millions de dollars, a été faite par l'IDA et le gouvernement congolais, et a permis de réaliser des activités de renforcement des capacités des ressources humaines au sein du Système Statistique National, d'améliorer la production et la diffusion des données statistiques de qualité et de moderniser l'environnement de travail grâce à la construction d'un complexe immobilier hébergeant l'Institut National de la Statistique (INS) et le Centre d'Application de la Statistique et la Planification (CASP).

En 2021, la Banque Mondiale et la République du Congo ont signé un accord de 41,8 millions de dollars pour réduire les émissions de carbone et préserver les forêts. C'est un des premiers programmes expérimentés en Afrique du système REDD+ à grande échelle et mis en œuvre dans la Sangha et la Likouala sur plus de 12 millions d'hectares, pour 60 % des forêts du pays.

Il est à noter que le Groupe de la Banque Mondiale, la Chine, l'Union européenne, l'Agence française de développement et la Banque africaine de développement sont les principaux partenaires financiers de la République du Congo. Ils s'emploient ainsi à promouvoir la diversification économique, améliorer l'environnement des affaires, développer les secteurs de la santé et de l'éducation et renforcer la protection sociale. Les différentes agences des Nations Unies et la Banque de développement des États de l'Afrique centrale sont actives dans le pays.

Le recensement de la population fournira également une base pour le calcul d'une large gamme d'indicateurs démographiques et sociaux utiles au suivi et à l'évaluation du Plan National de Développement (PND) 2022-2026. Une cartographie de la pauvreté mesure la réduction de la pauvreté et des inégalités par le financement additionnel en évaluant le niveau de réalisation par le nombre, le profil et la localisation des pauvres à travers le pays.

La Banque Mondiale œuvre auprès du gouvernement congolais pour l'opérationnalisation du Fonds Bleu pour le Bassin du Congo, dont l'objectif est de financer des micros projets et des projets structurants, initiatives qui concourent à promouvoir le développement propre du pays dans les travaux de construction des marchés modernes dans les municipalités de Lumumba à Pointe-Noire et de Talangaï à Brazzaville, dans le ruissellement des eaux de pluies, le curage des caniveaux et l'évacuation des déchets plastiques qui jonchent les cours d'eau.

La Banque Mondiale participe aux ateliers de formation des élues locales et des responsables d'associations sur la sensibilisation autour la protection de l'environnement marin et la préservation de la biodiversité. Ces rencontres permettent de renforcer les compétences des participants et de diffuser les outils d'intégration des questions climatiques dans les projets.

La Banque Mondiale poursuit aussi son processus d'accréditation au Fonds Vert pour le Climat. Elle soutient aussi des initiatives pour la résilience climatique, la restauration de la mangrove, l'appui aux activités entrepreneuriales des femmes, pour la promotion du genre, l'accélération de l'autonomisation des couches les plus vulnérables de la population, pour le financement de petites activités génératrices de revenus en vue d'une croissance plus inclusive et durable.

#### 4. DISCUSSION

Le transport routier est le mode dominant en Afrique. Les routes assurent 80 à 90 % du trafic interurbain et inter-États de marchandises et près de 100 % du trafic des passagers. Nous avons répertorié les trajets par route reliant le Port Autonome de Pointe-Noire à certaines villes de l'Afrique centrale pour montrer la possibilité de connectivité par les routes de tout type :

- De Pointe-Noire à Brazzaville, il y a 579 kms de trajet par la route ;
- De Pointe-Noire (Congo) à Cabinda (Angola), il y a 137 kms de trajet par la route ;
- De Pointe-Noire (Congo) à Kinshasa (RDC), il y a 735 kms de trajet par la route ;
- De Pointe-Noire (Congo) à Douala (Cameroun), il y a 1.709 kms de trajet par la route ;
- De Pointe-Noire (Congo) à Bangui (RCA), il y a 2.147 kms de trajet par la route ;
- De Pointe-Noire (Congo) à N'Djamena (Tchad), il y a 3.065 kms de trajet par la route ;

Notre présent article est une contribution à la recherche des solutions à l'épineux problème d'optimisation des transports routiers viables pour un pays en développement et ses voisins. Philippe Hugon (2003) souligne que l'intégration régionale se fait en plusieurs dimensions : commerciale, financière, monétaire, économique par convergence des économies sectorielles. Chacune de ces dimensions peut être évaluée par des indicateurs et être analysée par différents corpus théoriques. De même, les processus de désintégration régionale renvoient à des facteurs sociopolitiques de désintégration nationale et de décomposition des États, à des crises économiques et financières donnant la priorité aux objectifs nationaux ou à des environnements internationaux conduisant à des ouvertures d'application générale et à des politiques se faisant aux dépens des accords régionaux.

La République du Congo est bien indiquée pour être le pays où les dynamiques de paix sont sur le point de l'emporter dans l'ensemble de la région : la reconstruction économique et sociale post-conflit est à l'ordre du jour. Le retour à la paix et au développement ne sera effectif et durable que s'il s'applique à l'échelle régionale. C'est pourquoi INICA porte un intérêt particulier, à l'instar du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, aux processus



d'intégration et aux dynamiques transfrontalières. La relance de l'Afrique centrale sera régionale ou ne sera pas.

La République du Congo est marquée aujourd'hui par une montée en puissance économique et une influence certaine dans la région de l'Afrique centrale étant donné que c'est un pays qui vit en bonne intelligence avec tous ses voisins (RDC, Angola, Gabon, Guinée Equatoriale, RCA, Cameroun), la fluidité et la sécurité à ses frontières facilitent le désengorgement des espaces de stockage de la plateforme portuaire de Pointe Noire, en permettant leur acheminement vers l'hinterland. Le gouvernement a instauré les points de péages pour l'entretien du réseau routier. Toutefois, les opérateurs économiques regroupés au sein de l'Union patronale et interprofessionnelle du Congo (Uni Congo) ont manifesté leurs doléances aux sénateurs en avril 2022 au sujet du droit de péage sur les routes nationales N°1 et 2, qu'ils exorbitant par passage pour les véhicules poids lourds.

La croissance économique et le commerce de la République du Congo ont été concentrés longtemps autour du Port Autonome de Pointe Noire (PAPN). C'est la plaque tournante de l'économie nationale, avec une ambition régionale, et une ouverture sur les cinq continents. Le pays s'intéresse désormais au développement de chaînes de valeurs régionales, en érigeant des pôles de croissance en dehors des zones côtières, en permettant de mobiliser le même dynamisme économique observé par le PAPN, en instaurant un système intégré des transports, comprenant les ports secs, les axes routiers et les chemins de fer, en améliorant les services de transports et de logistique. Un diagnostic du fonctionnement des réseaux de transports en vue du développement économique des espaces de croissance, a été commandé par le Ministère des Transports, de l'Aviation civile et de la Marine marchande (2007).<sup>1</sup>

L'indice d'intégration régionale de la République du Congo est déterminé par la vitalité du Port Autonome de Pointe-Noire (pour la production, le transport, la logistique etc.) au niveau national, régional et vers les cinq continents. L'explosion des NTIC favorise l'amélioration du système des transports et de la logistique, sur un territoire, avec un ensemble des acteurs qui interviennent dans la production, la consommation et la massification du flux.

---

<sup>1</sup> Etude menée par le Groupement SAMARCANDE – SCET – Daquin-Ferrière, en janvier 2007.

## La République du Congo est ouverte au monde par le port de Pointe-Noire



**Source :** Archives du Port Autonome de Pointe-Noire

La République du Congo est entrée progressivement dans cette logique de localisation des activités fondées sur l'économie de la circulation et des échanges commerciaux plaçant le Port Autonome de Pointe-Noire à la croisée des chemins qui partent aux quatre coins du monde. A son inauguration en avril 1939, le Port de Pointe-Noire n'avait pas d'existence juridique parce qu'il faisait partie intégrante du Chemin de Fer Congo Océan (CFCO).

En janvier 1959, le Port de Pointe-Noire fut intégré à l'Agence Trans-équatoriale de communication (ATEC), un organisme Inter-Etats de l'Afrique Equatoriale Française (AEF). Il y avait trois modules : le port de Pointe-Noire, le Chemin de fer Congo-Océan et les voies navigables, transports fluviaux. C'est en février 2000<sup>2</sup> que le Port de Pointe-Noire passe sous les entités de l'Agence Transcongolaise des Communications (ATEC devenue ATC en 1969) comme un Etablissement public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile, sous le nom de Port Autonome de Pointe-Noire. En 2006, la réforme institutionnelle s'est poursuivie pour conférer au PAPN une plus large autonomie financière et de gestion, pour permettre la participation des investisseurs privés à la gestion de certaines activités, et mobiliser les fonds nécessaires pour améliorer les infrastructures du port.

Etant donné que le transport assure un déplacement d'une personne ou d'une marchandise d'un point à un autre moyennant rémunération, et la logistique est un processus qui englobe une multitude d'opérations accompagnant la livraison des marchandises dans de bonnes conditions, les indicateurs ci-dessous de rendement et de performance signalent les modèles de transport pouvant permettre d'étudier et d'évaluer, par simulation, les effets de scénarios d'intervention ou d'évolution relatifs au système de transport. Le foisonnement des activités au Port Autonome de Pointe-Noire, c'est la fluidité du trafic pour la livraison des marchandises.

<sup>2</sup> Cf. Journal Officiel ; Création du Port Autonome de Pointe-Noire par ordonnance n°2-2000 du 16 février 2000

Le PAPN couvre la zone portuaire, avec quais, surfaces techniques et darses, sur trois sites :

1/ Le Port commercial qui peut recevoir des navires dans un bassin d'eau de 10,45 m et dispose de 13 postes à quai répartis sur 2 135 m, dont :

- le quai G long de 530 m, dont 250 m à -10,25 m et 280 m à -13,20 m ;
- le quai D long de 720 m avec des fonds allant de -7,60 m à -9,40 m ;
- le quai de batelage long de 70 m avec des fonds de -3,70 m ;
- le quai du Môle 1 long de 440 m, dont 350 m à -9,45 m et 90 m avec des fonds allant de -9,45 m à -4,00 m ;
- le poste pétrolier avec des fonds de -11 m ;
- le quai du Centre des Services Pétroliers (CSP) long de 190 m avec des fonds de - 8,50m.

La capacité de traitement du trafic dans ce site est estimée à 5-6 millions de tonnes par an.

2/ La base logistique pétrolière :

- le quai BOSCONGO long de 426 m par des fonds de -4,50 m ;
- le quai ELF CONGO long de 300 m par des fonds de -6 m ;

3/ Le terminal pétrolier de Djéno, comportant une bouée d'amarrage pour le chargement du pétrole brut, situé à 13 miles du port public.

Le port Autonome de Pointe-Noire intervient sur les corridors RN1 et RN2 à l'intérieur du pays, dans la région de l'Afrique centrale et dans le monde où les voies mènent aux cinq continents. La modernisation des infrastructures portuaires, notamment l'extension du quai G dédié aux conteneurs de 530 à 800 ml, dont les fonds sont passés de -13 à -15 m ; l'aménagement d'un terminal à conteneurs passant de 12 à 32 ha et d'une zone logistique d'emportage et de dépotage de 4,5 ha ; l'allongement de la digue de protection de 300 ml ; le dragage d'approfondissement du chenal d'accès et du bassin portuaire à -16 m contre -13 avant les travaux; la réhabilitation et extension des réseaux d'eau et d'électricité ; la réhabilitation du quai D ; l'acquisition de deux remorqueurs de 5000 et 7268 CV.

CONSTAT 1								
INDICATEURS DE RENDEMENT ET DE PERFORMANCE								
(TRAFFIC CONVENTIONNEL)								
TYPE DE TRAFIC	Année 2013	Année 2014	RENDEMENT MOYEN	TEMPS MOYEN D'ATTENTE	DUREE MOYENNE		CADENCE MOYENNE	Séjour moyen au port
	Tonnage	Tonnage	PAR NAVIRE	SUR RADE	Jours		Tonnes/H)	Jours
			(tonnes)	(Jours)	Escale	Opération	Grue	Jours
Ciment en sac	1 248 441	1 333 718	25 000	7	6	4	300	30
Riz	43 228	81 188	3 500	7	3	2	180	90
Farine	40 853	44 580	2 500	7			180	45
Blé	105 716	117 984	8000-120 000	7			100	2
Bois en grumes (Export)	297 368	357 285	3 800	7			35,4/h	12,5

Source : Direction Générale du Port Autonome de Pointe-Noire (Etude de 2016)

Le Port Autonome de Pointe-Noire a quintuplé son trafic conteneurs depuis 2010, le trafic conteneur a dépassé un million d'EVP<sup>3</sup> en 2014, avec 90 % du flux en transbordement. Depuis 2009, Congo Terminal, filiale du Français Bolloré Ports et Logistique, s'est lancé dans un vaste programme d'investissement pour moderniser les installations et faire de l'infrastructure portuaire un hub régional et la porte d'entrée en Afrique centrale. Du port en eau profonde de Pointe-Noire jusqu'à la plateforme logistique de Brazzaville (510km), érigée en bordure du fleuve Congo, un investissement de 400 millions d'euros a été fait pour l'amélioration des infrastructures et la formation des agents d'exécution.

Pour Yvon Brigas (1996), le phénomène de l'intégration mondiale des systèmes de transport, se situe à deux niveaux : géographique et modes de transport. Cela qui répond aux exigences logistiques, et n'aurait pu apparaître sans l'apport de certaines innovations technologiques (conteneurisation, interconnexion des réseaux informatiques, satellites de communication). La libéralisation des méthodes était un préalable au développement de services répondant aux exigences des entreprises engagées dans le commerce international.

CONSTAT 2															
INDICATEURS DE RENDEMENT ET DE PERFORMANCE (TRAFIC CONTENEUR)															
Année	NBRE DE NAVIRE	TOTAL		RENDEMENT MOYEN PAR NAVIRE		TEMPS D'ATTENTE SUR RADE		DUREE MOYENNE		CADENCE MOYENNE (MVTS/H)		Import	Export	Transbordement	Vides
		mvts	TEU	Conteneurs		(Jours)		Escalier	Opération	Grue	Portique				
				PC	Feeder	PC	Feeder								
2013	762	409 814	574 151	633,80	281,80	1,80	6,00	2,40	1,90	15,00	18,80	22,44	17,7	12,4	20,1
2014	759	433 902	619 682	614,50	243,10	1,70	7,08	2,50	1,86	12,55	16,50	24,1	17,7	15,6	17,4
<b>Etude 2016</b>															

**Source :** Direction Générale du Port Autonome de Pointe-Noire

Ce nouvel environnement qui découle de la mondialisation des économies, et qui appelle l'intégration régionale des systèmes de transport, demande une attention particulière de l'Etat et des entreprises, en même temps qu'il offre d'énormes possibilités de développement.

<sup>3</sup> EVP (Équivalents vingt pieds), soit en anglais TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit), c'est ce qui correspond à un conteneur d'une longueur de 20 pieds (6.10 m) par voie ferroviaire ou maritime.

CONSTAT 3							
INDICATEURS DE RENDEMENT ET DE PERFORMANCE (TRAFIC CONTENEUR)							
ANNEE	Nombre de navires	RENDEMENT MOYEN PAR NAVIRE (Véhicules)	TEMPS D'ATTENTE SUR RADE (Jours)	DUREE MOYENNE		CADENCE MOYENNE (Véhicules/h)	DUREE MOYENNE DE SEJOUR DANS LE PARC
				Escale	Opération		
				Heures	Heures		
2013	11	347,91	2	10	6	70,00	45
2014	12	649,25	2	12	6	70,00	45
2015	12	506,17	2	10	6	70	45

Source : Direction Générale du Port Autonome de Pointe-Noire

Comme on peut le constater à travers ces trois tableaux, le Port Autonome de Pointe-Noire est une structure économique hautement stratégique pour le Congo et pour l’Afrique centrale parce qu’on y trouve : la concentration des milliers d’emplois, le délai de passage portuaire repose sur la synergie entre les acteurs de la chaîne logistique de passage des marchandises. Car, la performance de l’ensemble vaut mieux que la somme des performances individuelles.

Les gouvernements ou les collectivités sont appelés à encourager le développement des petits prestataires locaux qui œuvrent à l’ombre des structures économiques. Il existe dans ce cas deux types de logistique :

- La logistique endogène, c'est-à-dire la logistique des entreprises de production locales qui, pour l’approvisionnement comme pour la distribution des produits fabriqués localement, sont obligés de connaître les priorités de la population et des activités de commerce et de service. Il s’agit d’un outil d’amélioration de la compétitivité des filières et entreprises du territoire.
- La logistique exogène, c'est-à-dire la logistique des entreprises et réseaux de distribution n’ayant pas nécessairement d’enracinement local, et qui cherchent des localisations optimales (selon le calcul du barycentre) pour implanter des plates-formes ou entrepôts afin de distribuer leurs produits sur une aire géographique déterminée.

Les deux types de logistique sont porteurs d’enjeux différents. Car, la logistique endogène concerne toutes les entreprises du territoire concerné (industrie, distribution, services, prestataires), comme condition de leur compétitivité. Elle concerne des fonctions structurant les flux du territoire et son aménagement (distribution urbaine ou non, logistique de services...). Il est vital que la logistique soit prise (comme la formation ou la recherche), comme une fonction transversale indispensable au renforcement de l’économie régionale.

La logistique exogène concerne des activités qui peuvent connaître une croissance à partir de la polarisation d’acteurs économiques extérieurs, mais intéressés par un bon positionnement logistique macro géographique. Au Congo-Brazzaville comme dans plusieurs pays africains, le chômage massif des jeunes et la crise économique persistante rendent évidente l’implantation de sites logistiques endogènes des activités liées aux transports. Aujourd’hui, toutes les zones du pays, côtières ou non, semblent être concernées par la logistique endogène.

## CONCLUSION

Nous retenons trois choses : la République du Congo est un pays à vocation de transit pour tous ses voisins ; la République du Congo est un Hub de l'Afrique centrale en matière de transports ; la République du Congo est ouverte sur le monde par le port de Pointe-Noire. Ce port maritime et les corridors de transit à vocation régionale sont de véritables vecteurs de transformation économique. Mais, la région manque d'engouement économique dans ce sens, à cause de mauvais état des routes et de nombreuses tracasseries déplorées par les opérateurs économiques audacieux qui prennent le risque d'y aller. Le Conseil Economique Africain (CEA) travaille avec la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) pour soutenir la coordination entre les programmes des parties prenantes et faciliter l'élaboration de stratégies de transport visant à résoudre le triptyque *maîtrise des coûts de transport - respect des délais de livraison - qualité de service*, pour favoriser l'intégration régionale et le commerce (Assene, 2018). Dans l'histoire récente, le commerce régional entre les pays d'Afrique centrale a été toujours à la traîne du commerce international. Alors que la ZLECAf, opérationnelle depuis janvier 2021, promet de libérer le grand potentiel des chaînes de valeur régionales, en particulier dans la transformation des ressources et des activités manufacturières. Le corridor de transport sera crucial pour le développement de nouvelles zones économiques visant à diversifier les économies et à accroître l'activité industrielle.

L'étude menée par les logisticiens congolais, laisse entrevoir les perspectives de croissance économique dans l'espace du PAPN et le long des corridors de transit, à trois niveaux différents: national, régional, et international. Au niveau régional, on a cartographié les principaux acteurs à partir des données biophysiques afin d'identifier les conditions d'accessibilité des corridors de transit. Au niveau national, une étude d'attraction l'a mise en valeur, mettant l'accent sur la dynamique de cet ouvrage socioéconomique et ses corridors de transport pour améliorer la vie des populations.

- Le coût du transport *stricto sensu* est le coût le plus élevé sur tous les corridors observés.
- Sur le corridor principal (PNR-BZV), le péage constitue le poste de coût le plus élevé après le transport, avec 420 000 FCFA de frais AR, soit près de 410, 16 FCFA par kilomètre. Ce qui place le péage sur la RN1 parmi les plus chers au monde, selon l'ONU (Fraym, 2021).
- En troisième position, viennent les prélèvements effectués au niveau des nombreux *check-point* tenus tout au long des corridors par les forces de l'ordre.

Les coûts sur le corridor Pointe-Noire-Cabinda sont élevés, en dépit de sa modeste distance, du fait des formalités de douane et de police à la frontière. Sur la plupart des corridors, les délais de transit sont compris entre 48 heures et 72 heures, en fonction de l'état du véhicule, de l'état de la route, ou des aléas de la route (zèle des contrôleurs sur les check-points).

De manière générale le Congo joue un rôle actif dans les institutions régionales, telles que la CEEAC, la CEMAC et l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA). Le Congo est soumis au système de préférences généralisées. Cela explique le renforcement des capacités productives/commerciales parmi d'autres axes stratégiques.

A partir des coûts de passage portuaire et des corridors de transit, l'étude a pu déterminer le coût d'acheminement (ou de livraison en zone logistique) des marchandises conteneurisées vers les destinations finales : Brazzaville, Kinshasa, Ouesso, Cabinda, etc.



Les coûts des péages affectent aussi de façon dramatique le budget des transporteurs routiers, qui à leur tour les répercutent sur les coûts de revient de la marchandise rendue à destination, au grand dam des consommateurs et du panier de la ménagère.

La construction de l'infrastructure routière est la première étape du développement des infrastructures de commerce dans un pays, puisqu'elle aide à relier les centres de production au marché central ou à l'entrée du port. D'autres infrastructures logistiques sont requises pour assurer un meilleur fonctionnement de la composante infrastructurelle de tout le système de commerce à établir. Elles incluent les infrastructures aux frontières et sur les corridors.

Il est recommandé de mettre en place un système de données globales sur les transports. L'intervention de l'Etat a créé une base de données complète sur les activités de commerce et de la facilitation des échanges entre les trois corridors commerciaux. Cette base de données comprend des informations par type de biens, de véhicules, de point de départ, de destination, du chargement, etc. Il est suggéré de l'étendre à des données commerciales plus complexes encore utilisables. Les autorités devraient maintenir et élargir cette base de données en intégrant les données de transport plus complètes. Il est bon de suivre la ligne directrice développée dans la politique de transport en Afrique subsaharienne (PTASS).

Le Congo gagnerait à améliorer son efficacité opérationnelle des mouvements du fret pour satisfaire la demande croissante du transport et l'atteinte de la connectivité régionale. Il est recommandé de mettre en place un bureau de gestion du fret pour faciliter les mouvements sécurisés du fret entre le Congo et ses voisins. Le bureau de gestion du fret joue le rôle d'éclairer dans la mise en œuvre et dans le renforcement des orientations prévues par les conventions bilatérales tout en soutenant une industrie nationale durable du camionnage par son rôle d'appui. Il servira d'observatoire pour toutes les activités des camionneurs sur tous les corridors du pays. Pour atteindre le succès significatif dans l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité, ce bureau devrait être créé et géré par le secteur privé impliqué dans le transport du fret de marchandises, avec une collaboration régionale en particulier concernant les normes.

En dehors de la modernisation de l'infrastructure routière et l'usage approprié des règles et réglementations, le renforcement du transport du fret exige l'usage de la technologie pour augmenter la productivité globale. L'Etat devrait installer dans le système fonctionnel de suivi du fret. Le système de convoyage actuel nécessite la présence physique du personnel des douanes dans les corridors. C'est un modèle qui entretient la corruption et décourage les camionneurs dans leurs activités. L'introduction du GPS pour localiser tous les camions voyageant le long des corridors permettra une meilleure gestion des transports des camions de manière soutenable. Les appareils de GPS devraient être installés sur les camions pour indiquer leurs mouvements. L'adoption d'un tel système ne saurait réduire la performance des échanges commerciaux au niveau régional. La CEMAC a déjà introduit ce système de suivi basé sur le GPS dans la région, et le Congo est clairement en train d'appliquer ces directives.



## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Ancey V., Bonnet B., Leturque H. *et al.*, 2017, « Prévention et gestion des crises pastorales : préparation, alerte et réponse », *Organisation scientifique et animation de la deuxième édition des Entretiens techniques du PRAPS (ETP2)*, Niamey, Iram/Cirad/CILSS/PRAPS, 3-5 juin.
- Assene M.-N. & Djoukio E. L., 2018, « Organisation du transport des marchandises et efficacité logistique des entreprises en contexte camerounais », dans *Management & Avenir*, Volume 7, Numéro 106, pages 35 à 57.
- Barbier J.-C., 2017, « Évaluer le social comme un investissement ? L'échec des illusions scientifiques dans l'économie sociale et solidaire », dans Barbier J.-C. (dir.), *Économie sociale et solidaire et État : à la recherche d'un partenariat pour l'action*, Vincennes, IGPDE, p. 63-81, <http://books.openedition.org/igpde/4838> (consulté en octobre 2019).
- Baré J.-F., 2001, « L'évaluation des politiques de développement. Approches pluridisciplinaires », Paris, l'Harmattan, *Bulletin de l'APAD*, Online since 15 February 2006
- Barone S., Mayaux P.-L., Guerrin J., 2018, « Que fait le *New Public Management* aux politiques environnementales ? », *Pôle Sud*, vol. 1, n° 48, p. 5-25, <https://www.cairn.info/revue-pole-sud-2018-1-page-5.htm> (consulté en octobre 2019).
- Bastiaensen J., Marchetti P., 2007, « A Critical Review of CGAP-IADB Policies Inspired by the Fondo de Desarrollo Local, Nicaragua », *Enterprise Development and Microfinance*, vol. 18, n° 2-3, p. 143-157.
- Bayart J.-F., 2022, *L'énergie de l'Etat. Pour une sociologie historique et comparée du politique*, Paris, La Découverte, 782 pages.
- Bazin F., Hathie I., Skinner J. *et al.* (dir.), 2017, *Irrigation, Food Security and Poverty: Lessons from Three Large Dams in West Africa*, Londres/Ouagadougou, IIED/UICN, <https://pubs.iied.org/pdfs/17610IIED.pdf> (consulté en octobre 2019).
- Beauvallet M., 2009, *Les stratégies absurdes : comment faire pire en croyant faire mieux*, Paris, Seuil.
- Bezes Ph., 2012, « États, experts et savoir néo-managériaux : les producteurs et diffuseurs du *New Public Management* en France depuis les années 1970 », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 3, n° 193, p. 16-37. DOI : [10.3917/arss.193.0016](https://doi.org/10.3917/arss.193.0016)
- Bezes Ph., Siné A., 2011, *Gouverner (par) les finances publiques*, Paris, Presses de Sciences Po. Infrastructure de transport et développement
- Blanquart C., 2013, « Infrastructure de Transport et développement économique », dans *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* (février)2013/1 (février), pages 119 à 138
- Blundo G., Olivier de Sardan J.-P., 2007, *État et corruption en Afrique : une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaires et usagers (Benin, Niger, Sénégal)*, Paris, Karthala. DOI : [10.3917/kart.blund.2007.01](https://doi.org/10.3917/kart.blund.2007.01)
- Breen E. (dir.), 2002, *Évaluer la justice*, PUF, Paris.
- Butler L., 2003, « Modifying Publication Practices in Response to Funding Formulas », *Research Evaluation*, vol. 12, n° 1, p. 39-46. De Noray O., 2015, « Les ports africains : une modernisation en marche », dans *Annales des Mines – Réalités industrielles*, Volume 4, Novembre 2015, pages 21 à 25
- De Noray O., 2015, « Les ports africains : une modernisation en marche », dans *Annales des Mines – Réalités industrielles*, Volume 4, Novembre 2015, pages 21 à 25
- De Monie Gustaaf., 2012, « Corridor de transport et évolution globale des échanges », dans *Les corridors de transport*, dir. Yann Alix, Fondation Séfacil, Ed. EMS, pp. 27-64.
- Koulibaly B., Gentil D., 2002, *Le Crédit rural de Guinée : du projet à l'institution, une construction sociale progressive*, Paris/Conakry, ECLM/Ganudal.

- Lavigne Delville Ph., 2018, « Faire vivre une ONG au Niger, entre précarité des ressources financières et instabilité des ressources humaines », *RECMA*, vol. 3, n° 349, p. 87-100. [DOI : 10.3917/recma.349.0087](https://doi.org/10.3917/recma.349.0087)
- Maisetti N., Halbert L Séfacil, Ed. EMS, pp. 27-64., 2018, « L'action publique environnementale et le *New Public Management* en régime de croisière », *Pôle Sud*, n° 48, p. 57-72.
- Mayaka Manitu S., Meesen B., Muvundi Luschimba M. *et al.*, 2015, « Le débat autour du financement basé sur la performance en Afrique subsaharienne : analyse de la nature des tensions », *Santé Publique*, vol. 1, n° 17, p. 117-128. [DOI : 10.3917/spub.151.0117](https://doi.org/10.3917/spub.151.0117)
- Naudet J.-D., 2012, « Les réformes de l'aide au développement en perspective de la nouvelle gestion publique », *Document de travail*, n° 119, <https://www.afd.fr/fr/les-reformes-de-laide-au-developpement-en-perspective-de-la-nouvelle-gestion-publique> (consulté en octobre 2019).
- Olivier de Sardan J.-P., 2015, « Des contextes particuliers à chaque métier de l'État », *Études & Travaux du LASDEL*, n° 120, [http://www.lasdel.net/images/120\\_jpos\\_synth%C3%A8se\\_contextes\\_2.pdf](http://www.lasdel.net/images/120_jpos_synth%C3%A8se_contextes_2.pdf) (consulté en octobre 2019).
- Ostrom E., 2010, *Gouvernance des biens communs : pour une nouvelle approche des ressources naturelles*, Bruxelles, de Boeck.
- Pesqueux Y., 2007, *Gouvernance et privatisation*, Paris, PUF.
- Peters B. G., 2014, « Nouveau management public », dans Boussaguet L., Jacquot S., Ravinet P. (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 398-404.
- Prendergast C., 1993, « A Theory of "Yes Men" », *The American Economic Review*, vol. 83, n° 4, p. 757-770, <https://www.jstor.org/stable/2117577> (consulté en octobre 2019).
- Pupion P.C., 2017, « Le management public : une discipline scientifique affranchie des principes de la gestion du privé ? », *Gestion et Management public*, vol. 6, n° 2, p. 6-8. [DOI : 10.3917/gmp.062.0006](https://doi.org/10.3917/gmp.062.0006)
- Raffinot M., 2010, « L'appropriation des politiques de développement : de la théorie à la pratique », dans *Mondes en développement*, Volume 1, Numéro 149, pages 87 à 104
- Reiter R., Klenk T., 2019, « Les multiples significations du "post-NMP" : analyse documentaire systématique », *Revue internationale des sciences administratives*, vol. 1, n° 85, p. 13-29. [DOI : 10.3917/risa.851.0013](https://doi.org/10.3917/risa.851.0013)
- Savall V. & Zardet H., 2005, « Le traité du Management socio-économique », *Revue française d'administration publique*, vol. 1, n° 105-106, p. 55-65. [DOI : 10.3917/rfap.105.0055](https://doi.org/10.3917/rfap.105.0055)
- Slococock C., 2017, « La *Big Society* : un projet novateur qui n'a pas eu les effets escomptés », dans Barbier J.-C. (dir.) *Économie sociale et solidaire et État : à la recherche d'un partenariat pour l'action*, Vincennes, IGPDE, p. 199-211, <http://books.openedition.org/igpde/4860>
- Supiot A., 2015, *La gouvernance par les nombres*, Paris, Fayard.
- Titmuss R. M., 1997 [1970], *The Gift Relationship: From Human Blood to Social Policy*, New York, New Press.
- Trébaol L., Lambert-Diouf A., 2018, « L'évaluation environnementale et sociale de projets de développement rural en amont de leur due-diligence par le bailleur : retour d'expériences », *21<sup>e</sup> Colloque international en évaluation environnementale*, Paris, 3-5 septembre.