

Armand GOULOU

**INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
ET DE COMMUNICATION
AU CONGO BRAZZAVILLE**

Paris, Les éditions L'Harmattan, 2006, 168 pages

Extrait de l'introduction : page 16 à page 19.

...

Les structures socio-économiques de base au Congo ont été créées par le colonisateur. Au lendemain de son indépendance, ce pays a donc hérité de structures régionales disparates. Cette disparité est toujours d'actualité.

L'évolution des structures spatiales dans les régions a montré que chacune d'elles conserve peu ou prou les mêmes potentialités dans ses productions de base. Non seulement le niveau de dotation est différent d'une région à l'autre, mais il existe des écarts très importants entre elles. Des inégalités se manifestent également au sein d'une même région, entre les différentes entités territoriales, principalement entre les zones urbaines et rurales. Un déséquilibre apparaît entre le Nord et le Sud, d'autant que sur les six communes de plein exercice recensées dans l'organisation administrative, une seule est localisée au Nord.

Ces disparités créent inexorablement des effets néfastes sur l'ensemble du territoire. Aussi l'État congolais a-t-il souvent orienté ses choix vers l'homogénéisation de son territoire. Par une politique volontariste, il s'est efforcé de promouvoir les structures régionales existantes et d'en créer là où le besoin se faisait sentir. De cette manière, il a toujours

cherché à réduire le déséquilibre entre la ville et la campagne afin de freiner l'exode rural. Dans cette optique, des allègements sur des taxes à l'importation des équipements et intrants agricoles, et des réductions sur des taxes à l'exportation des produits agricoles d'origine locale ont été décidés. En outre, des actions de mécanisation agricole ont été menées, en vue d'atténuer les difficultés du travail en milieu rural. Cependant, la population congolaise reste inégalement répartie sur l'intégralité du territoire. On estime que les $\frac{3}{4}$ de la population se rassemblent sur le tiers du territoire national, essentiellement dans les grandes villes.

En 2004, sur une population d'environ 3,3 millions d'habitants, plus de la moitié était concentrée à Brazzaville et à Pointe-Noire, où les densités dépassaient 50 hab./km². Tandis que dans la région de la Likouala, la plus vaste avec 66.044 km² correspondant à 19,3 % de l'ensemble du territoire, la densité n'atteignait pas 2 hab./km².

Jusqu'au milieu des années 80, l'action de l'État était perçue comme l'application des stratégies de développement appropriées aux pays du Tiers-Monde. Elle visait principalement la croissance économique. L'interventionnisme étant de mise, l'État devait agir activement dans tous les domaines, pour conduire le pays sur la voie du développement. Cette conception a permis l'élaboration de plusieurs programmes économiques intégrant de façon significative les infrastructures de transport et de communication.

L'objectif à atteindre était le désenclavement de l'arrière-pays par les infrastructures de transport et la couverture nationale par les infrastructures de communication.

Comme la sphère sociale était dorénavant incluse dans le paradigme du développement, la préoccupation de l'État était devenue, et ce jusqu'à une période très récente, le développement socio-économique.

Au début des années 90, la communauté internationale a fini par s'accorder sur la pertinence du concept de développement durable, « avec comme objectif explicite de réconcilier les logiques sociales, économiques et environnementales dans un modèle de développement qui met en cohérence les différentes échelles territoriales [...]. En insistant sur la dimension systémique du développement spatial et sur la nécessité d'une action volontaire des pouvoirs publics pour corriger les déséquilibres engendrés par la croissance, le développement durable privilégie les démarches transversales, interdisciplinaires et partenariales [...] ».

Pour avoir un impact probant, cette prise de conscience doit s'appuyer, dans le cas du Congo, sur les fondements éthiques du développement, parmi lesquels la volonté, l'intellectualité et l'intersubjectivité que Christian Ndinga analyse en ces termes : « La notion de volonté, en tant que lieu de tout dynamisme est ici cardinale ; la volonté est le levier essentiel du développement. Pour tout dire, la première loi du développement, c'est la loi de la volonté, de l'effort. L'effort, c'est la force de la volonté qui se manifeste dans sa capacité à accomplir un travail, soit dans le domaine intellectuel, soit dans le domaine matériel, ou encore spirituel [...]. Le développement, c'est la pensée, la réflexion de l'homme qui se soumet au diktat de la raison pour réaliser un projet de bonheur [...]. C'est dans l'intersubjectivité que les besoins humains prennent sens et sont assouvis. Les notions de valeurs, d'interdit, de liberté, d'amour [...], ne sont possibles que face à d'autres sujets humains [...]. Plus simplement, le développement pour être effectif, doit se soumettre à l'autorité de l'équilibre de l'intersubjectivité [...] ».

Marqué par le surendettement et la baisse de ses ressources, l'État congolais est en proie à une crise financière

aiguë, à laquelle s'est greffée la crise des divers secteurs de la société, mais aussi et surtout celle des instances politiques.

Confronté à cet amoncellement de crises, l'État semble concentrer ses efforts moins sur le développement que sur la survie. Il lui paraît de plus en plus difficile de conduire des actions au profit des infrastructures de transport et de communication, et en même temps d'appliquer les mesures drastiques qui lui sont imposées par des organismes bancaires internationaux. La limitation au strict minimum de son rôle dans le développement socio-économique témoigne tant de son désengagement que de sa fragilisation. Pour garantir son autorité, l'État doit pourtant assurer la maîtrise de son espace, dont de nombreux atouts découlent des infrastructures de transport et de communication. Cela est d'autant plus vrai que la maîtrise du territoire est estimée aux aptitudes à transporter, à circuler et à communiquer. À travers ses réalisations, qui lui permettent de contrôler son territoire, l'État assure le contrôle des hommes. Par ses modes spécifiques d'encadrement du territoire, il peut efficacement influencer sur les structures sociales. Compte tenu de ces nombreuses contraintes liées à la réalisation des infrastructures de transport et de communication, comment l'État congolais peut-il assurer la maîtrise de son espace ?

...