

**Proposition de communication pour les  
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)  
Montréal, 11-13 juin 2019**

**Titre :** 30 Mobilités perturbées : un levier pour transformer les routines (voyageurs/marchandises) ?

Titre de la communication : Vulnérabilité du trafic fluvial interurbain : le cas de Bangui (Centrafrique) et du Brazzaville (Congo)

**Auteur(s) :**

Séverin NGOCKO GUEREGOMBA, Doctorant, Université d'Orléans,  
severin.ngocko-gueregomba@etu.univ-orleans.fr

Laurent TOUCHART, Professeur, Université d'Orléans, laurent.touchart@univ-orleans.fr

Pascal BARTOUT, Maître de Conférences et HDR, Université d'Orléans,  
pascal.bartout@univ-orleans.fr

**Mots-clés :** Vulnérabilité, Trafic, fluvial, Bangui-Brazzaville

**Résumé :**

La question des communications est une des plus importantes pour le développement d'un pays, et lorsqu'on a la possibilité de la résoudre par une voie d'eau comme sur l'Oubangui, on a une solution économique réelle (Brueel G., 1899). Car l'Oubangui, principal tributaire de rive droite du fleuve Congo dispose d'un réseau navigable long d'environ 1 200 km entre Bangui et Brazzaville (Fig.1).

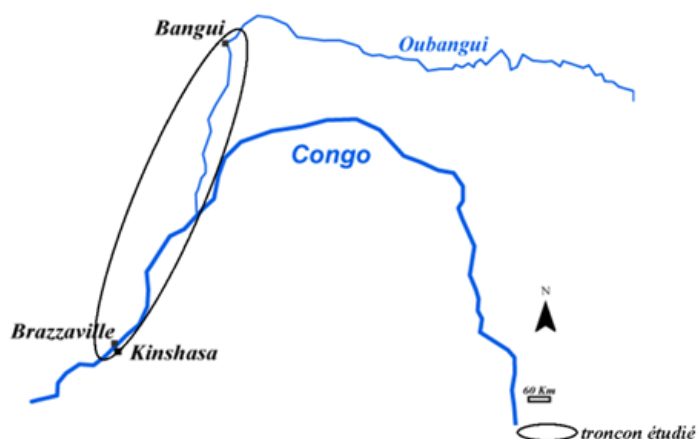


Fig.1 : Réseau navigable Bangui-Brazzaville.

C'est ce réseau qui a permis la pénétration française à l'intérieur de certains pays d'Afrique centrale comme la République Centrafricaine, la République Tchadienne et la République du Soudan (Vennetier, 1959) est moins onéreux. Il présente un coût qui s'élève à 0,05 USD par tonne et par Km ; ce qui représente 33% du coût par voie routière entre Bangui et Douala (CICOS). Cependant, cette chaîne d'approvisionnement interurbaine subit une perturbation sans précédent depuis près de quatre décennies. Dès lors, le trafic fluvial ne s'effectue plus en toutes saisons. Il s'effectue uniquement pendant la période des hautes eaux, et ce, grâce à des opérations de balisage effectuée par la société d'entretien des voies navigables (SCEVN). Certains auteurs attribuent la perturbation du trafic fluvial aux effets des changements

climatiques qui ont affecté les ressources en eau de l'Afrique centrale (Pandi A. et al., 2009 ; Okuya C., 2013. Toutefois, peu de publications scientifiques ont été réalisées à cet effet. De même, peu de travaux proposent des solutions efficaces pour optimiser le trafic fluvial sur le bief Bangui-Brazzaville, qui est le principal corridor d'approvisionnement en pondéreux de la République centrafricaine via la République du Congo.

Ainsi cette contribution a pour objectif de s'interroger (d'étudier) sur les vraies causes du dysfonctionnement du trafic fluvial entre Bangui-Brazzaville. Une fois identifier les causes réelles qui entravent la navigabilité entre Bangui-Brazzaville, nous proposerons quelques solutions en matières de gestions.

A cet effet, nous avons utilisé la hauteur d'eau de l'Oubangui à la station de Bangui pour caractériser l'influence de l'écoulement sur la navigabilité. Nous avons aussi mené des interviews semi-dirigées auprès des gestionnaires et des usagers des voies navigables à Bangui et à Brazzaville pour tenter de comprendre leur perception du problème que pose le trafic fluvial sur l'Oubangui.

Ainsi, les résultats obtenus après l'analyse de la hauteur d'eau à Bangui montre une baisse de la hauteur d'eau 20%. Ce qui ne permet pas d'obtenir un tirant d'eau minimal de 90 cm entre Bangui et Zinga en période de basses eaux. Car pour que la navigation soit possible en toutes saisons, il faut parvenir à stocker un débit minimal de 920 m<sup>3</sup>/s qui correspondrait à un tyran d'eau de 0,90 m à Zinga.

En outre, le résultat des entretiens que nous avons eu avec les gestionnaires et usagers des voies navigables, a permis de souligner que le dysfonctionnement du trafic fluvial est lié à un problème de gestion inadaptée et irrationnelle du réseau navigable Oubangui-Congo. Par ailleurs, il s'explique par une irrégularité et un faible entretien des passes navigables. A cela s'ajoute, la faiblesse des institutions en charge de la navigation fluviale à Bangui et à Brazzaville (SOCATRAF et de Bolloré ports). En plus, on note un climat d'insécurité qui prévaut depuis près de trois décennies en République Centrafricaine. Ce qui réduit sensiblement la libre circulation des personnes et des biens en faveur du trafic fluvial Bangui-Brazzaville.

N'ayant pas un accès direct à la mer, la République centrafricaine se sert de la voie d'eau pour faire fonctionner sa chaine d'approvisionnement en pondéreux et non pondéreux. Cette voie lui offre une capacité d'approvisionnement de 6 000 tonnes par convoi de barges poussées de Bangui à Brazzaville et de 4 000 tonnes dans le sens inverse (CICOS).

Même si quelques études faites sur la question montrent que la baisse de la hauteur d'eau de l'Oubangui est responsable du déclin du trafic fluvial, elle n'est donc pas la seule responsable.

Car la mauvaise gouvernance du trafic fluvial et l'insécurité dans la sous-région sont aussi des causes non négligeables et méritent aussi une attention particulière.

Pour un meilleur fonctionnement du trafic fluvial entre Bangui et Brazzaville, une redynamisation de la voie navigable est attendue. Celle-ci passe par la mise place d'un plan stratégique de gestion de la voie navigable. Ce plan devait prendre en compte la construction des écluses ou d'un barrage de soutien d'étiage à Palambo pour réguler la navigation en aval de Bangui.

### **Références bibliographiques :**

Bruel, Georges (1871-1944). L'Oubangui : voie de pénétration dans l'Afrique centrale française / Georges Bruel ; [précédé d'une notice par Charles Simond]. 1899.

Disponible sur : [https://www.persee.fr/doc/caoum\\_0373-5834\\_1959\\_num\\_12\\_48\\_2132](https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1959_num_12_48_2132).

Okuya C., 2013. Importance de l'axe fluvial Oubangui-Congo dans l'approvisionnement de la ville de Brazzaville en produits vivriers agricoles. *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 2, 2013.

Pandi A., Ibiassi G., & al., (2009). Impact de la variabilité des écoulements sur la navigabilité de l'Oubangui, un affluent du fleuve Congo. *Annales de l'Université Marien Ngouabi*; 7 P.

Vennetier P., 1963. Les hommes et leurs activités dans le nord du Congo-Brazzaville. ORSTOM, page 225-234.

Vennetier Pierre. La navigation intérieure en Afrique noire : le réseau français Congo-Oubangui. In: *Cahiers d'outre-mer*. N° 48-12e année, Octobre-décembre 1959. pp. 321-348;