

# Échelles et auto-organisation du système de transport collectif brazzavillois

Joan Perez<sup>1</sup>, Frédéric Audard<sup>1</sup>

<sup>1</sup>UMR 6012 ESPACE Université de Provence - CNRS - 29, avenue R. Schuman - 13621 Aix-en-Provence  
joan.perez.etu@gmail.com

---

**Mots clés :** Congo, Brazzaville, transport en commun, auto-organisation, complémentarité.

---

Quand on arrive pour la première fois à Brazzaville, on est frappé par la profusion des moyens de transport en commun : bus, minibus, taxis collectifs, etc. Tous ces véhicules semblent évoluer sans concertation ni structure et sans la moindre indication pour l'usager. Toutefois, ce désordre apparent cache en fin de compte une logique très aboutie et structurée de manière totalement auto-organisée.

Pendant la période de colonisation, le transport fonctionnait grâce à des entreprises françaises de taxis et de bus. En 1960, le Congo accède à l'indépendant et le transport devient donc une affaire d'état. Dans la capitale, la première régie municipale de transport en commun voit le jour en 1965. Entre ces deux dates, de nombreux transporteurs privés s'implantent lentement à Brazzaville afin de combler les insuffisances de cette toute jeune société. Ils desservent le centre-ville, mais surtout la périphérie et les villes alentours. On assiste donc, dès cette époque, à une gestion des transports collectifs par le service public et des transporteurs privés. Comme dans de nombreux pays africains, la régie municipale va lentement s'effondrer tout d'abord à cause d'une mauvaise gestion, de la société et du matériel, et surtout par manque de moyens. Si les bus vont d'années en années se détériorer à cause de la mauvaise qualité du réseau routier, l'explosion démographique elle entraîne un étalement urbain rapide de la capitale. La fréquence de passages des bus publics va donc baisser et le service privé lentement investir toute la ville. La RMTB (Régie Municipale de Transport Brazzavillois) sera remplacée par la STB (Société des Transports Brazzavillois) en 1972 puis par la STUB (Société des Transports Urbains de Brazzaville) qui cessera toutes ses activités en 1989.

Depuis cette date, le privé domine totalement ce secteur économique. Subséquemment à une immersion totale dans le

milieu des transporteurs brazzavillois, une enquête a permis de dégager les différents niveaux d'organisation du réseau. Les transporteurs ont investi la ville en utilisant les routes préalablement goudronnées. Certaines de ces routes se sont par la suite transformées en véritables axes structurant l'espace. Un réseau informel d'arrêts de bus non matérialisés s'est lentement développé pour atteindre aujourd'hui le nombre de 316 lieux de ramassage. Certains de ces arrêts – regroupant le plus d'usagers – se sont progressivement transformés en véritables pôles d'échanges multimodaux. Cette hiérarchisation progressive de l'espace a ainsi permis aux transporteurs de dégager des itinéraires préférentiels, intéressant un maximum d'usagers et toujours rentables. Ainsi, ce type de fonctionnement particulier et le besoin pressant des populations d'effectuer des déplacements d'une distance plus courte ont amené l'émergence d'un second puis d'un troisième système de transport collectif.

Ainsi l'enquête effectuée sur le réseau de transports en commun de Brazzaville nous a-t-elle permis de révéler, qu'au-delà du désordre apparent, une structure réellement complexe émerge. Une structure où les différents moyens de locomotion au lieu de se concurrencer ont réussi à trouver une certaine forme d'équilibre voir une complémentarité extrême.

Pour réussir à comprendre la structure et le fonctionnement de ce réseau, nous avons du varier les différentes échelles d'études. Ainsi, avons nous identifié un système construit par emboîtement d'échelles. Les différents modèles le composant n'ont pu être définis qu'en jouant sur la taille du secteur d'étude.