

Transport routier et effectivité de l'intégration régionale dans l'espace CEMAC : enjeux et contraintes pour le développement durable du Congo

Par **Etienne KOULAKOUMOUNA**

Centre d'Etudes et de Recherche en Analyse et Politiques Economiques (CERAPE),
B.P. 10093, E-mail : kouleti@yahoo.fr, Brazzaville, Congo

Résumé

On observe que pour faire face à la concurrence mondiale, les pays développés et en voie de développement vont de plus en plus vers l'intégration de leurs économies. Ainsi, la régionalisation économique est considérée comme une alternative pour le développement, notamment des pays du sud. Aussi on s'accorde à dire que, les pays d'Afrique en générale et de la sous région d'Afrique Centrale en particulier, tels que ceux regroupés au sein de la CEMAC, peuvent tirer profit de la régionalisation au regard de ses potentiels avantages socioéconomiques. On estime que pour réussir de manière effective cette intégration, les Etats membres doivent développer les infrastructures de base pouvant accélérer ce processus. Parmi lesquelles, il y a le transport routier, car il constitue le principal moyen de communication dans la sous région et qui est accessible à toutes les catégories sociales de la population. Dans ce cadre, l'exposé ci-après se propose de montrer que l'investissement d'infrastructure de transport routier constitue à la fois un accélérateur d'intégration régionale et un vecteur de développement durable pour l'Afrique.

Mots clés : transport et réseau routier, intégration régionale, enjeux, contraintes, accélérateur, développement durable

Abstract

One observes that in order to face the worldwide competition, the developed countries and the developing one are more and more moving toward their economies integration. So, the economical regionalisation is considered as an alternative to the development specially for some southern countries. Thus, we agree that Africa countries in general and those from Central Africa region particularly as those group together within the CEMAC can reap profit from the regionalisation in comparison to its socioeconomic potential advantages. One estimates that in order to succeed this integration effectively, the states members must develop the basic infrastructures which can accelerate this process. Among which there is the road transport because it constitutes the main means of communication in the sub region and it is accessible to every social population categories. Within this frame work, the following exhibit purposes to show that the investment of road transport infrastructures constitutes an accelerator of the regional integration and a vector of durable development at once.

Keywords : transport and road network, regional integration, stakes, constraints, accelerator, durable development

Introduction

De plus en plus, on observe que pour faire face aux opportunités et aux défis de la mondialisation, les nations développées et en voie de développement s'attèlent à intégrer leurs économies à l'échelle régionale.

Après l'écroulement de l'empire soviétique vers la fin de la décennie 80, on assiste aujourd'hui à une recomposition des ensembles politique et socioéconomique dans le monde. En Europe, bon nombre de pays se sont regroupés au sein de l'Union Européenne, alors que ceux d'Afrique, ont choisi se regrouper au sein de l'Union Africaine, volonté sans cesse réaffirmée du panafricanisme. Cependant, la préoccupation majeure de la quasi-totalité des pays africains en majorité pauvres demeure l'intégration régionale, c'est-à-dire, la formation au sein du continent des groupements régionaux et sous-régionaux.

Considéré comme l'un des grands idéaux de l'unité africaine¹, le processus d'intégration régionale devient plus que jamais une urgence pour le développement de l'Afrique. C'est dans ce contexte que, les chefs d'Etats africains ont adopté le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD). On convient avec les « Nepadistes² » que, pour accélérer et réussir la régionalisation³, il faudrait améliorer et permettre la circulation entre les pays membres, grâce à la construction des infrastructures de communication. Au sein de la CEMAC, le Tchad et la RCA ne sont accessibles que par route terrestre (exception faite de l'avion). Le transport routier constitue alors le moyen de communication le plus approprié et le mieux intégrateur. C'est ainsi qu'il occupe une place importante et constitue l'une des priorités dans le dispositif du NEPAD (Hammouda, Kassé, 2002)

L'intérêt de ce travail est évident. Il contribue à nourrir la réflexion sur le développement de l'Afrique. Son objectif est de montrer la place et le rôle du réseau et du transport routier sur la politique d'intégration régionale dans la construction de la CEMAC et par conséquent dans le développement durable des pays membres, tel que le Congo.

Partant de cet objectif, la question qu'on se pose est celle de savoir : quels sont les enjeux et les contraintes de l'optimisation du réseau et du transport routier sur la construction et le développement durable de la CEMAC ?

Cette problématique amène à formuler deux hypothèses. La première consiste à dire que, dans un continent où le transport routier est le principal moyen de communication et la seule accessible à toutes les couches sociales, l'optimisation du réseau et du transport routier favorise une intégration régionale effective.

La deuxième stipule que, la création d'un réseau routier viable et efficace suppose que, les Etats doivent surmonter trois contraintes majeures : financières, politiques et sécuritaires.

¹ Selon la charte de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) et l'Acte Constitutif de l'Union Africaine

² Par construction conceptuelle, je qualifie de « Nepadistes » les auteurs et les adeptes du NEPAD

³ La régionalisation est entendue comme le processus d'intégration régionale (politique, économique, diplomatique, culturelle, etc.)

En utilisant les données de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA)¹, le travail consiste à effectuer une analyse empirique en vue de mettre en évidence l'évolution de la situation du réseau et du transport routier dans l'espace CEMAC. Ces données ont été complétées sur le plan théorique par celles issues d'autres sources documentaires.

Ce travail est structuré en deux parties. La première met en lumière la nécessité de l'intégration régionale pour le développement de l'Afrique. La deuxième examine le rôle du transport et du réseau routier dans le processus d'intégration régionale au sein de la CEMAC.

1- Intégration régionale et développement de l'Afrique

Montrer l'impérieuse nécessité de l'intégration régionale pour le développement de l'Afrique, revient à présenter les avantages qu'elle peut procurer aux pays intégrés, à travers ses mécanismes. Mais avant cela et en vue de comprendre les développements qui vont suivre, il apparaît nécessaire de passer en revue les principales conceptions qui la sous-tendent.

1.1- Principales conceptions de l'intégration régionale

Comme l'indique N'Kodia (1999), le concept d'intégration présente divers contours. Ceux-ci relèvent à la fois de la forme et de la dimension qu'on lui donne. Ainsi, il y a lieu de parler d'intégration économique, d'intégration politique, etc.

On peut raisonnablement admettre que, la théorie classique de l'intégration s'est développée à partir des travaux de Viner (1950) portant sur les effets de l'union douanière sur l'échange international. Selon cet auteur, l'institution d'un tarif extérieur commun engendre deux effets : un effet de détournement des échanges au détriment des non membres de l'union et un effet de création, voire de développement des échanges au bénéfice des membres de l'union.

Hass (1958) définit l'intégration comme « le processus par lequel les acteurs politiques dans plusieurs cadres nationaux distincts sont amenés à transférer leurs obédiences, attentes et activités politiques vers un nouveau centre dont les institutions possèdent ou exigent une juridiction sur les Etats nationaux préexistants. »

En mettant l'accent sur ses fonctions économiques, Lindberg (1963) définit l'intégration économique comme un « acte traduisant le consentement entre deux ou plusieurs nations sur des objectifs communs et sur les politiques qu'elles se sont assignées ». Dans cette optique, l'intégration économique est à la fois un processus et un état (Balassa, Stoutjesdijk, 1978). Dans ce même ordre d'idée, on peut dire à l'instar de Bekolo-Ebe (2001) que, l'intégration régionale n'est pas seulement un simple acte de construction d'un espace politique ou économique, encore moins d'un marché, mais un profond processus de modification et de transformation structurelle qui s'opère au sein d'un espace régional formé de plusieurs pays, et qui est en mesure de déclencher le développement social et économique de ces pays de manière durable.

¹ Ces données sont tirées de l'ouvrage de la CEA intitulé « Les économies de l'Afrique centrale », pour les années 2002, 2003 et 2004.

La caractéristique majeure de la régionalisation, c'est qu'elle est multiforme et multidimensionnelle. Il peut s'agir soit, d'une entente ou une coopération (politique, économique, commerciale, diplomatique, sectorielle, etc.) entre plusieurs pays regroupés au sein d'un espace donné, soit de pratiques d'acteurs économiques constitués en réseaux commerciaux, financiers, culturels ou technologiques. Dans le cadre du développement durable, elle peut résulter de forces politiques ou sociétales, constituées de réseaux de protection de l'environnement. On distingue quatre principales conceptions de la régionalisation : libérale, volontariste ancienne, nouvelle économie industrielle, géographique (Hugon, 2001)

La conception libérale s'articule autour de la dimension commerciale de l'intégration. Selon cette conception, l'intégration commerciale est assimilée à la libéralisation des échanges et des facteurs de production au regard de la concurrence mondiale. Dans cette optique, intégrer c'est réduire les barrières nationales et se rapprocher du marché mondiale.

La conception volontariste ancienne ou protectionniste s'articule autour de la dimension économique. Les tenants de cette conception considèrent l'intégration régionale comme un processus de déconnexion visant à protéger les économies intégrées de la concurrence mondiale. Elle revient à protéger un système de production régionale par la mise en place de politiques convergentes.

La conception de la nouvelle économie industrielle met l'accent sur la dimension productive. Elle conçoit l'intégration productive comme la mise en place d'interconnexions par les acteurs en termes de projets sectoriels, de réseaux transnationaux, d'internalisation des relations dans un espace régional.

L'économie géographique de son côté met l'accent sur la dynamique spatiale de l'intégration. Selon cette conception, l'intégration se caractérise par les effets d'agglomération et de polarisation. Du fait de la mondialisation, c'est un processus qui permet d'une part de réduire les distances géographiques en rapport avec les nouvelles technologies de l'information et de la communication, et d'autre part, il permet la construction d'un marché régional compétitif. La réduction des distances géographiques favorise le développement des échanges intracommunautaires. Pour que ces échanges soient effectifs, il faut des infrastructures de communication intégrateurs.

On peut affirmer avec Robson (1980) que, quelle que soit sa forme ou sa dimension, l'intégration régionale implique nécessairement une libre circulation des facteurs de production, ainsi que des biens et des services.

1.2- Avantages de l'intégration régionale

La nature et l'ampleur des avantages de la régionalisation dépendent du type de mécanisme¹ d'intégration adopté et mise en œuvre par les pays concernés. On entend par mécanisme d'intégration régionale « un accord préférentiel, généralement réciproque, entre pays, qui vise à réduire les obstacles entravant les transactions économiques ou autres » (CEA, 2004). Il existe diverses types de mécanismes d'intégration régionale. Ceux-ci varient selon la marge de manœuvre laissée aux parties prenantes, notamment dans la définition des politiques propres à l'endroit des non membres, mais également selon le niveau d'intégration et l'ampleur de ses activités.

¹ La régionalisation nécessite d'abord l'élaboration des mécanismes d'intégration appropriés et cohérents, qui doivent tenir compte des besoins et des diverses capacités des pays intégrés

Six principaux types de mécanismes d'intégration régionale peuvent être identifier en Afrique : la zone d'échanges préférentiels ; la zone de libre échange ; l'union douanière ; le marché commun ; l'union économique ; l'union politique.

En Afrique centrale, la CEMAC fonctionne sous forme d'union économique¹. Grâce à ce mécanisme, les pays membres de la zone peuvent tirer divers avantages de l'intégration régionale.

Plusieurs études ont été menées sur ce point. A la lumière de celles de la Banque Mondiale (2000), les avantages offerts par le mécanisme de l'union économique peuvent être évalués à plusieurs niveaux.

Premièrement, ce mécanisme, permet aux pays membres d'élargir le marché et de réduire les obstacles commerciaux. A ce titre, ils bénéficient des avantages liés aux économies d'échelle et à la concurrence. Grâce à cet accord, les pays membres peuvent exporter librement leurs produits à l'intérieur de la communauté. Bien que l'ensemble des pays de la CEMAC réalisent la plus grande part de leur activité commerciale avec les pays extérieurs à la zone, il convient de relever l'importance des flux du commerce extérieur intra régional. En situation d'augmentation depuis 1980 (4%), ils sont passés de 8% en 1997 à 12% en 1993. En 1993, le commerce intra régionale de la CEMAC s'est élevé à 28.867.10⁶ f cfa. En première ligne figure le Cameroun avec 26.527. 10⁶ f cfa, suivi du Congo avec 886. 10⁶ f cfa (CEA, 2004)

Deuxièmement, ce mécanisme permet de renforcer la coopération au développement, d'accroître le pouvoir de négociation et d'améliorer l'image des pays, notamment de petite taille sur la scène internationale.

Troisièmement, le renforcement des liens économiques, l'augmentation des transactions intracommunautaires et les possibilités de coopération dans d'autres domaines (politique, diplomatique, culturel, etc.), qui ne font pas explicitement l'objet d'un accord entre pays intégrés permettent d'améliorer la sécurité, de réduire les conflits (favoriser la paix) au niveau régional. Cela pousse également, voire oblige les gouvernements à respecter leurs engagements, à entreprendre des véritables réformes politiques et économiques. Ce qui présente un intérêt majeur sur le plan de la gouvernance politique.

Quatrièmement, en renforçant la crédibilité des réformes, la régionalisation peut également susciter des investissements nationaux, communautaires et étrangers plus importants dans divers secteurs. La théorie économique indique que, outre l'impact évident sur la production et la croissance, l'investissement, notamment étranger favorise le transfert de connaissance et de technologie. Ses retombées permettent d'améliorer la productivité. Par ailleurs, l'adoption des critères précis de convergence de politiques macroéconomiques oblige les pays membres à créer un environnement propice à la concurrence et à la compétitivité internationale.

Cinquièmement, on peut admettre avec Hugon (Op. Cit.) que, ce mécanisme permet la convergence des économies² et génère des « effets de contagion » de croissance ou de crise. Par exemple un ou plusieurs pays membres d'une communauté régionale auraient autant d'opportunités de connaître une croissance rapide et soutenue de leurs économies qu'ils ont des voisins présentant un fort potentiel économique et une croissance forte. A ce titre, on peut parler de transmission « d'énergie économique » au sein de l'espace intégré.

¹ Marché commun avec des politiques monétaires et budgétaires uniques, et une monnaie commune

² Sur le plan politique, économique et social.

Il y a lieu de dire que, l'intégration régionale est un processus qui peut permettre aux pays en développement de réduire leurs écarts économiques et d'améliorer leurs niveaux de croissance.

Sixièmement, on constate que les études sur les avantages de l'intégration régionale mettent plus l'accent sur ses retombées économiques et politiques, et ignorent les effets socioculturelles qui la caractérisent.

C'est sans doute l'occasion d'amorcer une réflexion sur ce point et d'élaborer une nouvelle conception qui conviendrait d'être qualifiée de « conception socioculturelle ». Cette posture trouverait son fondement dans les thèses qui prônent l'unité des peuples comme pilier du développement économique et social.

L'unité des peuples dans un espace multiculturel intégré, n'est pas synonyme d'unité de cultures, mais plutôt, d'acceptation et d'exploitation objective de la diversité culturelle au service du développement.

Il est admis que, la liberté de circulation dans l'espace intégré permet entre autre, la libre circulation des facteurs de production dont le capital humain. Ce capital est le principal vecteur de la culture. Il constitue un facteur intrinsèque à prendre en ligne de compte dans la formulation des politiques de développement. En se référant à la dimension socioculturelle, on admet sans contours que, l'intégration régionale est un processus qui permet le brassage des cultures et favorise la cohésion sociale dans l'espace intégré.

Après avoir passé en revue les conceptions et les avantages potentiels de la régionalisation, on est en mesure de dire que, l'intégration régionale est un outil qui permet de faire avancer les pays africains sur la voie du développement économique et social. Pour qu'elle soit réelle, effective et visible, il faut des infrastructures régionales intégratives. D'où la place et le rôle évidents du transport et du réseau routier dans la réalisation de ce processus.

2- Rôle du transport et du réseau routier dans le processus d'intégration régionale au sein de la CEMAC : exemple du Congo

Avant de cerner le rôle du transport et du réseau routier dans le processus d'intégration au sein de la CEMAC, il semble utile d'abord de présenter son état des lieux dans la zone. Ensuite, en s'appuyant sur le cas du Congo, examiner tour à tour ses enjeux socioéconomiques, et les contraintes majeures qui pèsent sur son développement.

2.1- Etat des lieux du transport et du réseau routier dans la CEMAC

Le transport routier demeure le mode de déplacement le plus dominant en Afrique tant à l'intérieur de chaque pays, qu'à l'intérieur des espaces intégrés. Dans l'espace CEMAC quatre¹ pays sur sept n'ont d'autres infrastructures terrestres de transport que les routes. La CEA (2003, 2004) indique que le réseau routier principal de la CEMAC est longue de 57858 Km, dont 12% seulement sont bitumés, et sa densité routière pour l'ensemble du réseau est de 1,9 Km/100 Km², dont 0,24 Km/100 Km² pour les routes bitumées.

¹ Tchad, RCA, Guinée Equatoriale, Sao Tomé et Principe

Contrairement à d'autres communautés régionales, on observe que la presque totalité du réseau routier de la CEMAC n'est pas en bon état. Les tableaux 1 et 2, présentent respectivement les estimations de la situation et de l'état du réseau routier de la CEMAC

Tableau 1 : Réseau routier en zone CEMAC

Pays	Superficie Km ²	Réseau routier principal (RRP) Km	Réseau routier bitumé (RRB) Km	Taux de revêtement RRB/RRP %	Densité routière totale Km/100 Km ²	Densité en routes revêtues Km/100 Km ²
Cameroun	475500	26434	4048	15	5,6	0,85
RCA	623000	9307	692	7	1,5	0,11
Congo	342000	5047	1000	20	1,5	0,29
Gabon	267670	7670	629	8	2,9	0,23
Guinée Eq.	28050	2880	291	10	10,3	1,04
Sao Tomé et Pr.	960	320	68	21	33,3	7,08
Tchad	1284000	6200	389	6	0,5	0,03
Total	3021180	57858	7117	12	1,9	0,24

Source : CEA (2003)

Tableau 2 : Etat des routes en zone CEMAC

Etat des routes	Réseau routier bitumé %			Réseau routier non bitumé %		
	Bon	Moyen	Mauvais	Bon	Moyen	Mauvais
Zone CEMAC	32	34	34	20	25	55

Source : Revue du secteur des routes dans l'UDEAC. Document SSATP n°43 (1999). Citée par la CEA (2003)

Malgré son mauvais état et les mauvaises conditions de transport, ce réseau permet de faire mouvoir les populations et d'évacuer d'énormes quantités de marchandises. Il n'existe aucune donnée sur les flux de transport de personnes au sein de la zone. Etant donné que le transport routier est le principal moyen de communication, notamment à l'intérieur d'un pays, doré et déjà, on peut dire que le flux de transport de personnes est très important. En prenant l'exemple du Congo, exception faite des localités situées sur les axes ferroviaires et les axes fluviaux, la quasi-totalité de l'hinterland est desservie par le transport routier.

En absence de statistiques pour l'ensemble des pays de la zone en ce qui concerne les flux de transport de marchandises, en prenant l'exemple du Cameroun, la CEA estime à environ 14 millions de tonnes de marchandises par an transportées sur son réseau routier, dont 400000 tonnes de trafic de transit.

Dans l'ensemble, le constat est que les pays membres de la zone sont reliés par des axes routiers en piteux état, ne pouvant permettre une circulation aisée des biens et des personnes.

A suite de l'adoption en 1993, d'un réseau d'itinéraires de transits appelés « axes structurants » visant à développer à moyen terme un réseau de routes bitumés reliant les pays de la zone, la CEMAC a adopté en 2000, « un réseau routier prioritaire intégrateur ». Ce réseau compte plusieurs itinéraires régionaux¹ (CEA, 2004). Malgré les nombreuses difficultés rencontrées dans la construction dudit réseau, on peut noter néanmoins quelques réalisations significatives. Par exemple, la construction de la liaison Libreville (Gabon) – Brazzaville (Congo), dont les travaux sont encours de finition.

Si la construction et l'entretien des routes demeurent dans la zone, une affaire des pouvoirs publics, par contre, les services de transport routier sont totalement assurés par le privé. Dans certains pays comme le Cameroun, on trouve quelques sociétés privées plus ou moins structurées qui assurent le transport des marchandises et des personnes. Au Congo, il est totalement assuré par des opérateurs privés individuels en majorité nationaux. Ces opérateurs sont peu structurés, la qualité des services et les conditions de transport ne répondent à aucune prescription légale.

Après avoir présenter la situation du réseau (transport) routier au sein de la CEMAC, à présent on peut examiner ses externalités positives sur le processus de régionalisation et sur le développement durable de la zone en général et le Congo en particulier.

2.2- Enjeux du transport et du réseau routier sur la régionalisation et le développement durable du Congo

Les infrastructures de transport routier représentent à la fois un levier du développement économique et social, et un accélérateur important du processus de régionalisation.

En tant que levier, la construction et l'entretien d'infrastructure de transport routier présentent des effets sur la croissance économique, le bien-être, l'emploi, l'entrepreneuriat, l'industrialisation, la compétitivité, le territoire et la pauvreté.

Effet sur la croissance économique. La croissance économique désigne une élévation du revenu par tête et du PNB dans un pays. Pour qu'il y ait croissance, il faut que la production (des biens et des services) augmente de façon durable.

De nombreuses études ont déjà montré le lien entre les infrastructures publiques, notamment les infrastructures routières et la croissance économique.

¹ Cameroun – Tchad ; Cameroun – RCA ; Cameroun – Gabon ; Cameroun – Guinée Equatoriale; Cameroun – Congo; Gabon – Guinée Equatoriale; Congo – Gabon; RCA - Tchad; RCA – Congo.

Selon la Banque Mondiale (1994), une augmentation de 1% des équipements collectifs s'accompagne d'une hausse de 1% du PIB¹. Dans la plupart des pays de la sous région comme le Congo, les centres urbains sont approvisionnés en denrées agricoles en provenance des localités de l'intérieur, totalement enclavées.

En raison du mauvais état des routes, les producteurs en majorité pauvres n'arrivent pas à évacuer la totalité de leur production agricole vers les centres de consommation².

Cela réduit vraisemblablement les revenus des paysans, accentue la marginalisation et accroît la pauvreté.

On peut admettre que, les routes représentent un déterminant majeur du développement agricole et de l'épanouissement du milieu rural. Dans la plupart des pays de la CEMAC, le transport routier constitue le seul moyen d'évacuation des produits agricoles. Ainsi, un réseau routier intégré et viable ouvre des possibilités d'élargissement de marchés, permet l'évacuation de la production et par conséquent l'accroissement de la productivité et des revenus agricoles.

Effet sur le bien-être. Le bien-être désigne une situation financière et matérielle relativement satisfaisante d'une personne ou d'un groupe de personnes. Il désigne aussi un état d'amélioration du niveau et des conditions de vie d'une personne ou d'un groupe de personnes.

Dans un espace sous régionale, comme la CEMAC où la quasi-totalité des territoires des pays intégrés sont enclavés, la mise en place d'un système de transport routier au niveau national et au niveau sous régional facilite non seulement la circulation³, mais permet d'impulser une dynamique de progrès social et économique. Car, le désenclavement permet d'élargir les débouchés commerciaux, l'accès aux biens et services⁴ de base et l'accroissement des revenus. Cela contribue à l'amélioration du niveau et des conditions de vie des populations.

Effet sur l'emploi. L'emploi est le principal facteur de la croissance économique et sociale influencé positivement par le développement des infrastructures. De l'époque précapitaliste à nos jours, plusieurs auteurs comme Hirshman (1964) et Rosentein-Rodan (1984) ont souligné le rôle moteur de l'investissement d'infrastructure économique et sociale sur l'emploi. La construction des routes nécessite généralement des grands travaux à haute intensité de main d'œuvre. Dans une zone (CEMAC) où la majorité de la population active est au chômage, l'investissement d'infrastructure en ce qui concerne les routes, représente un moyen permissif de création de nombreux et divers emplois (qualifiés et non qualifiés)

L'effet sur l'entrepreneuriat. Du point de vue économique, on peut dire que, l'entrepreneuriat désigne la réalisation d'une ou de plusieurs activités économiques formelles ou informelles par une personne ou un groupe de personnes.

¹ Dans le cadre de l'intégration et de la coopération régionale en Afrique, la route reliant le Mozambique à l'Afrique du Sud, connue sous l'appellation « Corridor de Maputo » est l'un des exemples le plus cité sur les effets d'infrastructure routière sur la croissance.

² La CEA (2004) estime « à plus de 15% de la production agricole qui est perdue entre les lieux de production et les lieux de consommation.

³ Dans les années 80 et un peu avant, 30 à 45 minutes suffisaient en voiture pour aller de Brazzaville à Kinkala (72 Km de route bitumée). Actuellement avec la dégradation totale de la route, il faut au minimum deux à trois jours.

⁴ Santé, éducation, sécurité, eau potable, produits alimentaires, matériaux de construction, etc.

L'une des caractéristiques de l'investissement d'infrastructure est sa capacité d'entraînement.

On peut facilement observer que, la construction des routes entraîne nécessairement l'installation dans le même environnement d'entreprises de sous-traitance (carrières, bitumes, location, etc.) et de micro activités des pauvres¹ (Koulakoumouna, 2005)

On peut dire que, les axes routiers nationaux ou régionaux constituent des foyers de développement de l'entrepreneuriat et donc des véritables pôles de développement.

L'effet sur l'industrialisation. D'une manière générale, l'industrialisation est un processus qui consiste à développer un ensemble d'activités économiques ayant pour objet l'exploitation et la transformation des matières premières en produits manufacturés. Il peut s'agir par exemple des produits agricoles (industrie agroalimentaire), des produits forestiers (industrie forestière) ou des produits miniers (industrie minière). Des telles industries nécessitent pour leur fonctionnement des sources d'énergies ce qui entraîne de facto l'installation d'industrie énergétique.

On peut dire que par le jeu d'externalités positives, l'investissement d'infrastructure de transport routier peut favoriser un mouvement d'industrialisation dans divers secteurs.

Effet sur la compétitivité. D'une manière générale, la compétitivité désigne l'aptitude d'une entreprise ou d'une nation à faire face à la concurrence. Pour une nation, la compétitivité résulte de la conjonction d'un ensemble de variables² pour lesquelles elle se trouve en situation favorable face à ses concurrents. L'absence d'infrastructures routières viables et intégrateurs est l'une des principales causes de non compétitivité des produits des différents pays de la CEMAC, en terme de coût, qualité, quantité, délais de livraison, etc. De même, les nombreux contrôles abusifs et tracasseries administratives sur les routes, le mauvais état des routes et les mauvaises conditions de transport augmentent non seulement le coût de production, mais contribuent à la détérioration de la qualité des produits³. Tout cela, explique dans une large mesure les mauvaises performances commerciales des produits à l'intérieur et à l'extérieur de la zone.

L'effet sur le territoire. Le territoire constitue l'espace géographique d'un pays. Les externalités sur l'entrepreneuriat et l'industrialisation évoquées ci-dessus suffisent pour affirmer que, l'investissement d'infrastructure de transport routier a un effet sur l'aménagement du territoire, voire sur l'urbanisation. L'industrialisation nécessitent généralement l'intervention de l'Etat. Cette intervention s'accompagne souvent par une politique d'aménagement du territoire (construction d'autres infrastructures de base, protection de l'environnement, etc.)

¹ Ces activités sont constitués pour l'essentiel des petits services et du petit commerce informels, qui accompagnent les entreprises impliquées directement dans la construction des infrastructures. De ce fait, elles contribuent dans une large mesure à l'animation du tissu économique et au développement d'une dynamique entrepreneuriale du pauvre.

² Ces variables sont multiples : productivité, spécialisation, infrastructures de base, politique de l'Etat, éducation, santé, niveau de la demande interne, etc.

³ Selon la CEA (2004), « il faut encore entre 7 à 10 jours pour aller de Douala à Bangui (1450 Km), avec près d'une vingtaine de points de contrôle de divers services administratives (police, gendarmerie, eaux et forêts, douanes, municipalités) qui induisent un coût variant de 250000 à 300000 fcfa par voyage ; soit parfois jusqu'à 40% de la valeur de la marchandise transportée. »

Au Congo, comme dans bien d'autres pays de la CEMAC, on observe une concentration des populations dans les villages situés sur les principaux axes routiers. Ces localités, sont des micro centres urbains qui, au cours de leur développement engendrent de nombreux (assainissement, adduction d'eau potable, santé, éducation, sécurité, etc.)¹

L'effet sur la pauvreté. La pauvreté dans un pays est liée à plusieurs facteurs (chômage, famine, malnutrition, analphabétisme, faibles revenus, incapacités diverses, etc.). De ce fait, il est assez difficile de donner une définition objective. Sur ce point on peut se référer à la définition du PNUD.

Quelle que soit sa mesure et sa forme, elle désigne un état de manque et d'incapacité pour satisfaire les besoins humains. On peut aussi dire que, c'est l'absence d'un bien être individuel et/ou collectif dans un pays.

Au vue de ce qui précède, l'impact du développement d'infrastructure de transport routier sur la pauvreté est évident. Les externalités sur l'emploi, la croissance, l'entrepreneuriat, le bien-être, etc. contribuent à la réduction de la pauvreté.

Tout comme la mondialisation, l'intégration régionale en Afrique nécessite une infrastructure de transport efficace et durable. Il convient de noter que le degré de circulation des biens et des personnes au sein d'une communauté est l'un des indicateurs majeurs de l'intégration régionale. Malgré une tendance au ralentissement observée à partir de 1998, la CEMAC présente depuis des années l'indice de l'intégration le plus élevé de l'ensemble des communautés qui composent le paysage régional de l'Afrique Centrale, comme le montre le tableau 3 ci-après.

Tableau 3 : Indice composé de l'intégration par communauté

Communauté	1994	1995	1990	1997	1998	1999
CEMAC	100	127,50	133,80	134,10	132,50	122,00
CEPGL	100	91,00	89,90	95,10	91,00	87,30
CEEAC	100	124,60	128,10	132,00	126,80	121,70
Moyenne	100	114,37	117,27	120,40	116,77	110,33

Source : CEA (2002)

Selon les experts de la CEA, l'évolution de l'indice d'intégration résulte dans une certaine mesure des infrastructures de transport. C'est à ce titre que les pays de la CEMAC en général et le Congo en particulier, multiplient les efforts pour développer un réseau intégré de transport routier viable et accessible à toutes les couches sociales de la population.

¹ La localité d'Oyo située à environ 400 Km de Brazzaville (capital du Congo) sur la route nationale n°2 (axe nord) vit au rythme d'une petite ville et d'un véritable pôle économique. Ceci grâce à la route bitumée (RN2) qui relie également le Congo et le Gabon (axe Leketi – Franceville), et le Congo et la RCA (axe Infondo – Bangui) par Obouya.

Pour que l'infrastructure routière soit un véritable accélérateur de l'intégration régionale, elle doit présenter un impact sur les économies intégrées, les populations de l'espace intégré et permettre une coopération régionale avec les autres communautés sous régionales.

Impact sur les économies intégrées. Le premier canal par lequel on peut cerner l'interaction entre le transport routier et la régionalisation est la synergie entre les membres de la communauté. On sait que les pays de la CEMAC sont des petits espaces économiques, caractérisés par une étroitesse de marchés, de faibles ressources et de capacités de production. La création d'un réseau viable de transport routier intégré¹, permet d'élargir les marchés et d'accroître la production des biens et des services², de réduire les coûts des services de transport. Par conséquent, il permet l'intensification des échanges et l'amélioration des résultats commerciaux³, tant au niveau d'une nation qu'au niveau d'une communauté. On peut admettre que, le transport routier est un véritable catalyseur des diverses relations économiques au sein d'une communauté régionale.

Impact sur les populations des pays intégrés. La dimension humaine de l'intégration est l'un des principaux canaux par lequel les infrastructures de transport routier ont un impact considérable sur la régionalisation. Comme il a été signifié plus haut, le transport routier est le moyen de communication le plus utilisé dans les pays de la CEMAC. Ce moyen est un vecteur important de mise en relation des populations au sein d'une nation et au sein d'une communauté régionale. Au sein d'un pays, le transport routier permet d'établir la relation entre les populations à l'intérieur des régions, et entre les populations rurales et les populations urbaines. A l'intérieur d'une communauté régionale, le transport routier permet également d'établir la relation entre les populations des différents pays membres⁴. Cette mise en relation permet le brassage des cultures⁵. Ce brassage est très important, car il permet de forger une réelle identité et unité des peuples, nécessaires pour élaguer les égoïsmes, les préjugés et les clivages ethno régionalistes tant au niveau d'une nation, qu'au niveau d'une communauté régionale.

Impact sur la coopération régionale avec les autres communautés. Dans une sous région comme l'Afrique Centrale, où cohabitent plusieurs communautés régionales. La construction de passerelles de réseaux routiers permet de mettre en relation les dites communautés.

¹ Ici on peut se référer à la notion « d'infrastructures introverties » On parle d'infrastructures introverties lorsqu'elles doivent avoir pour effet de favoriser les relations entre les régions d'une nation ou entre les différents pays membres d'une union économique.

² Par exemple la construction de la route bitumée Libreville (Gabon) – Leketi (Congo) engendre un corridor économique (espace économique) qui permet aux producteurs des deux pays d'élargir leur marché potentiel, d'accroître leur production, de se spécialiser et donc d'augmenter leur revenu.

³ On peut parler à la fois d'impact sur l'espace économique et d'effet structurels.

⁴ Cela suppose deux choses. Premièrement, les membres de la communauté doivent mettre en place des mécanismes permettant une véritable libre circulation des personnes (abolition des tracasseries aux frontières, convergence de politique d'émigration, passeport communautaire, etc.). Deuxièmement, permettre l'accès aux services de transport à toutes les couches de la population, y compris les plus défavorisées.

⁵ L'exemple le plus cité le plus souvent est le mariage des personnes de cultures, d'ethnies, de région, ou de pays différents.

Ces passerelles sont très importantes, car elles permettent la circulation des biens et des personnes entre les communautés régionales, et entre ces communautés et d'autres ensembles régionaux du continent, voire avec le reste du monde. On observe que les trois communautés régionales de l'Afrique Centrale ne sont pas totalement connectées par route. Mais quelques liaisons plus ou moins viables existent. On peut parler de la liaison entre la CEMAC et la CEEAC, grâce à la route bitumée Pointe Noire – Nzassi, qui relie le Congo à l'Angola par l'enclave du Cabinda.

D'après ce qui précède, on peut affirmer à l'instar de Limao et Venables (1999)¹ que, l'absence et/ou la mauvaise qualité d'infrastructure, combinées au mauvais services de transport routier et à son coût très élevé expliquent en grande partie les mauvais résultats économiques (faiblesse des échanges commerciaux, faible productivité, faible croissance, etc.) et le ralentissement de l'intégration régionale observés au sein de la CEMAC. Cela condamne les pays de la communauté à l'isolement et à l'accroissement des divers maux socioéconomiques, tels que le chômage et l'exclusion.

Après avoir scruté de manière factuelle et prospective les enjeux socioéconomiques du transport et du réseau routier sur la régionalisation, on peut examiner maintenant les contraintes qui minent le développement d'infrastructure de transport routier au sein de la CEMAC.

2.3- Contraintes du transport et du réseau routier au sein de la CEMAC

L'analyse des faiblesses du système de transport routier intégré au sein de la CEMAC met en évidence trois contraintes principales. Elles sont d'ordre financier, politique et sécuritaire.

Les contraintes financières. Le développement d'infrastructure de transport routier (construction, entretien et gestion) nécessite en général un coût initial très important. L'ensemble des pays de la CEMAC ont une situation économique et financière malsaine. Tous sont sous le poids de la dette extérieure. Par exemple, en 2002, le montant de la dette extérieure du Congo s'élevait à 5,1 milliards de dollars US², estimée à 245% du PIB. Près de 70% des recettes publiques essentiellement tirées des revenus du pétrole sont absorbées par le service de la dette (PNUD 2001). Ces pays sont résolument tournés vers l'extérieur pour solliciter des aides multiformes, en vue de compléter leurs ressources budgétaires. Dès lors, on comprend aisément qu'ils ne sont pas en mesure de faire face aux investissements d'infrastructure de transport routier ni au niveau national, ni au niveau communautaire. Le retard de déblocage des contributions des pays, nécessaires pour financer les axes ou les tronçons routiers intégrateurs ne facilite pas le processus de construction des routes au sein de la zone. Les difficultés financières des Etats constituent le principal obstacle au développement d'infrastructure de transport. On observe souvent que, les pays de la zone financent la construction des routes en faisant recours aux organismes et aux différents bailleurs de fonds internationaux. Ce recours est une source d'endettement chronique pour ces économies déjà gravement affectées par la pauvreté.

¹ Ces auteurs ont démontré que, « le volume des échanges commerciaux est fortement tributaire des coûts de transport : une baisse de 10% du coût du transport intensifie les échanges commerciaux de 25% »

² Source : Secrétariat du comité monétaire de la zone franc, Rapport annuel 2003

Les contraintes politiques. Les aspects politiques qui entravent le développement d'infrastructure de transport routier au sein de la CEMAC sont à rechercher en priorité dans le manque d'harmonisation de politiques sectorielles de développement d'une part, et dans les rivalités politiques d'autre part.

L'absence d'harmonisation de politiques sectorielles entre nations intégrées peut constituer un obstacle au développement d'infrastructure de transport.

En effet, il y a lieu de constater qu'au niveau de la zone, les politiques sectorielles nationales s'opposent parfois aux politiques sectorielles communautaires, en terme de priorités ou d'objectifs.

Par exemple, au regard des défis internes à relever par chaque pays, les Etats membres sont parfois amenés à opérer un arbitrage utile entre un projet national et un projet communautaire. Un Etat peut choisir de consentir son effort d'investissement sur les problèmes d'éducation ou de santé, alors que dans la même période, la sécurité ou l'énergie constitueraient les principales priorités pour un autre membre de la communauté, et cela au détriment d'un projet communautaire, telle que la construction d'un tronçon de route intégré.

Les rivalités politiques qui influencent négativement le développement d'infrastructure de transport routier sont de deux ordres : les conflits politiques et le leadership politique. Depuis le début de la décennie 90, les pays de la CEMAC sont caractérisés sur le plan politique par des conflits civils récurrents et par une instabilité politique. Cette tragique réalité affaiblit considérablement les institutions des pays, fragilise fortement les économies et neutralise bien souvent les efforts de développement.

La fragilisation des économies réduit sans conteste les ressources budgétaires, entraîne une mauvaise utilisation des ressources financières disponibles. Ces ressources sont généralement détournées pour financer la guerre au détriment des investissements de développement socioéconomique.

Par ailleurs, les conflits politiques et l'instabilité des institutions politiques retardent les projets d'investissement, réduisent l'attractivité des bailleurs de fonds et des organisations de développement. A cela, il faut ajouter les destructions massives d'infrastructures existantes causées par les différentes guerres dans la sous région¹.

Les rivalités de leadership politique présentes dans la plupart des communautés régionales neutralisent aussi les initiatives communautaires. On connaît quelques cas de frottements politiques, voire de crises froides ou de crises dans l'ombre entre Etats appartenant à une même communauté régionale².

Les contraintes sécuritaires. Elles sont liées aux phénomènes socioculturels de coupeurs de routes et de corruption. Au niveau de certaines catégories sociales de la population ces phénomènes peuvent être attribués à la pauvreté et aux inégalités socioéconomiques de toute sorte (chômage, faible revenu, exclusion, etc.)

¹ Au Congo par exemple, les conflits civils de 1990 et 2000 ont occasionnés entre autre la destruction des infrastructures de transport ferroviaire et routier. Les coûts économiques de ces guerres, malheureusement difficiles à évaluer peuvent être estimés à des milliers de milliards de francs cfa.

² L'exemple de la création du marché boursier en Afrique Centrale peut être édifiant en ce qui concerne les rivalités de leadership entre le Gabon et le Cameroun.

Le phénomène de coupeurs de routes se traduit par une attaque de convoi de véhicules et des populations par des bandits armés. Ce phénomène est courant au Cameroun, au Tchad et en RCA, et présente des risques d'expansion dans les autres pays de la communauté. Les coupeurs de routes appelés « Araguinas »¹ dans ces pays rançonnent les transporteurs, les commerçants, les voyageurs et paysans. Il arrive souvent que ces attaques se soldent par des pertes de vies humaines et des dégâts matériels importants. Ce phénomène décourage les transporteurs qui sont souvent abandonnés à leur triste sort. Cela occasionne parfois la fermeture de certains axes routiers, ce qui plonge les populations dans l'isolement.

La corruption est l'un des phénomènes socioculturels observés dans la plupart des administrations publiques (police, impôt, santé, douane, transport, etc.), mais aussi privées des pays du continent. Elle a pris de l'ampleur dans la sous région avec la montée de la pauvreté.

Corrompre quelqu'un revient à lui faire agir contre sa conscience et contre l'éthique professionnelle, c'est-à-dire, de manière malhonnête. L'actualité de ces derniers jours nous révèle que le Tchad est placé au premier rang des pays où la corruption est très élevée.

Au début de l'année 2005, le gouvernement congolais a décidé de l'installation des postes de péage, notamment sur la RN2 reliant Brazzaville à la partie nord du pays. L'objectif de ces postes est de générer des ressources nécessaires pour le financement, entre autre des travaux d'entretien des routes. En usager de la route, on peut facilement observer par exemple au poste de la Djiri² des cas de favoritisme (encaissement d'un montant en dessous de la taxe normale et empoché par les percepteurs, faire passer des véhicules sans payer la taxe). La corruption qui se développe sur cet axe réduit considérablement les ressources de l'Etat, destinées au financement d'infrastructure de transport routier.

Les phénomènes de corruption et de coupeurs de routes annihilent les efforts des opérateurs du secteur du transport routier. Par ailleurs, ils compromettent et réduisent les possibilités d'investissement public et privé.

Conclusion

Il en résulte de cette étude que, le réseau routier au sein de la CEMAC est en mauvais état. La connexion entre pays de la zone n'est pas effective. Le transport de personnes et de marchandises est assuré par les opérateurs privés. Les services de transport sont très onéreux et de mauvaise qualité. Ce tableau montre à suffisance que, malgré quelques progrès enregistrés ces dernières années en la matière au sein de la CEMAC, des efforts considérables sont encore nécessaires.

L'ossature de l'analyse de l'impact d'investissement d'infrastructure de transport routier permet de conclure que, l'optimisation d'un réseau intégré de transport routier viable et durable, accessible à toutes les populations et capable de répondre à la demande économique permet une intégration effective au sein de la CEMAC.

¹ Radio France Internationale, RFI (24 oct. 05) signale l'attaque de convois reliant le Cameroun à la RCA

² Situé à la sortie de Brazzaville

Cette optimisation est génératrice d'effets positifs sur la lutte contre la pauvreté. Par conséquent elle constitue une alternative pour le développement durable de la communauté en générale et du Congo en particulier.

L'examen des contraintes qui entravent le développement d'infrastructure de transport routier permet de proposer une piste de réflexion sur les perspectives de solutions susceptibles de les surmonter. Deux approches de solutions peuvent être envisagées : l'implication du secteur privé local et la conversion de la dette extérieure en une participation au financement d'infrastructure de transport routier.

Références bibliographiques

BALASSA B., STOUTJESDIJK (April 1978), Economic integration among developing countries, Journal of Common Markets studies, Vol. 14

BANQUE MONDIALE (2000), Trade blocs, Washington, D.C.

BELOLO-EBBE Bruno (mai 2001), L'intégration régionale en Afrique: caractéristiques, contraintes et perspectives, XVII^{èmes} journées de l'Association Tiers-Monde

HAMMOUDA Hakim Ben, KASSE Moustapha, dir. (2002), Le NEPAD et les enjeux du développement en Afrique, Maisonneuve & Larose, Paris

HASS E. (1958), The Uniting of Europe: political, social and economic forces 1950-1957, Stanford University Press

HIRSHMAN A. O. (1964), Stratégie du développement économique, Economie et humanisme, Paris

HUGON Philippe (2001), L'intégration régionale dans les économies en développement au regard des nouvelles théories de la régionalisation, CERED/FORUM, Université Paris X Nanterre

KOULAKOUMOUNA Etienne (juin 2005), Economie des télécommunications et émergence des TPE des pauvres au Congo : cas des cabines téléphoniques mobiles, Actes des 9^{èmes} journées scientifiques du réseau Entrepreneuriat, Cluj-Napoca, Roumanie
Va paraître en décembre 2005, Revue Humanisme et Entreprise

LIMAO N. et VENABLES A. (1999), Infrastructure, geographical disadvantage and transport costs, Document de travail n°2257, Recherche sur les politiques, Banque Mondiale, Washington DC

LINDBERG L. (1963), The political dynamics of european economic integration, Stanford University Press

N'KODIA Claude (1999), L'intégration économique : les enjeux pour l'Afrique Centrale, L'Harmattan, Paris

ROBSON P. (1980), The economics of international integration, Georges Allen & Unwill, United Kindom

ROSENSTEIN-RODAN P. (mars 1984), L'impact de l'internationalisation des services sur les pays en développement, Finances et développement

VINER J. (1950), The Custom Union Issue, Londres, Stevens & Sons