



*Publié le 30
Janvier 2026*



Le Conseiller 360 sur 242

STRUCTURATION ET SECURISATION DU TRANSPORT URBAIN A BRAZZAVILLE :
Pourquoi l'identification des acteurs et des véhicules est devenue une nécessité
stratégique

Résumé

Le secteur du transport urbain de personnes et de marchandises à Brazzaville constitue l'un des piliers de la mobilité urbaine, de l'activité économique et de la vie sociale. Pourtant, il évolue aujourd'hui dans un cadre largement informel, marqué par l'absence de données fiables sur les acteurs qui l'animent. Cette situation pose des défis majeurs en matière de sécurité, de gouvernance, de fiscalité locale et de protection des usagers. Face à ce constat, la Direction des Transports Urbains (DTU) de Brazzaville propose deux projets structurants : (1) la constitution d'une base de données intégrée des acteurs du secteur et (2) l'instauration d'un système de numérotation d'ordre et d'identification des véhicules. Cet article analyse les enjeux, les bénéfices et les implications de ces projets pour la ville et ses habitants.

1. Un secteur vital mais insuffisamment maîtrisé

Dans une métropole en croissance rapide comme Brazzaville, le transport urbain :

- *Permet la mobilité quotidienne de milliers de personnes ;*
- *Assure l'acheminement des marchandises et produits de consommation ;*
- *Soutient l'activité économique urbaine.*

Cependant, le secteur présente une caractéristique préoccupante : l'absence de maîtrise institutionnelle du parc roulant et des acteurs humains.

Aujourd'hui, les autorités ne disposent pas de données exhaustives sur :

- *Le nombre réel de véhicules en activité ;*
- *L'identité vérifiée des chauffeurs ;*
- *L'existence et le rôle des contrôleurs ;*
- *Le lien formel entre véhicules et propriétaires.*

Cette situation fragilise :

- *La sécurité des usagers ;*
- *La capacité de l'État à protéger les citoyens ;*
- *La gouvernance du secteur.*

Or, dans un contexte de décentralisation, la protection des populations constitue une responsabilité directe des collectivités locales.

2. Les risques liés à l'informalité du secteur

L'informalité dans le transport urbain n'est pas un simple problème administratif ; elle génère des risques concrets.

2.1 Risques sécuritaires

Sans identification fiable :

- *Un chauffeur impliqué dans un délit peut disparaître du système ;*
- *Les enquêtes deviennent difficiles ;*
- *La traçabilité des courses est inexistante.*

Dans des cas graves (vol, agression, disparition, accident), l'absence de données compromet la justice et la sécurité publique.

2.2 Risques économiques

L'absence de données empêche :

- *Une fiscalité équitable ;*
- *Une planification des politiques de mobilité ;*
- *Une évaluation réelle du secteur.*

Résultat :

- *Perte de recettes pour la collectivité ;*
- *Concurrence déloyale entre acteurs ;*
- *Instabilité du secteur.*

2.3 Risques sociaux

L'informalité favorise :

- *La précarité professionnelle des chauffeurs ;*
- *L'absence de reconnaissance du métier ;*
- *L'exploitation par certains propriétaires.*

3. Premier projet : une base de données unique des acteurs du transport

*Ce projet vise à constituer un **registre fiable et centralisé** des :*

- *Chauffeurs ;*
- *Contrôleurs ;*

- *Propriétaires.*

3.1 Objectifs

- *Identifier chaque acteur de manière formelle ;*
- *Professionaliser le secteur ;*
- *Sécuriser les usagers ;*
- *Offrir un vivier de chauffeurs reconnus.*

3.2 Bénéfices concrets

- *Sécurité accrue ;*
- *Meilleure employabilité des chauffeurs ;*
- *Réduction des abus ;*
- *Meilleure gouvernance municipale ;*
- *Planification urbaine plus efficace.*

Ce type de registre existe dans de nombreuses villes africaines et internationales où il a permis de structurer durablement le secteur.

4. Deuxième projet : le numéro d'ordre et l'identification des véhicules

L'identification du véhicule complète celle des personnes.

Grâce au numéro d'ordre et au QR code :

- *Le véhicule devient traçable ;*
- *Ses informations sont accessibles instantanément ;*
- *Les contrôles sont facilités.*

4.1 Utilité stratégique

Le système permet :

- *La traçabilité des courses ;*
- *Le suivi fiscal ;*
- *La vérification des contrôles techniques ;*
- *L'appui aux forces de l'ordre ;*
- *La transparence pour les propriétaires.*

4.2 Outil moderne de gouvernance

Dans plusieurs pays, les QR codes appliqués aux transports urbains ont :

- Réduit la criminalité ;
- Amélioré la discipline des chauffeurs ;
- Professionnalisé le secteur.

Brazzaville s'inscrit ainsi dans une dynamique de modernisation.

5. Sur la question des “taxes”

Une confusion existe entre taxes et frais de service.

5.1 Distinction essentielle

La patente = taxe.

Les cartes et numéros d'ordre = frais de service.

Ces frais financent :

- La conception du système ;
- L'hébergement numérique ;
- La maintenance ;
- La gestion humaine.

Il s'agit donc d'un investissement collectif dans la sécurité.

5.2 Proportionnalité

Rapportés aux revenus annuels du secteur, ces frais restent modestes.

Ils contribuent à :

- Protéger les chauffeurs eux-mêmes ;
- Sécuriser leurs activités ;
- Valoriser leur profession.

6. Un levier de modernisation urbaine

Ces projets ne sont pas uniquement administratifs.

Ils participent à :

- *La transformation numérique de la ville ;*
- *La gouvernance intelligente (smart city) ;*
- *La modernisation des services publics.*

7. Conclusion

La sécurisation du transport urbain n'est pas une option, mais une nécessité pour une capitale en croissance comme Brazzaville.

Identifier les acteurs et les véhicules, c'est :

- *Protéger les citoyens ;*
- *Valoriser les professionnels ;*
- *Structurer l'économie urbaine ;*
- *Renforcer la confiance dans le transport public.*

Ces projets représentent un pas décisif vers :

- *Une mobilité plus sûre ;*
- *Une ville mieux gouvernée ;*
- *Un secteur du transport plus professionnel.*

En définitive, un système de transport sécurisé bénéficie à tous :

usagers, chauffeurs, propriétaires et autorités publiques.

Cyr Euloge MOUTOU

Conseiller – 360 sur 242