Revue Internationale DAMBE

ISSN :1987-1996

Volume 2 – Numéro 1 - Décembre 2025

Valorisation des Savoirs Endogènes et Promotion de la Recherche Scientifique

Revue semestrielle multidimensionnelle du CERFDES
Bamako - Mali
https://revuedambe.cerfdesconsulting.com/

CC BY

Revue Internationale DAMBE

Valorisation des savoirs endogènes et promotion de la recherche scientifique.

ISSN :1987-1996

PRESENTATION

Tirant son nom du mot bambara « **Dambé** », qui signifie la dignité, la revue Internationale « **Dambé** » vise à promouvoir la recherche scientifique en mettant en valeur les savoirs endogènes en Afrique et ailleurs. C'est une revue semestrielle adossée au Centre d'études, de Recherche et de Formation sur les Dynamiques Économiques, Environnementales et Sociales (CERFDES). À l'exception des numéros spéciaux dont la publication est conjoncturelle, la revue publie deux numéros par an (Juin et Décembre).

Ayant un intérêt particulier pour les sciences sociales, elle reçoit des contributions de doctrine livrant des réflexions sur toutes les questions ou problématiques actuelles dans des domaines tels que, la géographie, l'économie, le droit, la santé et tout autre sujet concernant les sciences sociales, humaines et environnementales.

Les articles soumis à la revue Dambé sont évalués de façon rigoureuse par un comité scientifique et de lecture composés de chercheurs et d'enseignants-chercheurs de diverses nationalités et de spécialités variées. Tous les articles publiés restent accessibles librement par les auteurs ainsi que par les lecteurs sur le site de la revue.

COMITE EDITORIAL

Président du Comité Scientifique

Pr Balla DIARRA, Professeur titulaire en Géographie, École Nationale d'Administration

Coordinateur Scientifique

Dr Issa DIALLO, Maître de conférences en sociologie de la santé, INFTS

Rédacteur en Chef

Dr Idrissa DEMBELE, Maître assistant en droit, USJPB

Rédacteur en Chef Adjoint

Dr Adama Koné, Géographe, CERFDES

Coordonnateur des Rubriques Sciences de la Santé

Dr Abdoul Salam DIARRA, Maître assistant en Santé Publique, CNRST, Bamako, Mali

Directeur de publication

Dr Malick TIMBINE, Maître assistant en Géographie, environnement et santé, ISH

COMITE SCIENTIFIQUE

Pr Balla DIARRA, Géographie, Ecole Nationale d'Administration, Mali

Pr Flatie OUATTARA, philosophie, Université Joseph K. Zerbo, Burkina Faso

Pr Seydou MARIKO, Géographie, Ensup de Bamako, Mali

Pr Cheich Hamala TOURE, Professeur titulaire, Université des Sciences Juridiques et Politiques de Bamako (USJPB), Mali

Pr Brema Ely DICKO, Sociologue, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Pr Aboubacar Sidiki COULIBALY, littérature anglaise, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Pr Belco OUOLOGUEM, Philosophie, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Bazoumana DIARRASSOUBA, Géographie, Maître de conférences, CAMES, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

Dr Nouhoum TANDINA, Maitre de Conférences CAMES, USJPB

Dr Amadou TRAORE, Maître de conférences CAMES en sociologie, Université de Ségou.

Dr Fodié TANDJIGORA, Sociologie, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Ibrahima TRAORE, Sciences de l'Education, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Boureima TOURE, Anthropologie, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Seydou LOUA, Sciences de l'Education, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Abdoulaye GUINDO, Anthropologie médicale, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Kawélé TOGOLA, Anthropologie, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Almamy SYLLA, Anthropologie, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Arouna DEMBELE, Géographie, Maître de conférences, USSGB Mali

Dr Amadou BAMBA, Maître de conférences en Économie, USSGB, Mali

Dr Baba COULIBALY, Géographie Maître de Recherche à l'ISH. Mali

Dr Aimé Assué YAO, Géographie, Maître de conférences CAMES, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte D'ivoire.

Dr Tuo PEGA, Géographie de la santé, Maître de conférences CAMES, Université Félix Houphouët Boigny.

Dr Papa Fara DIALLO, Maitre de conférences en sciences politiques, Université Gaston Berger de saint Louis, Sénégal

Dr Boubacar dit Dédé TRAORE, Archéologie, Maître de conférences à l'ISH.

Dr N'Gna TRAORE, anthropologie, Maître de conférences à l'ISH.

Dr Issa DIALLO, Maitre de conférences en sociologie de la santé, INFTS.

Dr Souleymane KEITA, Maître de conférences, philosophe, USLHB.

Dr Moctar SIDIBE, Maitre-assistant CAMES, Maitre de conférences, sciences de l'éducation, USLHB.

Dr Mory DIALLO, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Allaye NIANGALY, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Abdoul SOGODOGO, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Oumar Toumaly DIALLO, Maitre de conférences, USJPB

Dr Samba SOGOBA, Maître de Conférences, USJPB

Dr Yamadou CAMARA, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Ahmed SAMAKE, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Mariam SIDIBE, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Fousseyni DOUMBIA, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Sounko SISSOKO, Maitre de Conférences, Université de Ségou

Dr Lamine SANDY, Sociologie, Maitre de recherche, INFTS, Mali

COMITE DE LECTURE

Dr Bazoumana DIARRASSOUBA, Géographie, Maître de conférences, CAMES, Université Alassane Ouattara de Bouaké, Côte d'Ivoire

Dr Arouna DEMBELE, Géographie, Maître de conférences, USSGB Mali

Dr Issa DIALLO, Maître de conférences des Universités du CAMES en sociologie de la santé, INFTS

Dr Souleymane KEITA, Maître de conférences, philosophe, USLHB.

Dr Moctar SIDIBE, Maitre-assistant CAMES, Maitre de conférences, sciences de l'éducation, USLHB

Dr Tuo PEGA, Géographie de la santé, Maître de conférences CAMES, Université Félix Houphouët Boigny.

Dr Ibrahima TRAORE, Sciences de l'Éducation, Maitre de conférences CAMES, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako (ULSHB), Mali

Dr Mory DIALLO, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Mariam SIDIBE, Maitre-assistant CAMES, Maitre de Conférences, USJPB

Dr Yacouba TENGUERI, Maître-assistant CAMES Sociologie, Université de Dédougou, Burkina Faso.

Dr Amadou BAMBA, Maitre-assistant CAMES, Maître de conférences en Économie, USSGB, Mali

Dr Yéo LANZENI, Maître-assistant CAMES en Géographie, Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan.

Dr Mesmer Luther GUEUYOU, Centre d'études de droit international de l'université Paris Ouest, Enseignant chercheur à l'université de Nantes.

Dr Solim ALEKA, Docteur en Droit public, Ministère de la Santé du TOGO.

Dr Hamidou NAPARE, Sciences de l'éducation, Chargé de Recherches à l'INFSS.

Dr Bakaye TOGOLA, Anglais, études africaines et postcoloniales, UCAD

Dr Issa TOGOLA, Maître assistant en Géographie, Institut de sciences humaines, Bamako.

Dr Soufiana Souleymane MAIGA, didactique des langues université de touba Arabe.

Dr Drissa TRAORE, Maître assistant CAMES, Université de Daloa, RCI.

Dr Tiecoura Hamed COULIBALY, Université Péléforo Gon Coulibaly de Korhogo.

Dr Siaka DOUMBIA, Maître assistant en Géographie, Université de Ségou.

Dr Francis Birama Daba SARR, philosophe, Université cheikh Anta Diop de Dakar.

Dr Falingué KEITA, Économie, USSGB.

Dr Harouna BAGAYOKO, Géographie, USSGB.

Dr Adama KONÉ, Géographie, Université de gestion et de développement durable de Bamako.

Dr Amadou SOW, Droit, Centre d'Etudes, de Recherche et de Prospective en Afrique – CERPA (Mali).

Dr Ibrahima BAMBA, Droit, Institut de pédagogie universitaire de Bamako (IPU)

Dr Lassine DIARRA, Maître-Assistant USJPB.

Dr Adama KONE, Géologie, Maître-Assistant à la FST

Dr Issa OUATTARA, Maître assistant en Géographie, INFTS de Bamako.

Dr Oumar DEMBELE, Géographie, point SUD.

Dr Oumar KONÉ, philosophie, USLHB.

Dr Abdou Bougoury TRAORE, Économie de l'environnement, USSGB.

Dr Lassina TOGOLA, logisticien, USSGB.

Dr Ousmane DOUMBIA, Marketing communication, USSGB.

Dr Toumani KANTE, sciences agronomiques, IER.

Dr Youssouf GUINDO, Géographie de l'environnement, ENSUP.

Dr YAO Koffi Bertrand, Maître assistant CAMES en Géographie, Université Félix Houphouet Boigny d'Abidjan.

Dr Abdoulaye MAIGA, Économie politique, USSGB.

Dr Abdoul wahab Issiaka MAIGA, Administration Éducative et planification. Université privée Attaoune (UPA), BAMAKO

Dr Ousmane Famagan KONATE, Droit public.

Dr Malick TIMBINE, Géographie, environnement et Santé, Maître-Assistant à l'ISH.

Dr Moussa FOFANA, anthropologie de la santé, Maître-Assistant à L'ISH.

Dr Lala Aïché TRAORE, Lettre Moderne, Maître- Assistant à l'ISH.

Dr Yaya SIDIBE, Économie, Maître Assistant à l'USSGB.

Dr Mamoutou BERTHE, Philosophie à l'ENSup.

Dr Abdoulaye N'Tigui KONARE, économiste, Maître- Assistant à l'USSGB.

Dr Boubacar KONATE, Maître-Assistant à l'INFTS.

Dr Ousmane SY, Maître de recherche, Epidémiologiste, Direction Générale de la Santé et de l'Hygiène Publique, Bamako, Mali.

Dr Abdoul Salam Diarra, Maître assistant en Santé Publique, CNRST, Bamako, Mali.

Dr Idrissa DEMBELE, droit, Maitre-Assistant, USJPB

Dr Bengaly GUINDO, Science politique, Maitre-Assistant USJPB

Dr Sory Ibrahim Maiga, Science politique, Maitre-Assistant USJPB

Dr Mohamed BERTHE, droit Maitre-Assistant, École supérieur de journalisme et des sciences de la communication, Bamako

Dr Seydou MALLET, droit, USJPB

Dr Oumar CAMARA, droit, Maitre-Assistant en droit USJPB

Dr Bakary KONE, Maitre-Assistant à l'Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako.

Dr Lamine Boua COULIBALY, Géographie, Maitre-Assistant à l'Université de Ségou.

Dr Soumaila COULIBALY, Psychologie, Enseignant chercheur à l'université des sciences sociales et de gestion de Bamako.

Dr Seydou Soungalo COULIBALY, Sciences de l'éducation, à l'IPU de Bamako.

Dr Ibrahim Amara DIALLO, Philosophie politique et morale, ULSHB.

Dr Ibrahim KONE, relations internationales, FSAP, Bamako

Dr Moïse Jean, Docteur en droit public à l'Université de Nanterre, Chercheur postdoctoral à l'Université de Genève.

SOMMAIRE

HAMET MAHAMANE Mahamadou Bachir, Amadou Issoufou Abdourahimou, MOUSSA MAMOUDOU Boubacar, Abdourahamane Illiassou Salamatou

AUTONOMISATION SOCIO-ECONOMIQUE DES FEMMES DEPLACEES INTERNES : ETUDE DE CAS DANS UNE ZONE POST-CONFLIT DU SAHEL ... 1

SOCIO ECONOMIC EMPOWERMENT OF INTERNALLY DISPLACED WOMEN : A CASE STUDY IN A POST –CONFLIT AREA OF THE SAHEL 1

Oumar DEMBELE, Adama KONE, Arouna DEMBELE, Mounérou DJIRE

ÉTALEMENT URBAIN DE BAMAKO ET OCCUPATION DES ESPACES AGRICOLES DANS LA COMMUNE RURALE DE KALABANCORO : DES IMAGES SATELLITAIRES COMME OUTILS D'ANALYSE SPATIO-TEMPORELLE DE 1980 ET 2022 10

URBAN SPRAWL IN BAMAKO AND OCCUPATION OF AGRICULTURAL SPACES IN THE RURAL COMMUNE OF KALABANCORO : SATELLITE IMAGES AS TOOLS FOR SPATIO TEMPORAL ANALYSIS FROM 1980 AND 2022 10

Mansa DEMBELE

MUTATIONS DES UNITÉS D'OCCUPATION DU SOL ENTRE 1980 ET 2020 DANS LA COMMUNE RURALE DE SANANKOROBA AU MALI..... 29

CHANGES IN LAND USE UNITS BETWEEN 1980 AND 2020 IN THE RURAL COMMUNES OF SANANKOROBA IN MALI 29

Charles SAMAKE, Harouna BAGAYOKO, Youssouf SANGARE

ACTIVITES INFORMELLES ET OCCUPATION ANARCHIQUE DES EMPRISES DE LA GARE ROUTIERE DE SOGONIKO EN COMMUNE VI/BAMAKO (MALI) 45

INFORMAL ACTIVITIES AND ANARCHIC OCCUPATION OF THE GROUNDS OF THE SOGONIKO BUS STATION IN COMMUNE VI 45

Issa TOGOLA

REGULATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE QUARTIER PERIPHERIQUE DE GOUANA A BAMAKO 59

REGULARIZATION OF PUBLIC TRANSPORT IN THE OUTLYING DISTRICT OF GOUANA IN BAMAKO 59

Adama DEMBELE, Mahamadou Youssouf DEMBELE, Youssouf Kolon COULIBALY

EFFETS DE L'ORPAILLAGE SUR LA SANTÉ HUMAINE DANS LA COMMUNE RURALE DE FOUROU, CERCLE DE KADIOLO, AU MALI 72

EFFETS OF GOLD PANNING ON HUMAN HEALTH IN THE RURAL COMMUNE OF FOUROU, KADIOLO CERCLE, MALI 72

ZOLO-M'BOU Dergy-Strede, MAKITA-IKOUAYA Euloge, KOMBILA Ulrich Davy

PROBLEMATIQUE DE L'ASSAINISSEMENT URBAIN AU CENTRE-VILLE DE NTOUM : RISQUES SANITAIRES LIES A LA GESTION DES DECHETS ET AUX CANIVEAUX OBSTRUES 91

URBAN SANITATION ISSUES IN DOWNTOWN NTOUM : HEALTH RISKS RELATED TO WASTE MANAGEMENT AND BLOCKED GUTTERS 91

BADIEL B. Pascal, Dr Joseph BEOGO

RESILIENCE SCOLAIRE ET INCLUSION DES ELEVES VIVANT AVEC UN HANDICAP VISUEL DANS LE CONTEXTE DE CRISE SECURITAIRE AU BURKINA FASO 108

EDUCATIONAL RESILIENCE AND INCLUSION OF STUDENTS LIVING WITH VISUAL IMPAIRMENTS IN THE CONTEXT OF THE SECURITY CRISIS IN BURKINA FASO 108

Sékou CAMARA

ORPAILLAGE ET DEVELOPPEMENT LOCAL AU MALI : CAS DE LA COMMUNE RURALE DE SELEFOUGOU 125

GOLD PANNING AND LOCAL DEVELOPMENT IN MALI : THE CASE OF THE RURAL COMMUNE OF SELEFOUGOU 125

Adama SISSOKO

TOTEM ET PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE AU MALI 141

TOTEM AND BIODIVERSITY PRESERVATION IN MALI 141

Daouda Traoré

LES DETERMINANTS DE LA SATISFACTION AU TRAVAIL : CAS DES ENSEIGNANTS DU CAP DE TOROKOROBOUGOU DU DISTRICT DE BAMAKO 157

THE DETERMINANTS OF JOB SATISFACTION : THE CASE OF TEACHERS IN THE TOROKOROBOUGOU DISTRICT OF BAMAKO 157

NKUFI KIB-BAYIB Omer

DIFFICULTES DE TRANSPORT A KINSHASA : DIAGNOSTIC, IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES ET PISTES DE SOLUTIONS DURABLES 170

TRANSPORT DIFFICULTIES IN KINSHASA: DIAGNOSIS, SOCIO-ECONOMIC IMPACTS AND PATHWAYS TO SUSTAINABLE SOLUTIONS..... 170

Tantely Ny Andry Nomena Anjarasoa RAKOTONINDRINA, Faly Tinasoa ANDRIANANDRASANIRINA, Tantely Oliva RAKOTONINDRINA, Tantely Aro Tafika Notahina Anjarasoa RAKOTONINDRINA

CONTRIBUTION A L'ETUDE DE L'IMPLICATION DES PARENTS TRAVAILLEURS DANS LA SCOLARITE DE LEURS ENFANTS : CAS DES MENAGES DANS LE FONTANY TAMPONTANANA, COMMUNE RURALE FENOARIVO, DISTRICT ANTANANARIVO ATSIMONDRANO, MADAGASCAR 187

CONTRIBUTION TO THE STUDY OF THE INVOLVEMENT OF WORKING PARENTS IN THE EDUCATION OF THEIR CHILDREN: CASE OF HOUSEHOLDS IN THE FOKONTANY TAMPONTANANA, COMMUNE RURAL FENOARIVO, DISTRICT ANTANANARIVO ATSIMONDRANO, MADAGASCAR 187

Bassiaka DEMBELE

CONTES ET PROVERBES : VECTEURS DE LA MEMOIRE COLLECTIVE DANS LA COMMUNERURALE DE PELENGANA, REGION DE SEGOU (MALI) 204

TALES AND PROVERBS : VECTORS OF COLLECTIVE MEMORY IN THE RURAL COMMUNE OF PELENGANA, SÉGOU REGION (MALI) 204

AGBONAGBAN Yao, AMEWU Yawo Agbéko

RÉIFICATION IDENTITAIRE ET PROBLÉMATIQUE DU DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE..... 218

IDENTITY REIFICATION AND THE ISSUE OF DEVELOPMENT IN AFRICA 218

Djibril dit Bibi TOUNKARA, Ali TIMBINE

LA LITTERATURE DE LA RUE : FACTEUR DE DEVELOPPEMENT DES LANGUES LOCALES ET DE LA CULTURE 236

STREET LITERATURE : A FACTOR IN THE DEVELOPMENT OF LOCAL LANGUAGES AND CULTURE 236

DIFFICULTES DE TRANSPORT A KINSHASA : DIAGNOSTIC, IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES ET PISTES DE SOLUTIONS DURABLES

TRANSPORT DIFFICULTIES IN KINSHASA: DIAGNOSIS, SOCIO-ECONOMIC IMPACTS AND PATHWAYS TO SUSTAINABLE SOLUTIONS

Me NKUFI KIB-BAYIB Omer, Maître en Statistiques de Gestion
Institut Supérieur de Techniques Appliquées (ISTA/NDOLO)
Adresse mail : omernkufi@gmail.com

Résumé

La présente étude analyse les difficultés de transport à Kinshasa, capitale de la République Démocratique du Congo, confrontée à une croissance démographique rapide et à une insuffisance chronique d'infrastructures routières. L'objectif est de comprendre les causes majeures de ces dysfonctionnements, d'en mesurer les impacts socio-économiques et de proposer des pistes de solutions adaptées au contexte urbain kinois.

Une enquête de terrain a été réalisée auprès des usagers, des conducteurs et des gestionnaires de transport, en complément d'observations directes. Les résultats révèlent une forte congestion routière, la vétusté du parc automobile, un déficit d'entretien des routes et une gestion peu coordonnée du secteur. Ces contraintes entraînent des pertes économiques significatives, des retards répétés, une dégradation de la qualité de vie et une hausse de la pollution urbaine.

L'étude recommande une planification intégrée de la mobilité urbaine, l'investissement dans le transport collectif moderne et une meilleure gouvernance du secteur afin d'améliorer durablement la fluidité et la résilience du système de transport à Kinshasa.

Mots-clés : Transport urbain ; congestion ; mobilité ; Kinshasa ; gouvernance ; infrastructures.

Abstract

This paper examines the transport challenges in Kinshasa, the capital city of the Democratic Republic of Congo, facing rapid population growth and a chronic shortage of road infrastructure. The objective is to identify the main causes of transport dysfunctions, assess their socio-economic impacts, and propose practical solutions adapted to the local urban context.

A field survey was conducted among users, drivers, and transport operators, complemented by direct observations. The results highlight serious traffic congestion, an aging vehicle fleet, poor road maintenance, and weak sector coordination. These problems cause significant economic losses, frequent delays, declining quality of life, and increased urban pollution.

The study recommends integrated mobility planning, investment in modern public transport, and improved governance to enhance transport efficiency and sustainability in Kinshasa.

Keywords : *Urban transport ; congestion ; mobility ; Kinshasa ; governance ; infrastructure.*

Introduction

Le transport urbain constitue un pilier fondamental du développement économique, social et spatial des métropoles contemporaines. Dans les villes africaines subsahariennes, il représente non seulement un facteur de croissance, mais aussi un révélateur des inégalités territoriales et des fragilités structurelles (Godard, 2013; Diaw, 2015). À Kinshasa, capitale de

la République Démocratique du Congo et mégapole de plus de quinze millions d'habitants, la mobilité urbaine s'impose comme un enjeu stratégique majeur pour la compétitivité et la cohésion sociale (Kabongo, 2019). Cependant, la ville est aujourd'hui confrontée à une crise chronique de transport qui freine son développement et accentue les déséquilibres socio-économiques.

Depuis les années 1980, la croissance démographique non planifiée et l'urbanisation horizontale incontrôlée ont exercé une pression sans précédent sur les infrastructures de transport (Mukaba, 2020; ONU-Habitat, 2020). Les routes, souvent dégradées ou inadaptées, supportent un trafic bien supérieur à leur capacité, tandis que les transports collectifs demeurent insuffisants, désorganisés et vieillissants (Nzuzi, 2020 ; Mbuyi, 2021). Ces carences structurelles entraînent une congestion routière quasi permanente, une dégradation de la qualité de vie et des pertes économiques considérables (Gwilliam, 2011 ; AfDB, 2023).

La dépendance massive au transport informel – taxis-bus, moto-taxis, minibus – constitue une réponse spontanée mais non durable à l'absence de planification intégrée.

Ce phénomène, observé dans plusieurs métropoles africaines comme Lagos, Nairobi, Dakar ou Abidjan, traduit selon Diaw (2015) et Godard (2013) la « privatisation sociale de la mobilité », où les citoyens pallient eux-mêmes la défaillance des politiques publiques.

À Kinshasa, cette informalisation accentue les risques d'accidents, l'insécurité et la pollution urbaine, tout en rendant la mobilité imprévisible et coûteuse.

La littérature récente souligne que les dysfonctionnements du transport urbain en Afrique subsaharienne résultent d'un double déficit : celui de la gouvernance institutionnelle et celui de la planification stratégique (Kabongo, 2018 ; Kabuya & Lunda, 2020).

L'absence d'une autorité métropolitaine de régulation, la faible coordination entre les acteurs publics et privés, et la dépendance aux financements extérieurs empêchent l'émergence d'une politique cohérente de mobilité durable (UNECA, 2021 ; OECD/Afrique, 2023).

Ainsi, la problématique du transport à Kinshasa s'inscrit dans une perspective de mobilité contrainte, où se croisent des enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Comme le note Dupont et Gallez (2015), les déplacements dans les villes du Sud ne relèvent pas du choix rationnel, mais de la nécessité vitale.

Comprendre cette dynamique suppose une approche intégrée mobilisant à la fois l'analyse statistique, la gouvernance urbaine et la planification territoriale (Mbemba, 2024).

La présente étude vise donc à diagnostiquer les causes structurelles et organisationnelles des difficultés de transport à Kinshasa, à mesurer leurs impacts socio-économiques, et à proposer des pistes de solutions durables adaptées au contexte local. Elle s'appuie sur une approche pluridisciplinaire combinant des observations de terrain, des enquêtes empiriques et une analyse critique des politiques publiques.

En s'inscrivant dans la lignée des travaux de Kabongo (2019), Mukaba (2020), Godard (2013) et Diaw (2015), cette recherche ambitionne d'apporter une contribution scientifique à la refondation du système de mobilité urbaine à Kinshasa, dans une perspective de durabilité, d'équité et de résilience.

1. Méthodologie

1.1. Approche générale de la recherche

La présente étude adopte une **approche méthodologique mixte** articulant les dimensions **quantitative et qualitative** afin d'appréhender avec rigueur et profondeur les difficultés de transport à Kinshasa. Ce choix s'explique par la complexité multidimensionnelle du phénomène

étudié, où les contraintes techniques s'entrelacent avec les comportements humains et les réalités socio-économiques. Selon **Mukaba (2020)**, la combinaison de ces deux approches permet d'obtenir à la fois des données mesurables et une compréhension contextuelle des dynamiques urbaines.

L'approche quantitative a permis de quantifier la fréquence, la gravité et la distribution spatiale des difficultés de transport à partir d'un échantillon représentatif. Parallèlement, l'approche qualitative a offert la possibilité d'interpréter les perceptions, les attitudes et les expériences vécues des acteurs du secteur usagers, conducteurs et autorités locales afin de compléter les données statistiques par des éléments de sens et d'explication.

1.2. Cadre de l'étude et population cible

L'enquête a été menée dans la **ville-province de Kinshasa**, capitale de la République Démocratique du Congo, marquée par une urbanisation rapide et une densité démographique croissante. La population d'étude se compose de trois catégories principales :

- Les **usagers des transports publics et privés** (bus, taxis, motos et véhicules personnels) ;
- Les **conducteurs et gestionnaires de compagnies de transport** ;
- Les **agents publics** relevant de la régulation routière et de la planification urbaine.

Cette diversité d'acteurs a permis de constituer un corpus d'analyse riche et représentatif de la réalité du terrain.

1.3. Échantillonnage

Le plan d'échantillonnage retenu repose sur une méthode stratifiée aléatoire, garantissant une répartition équilibrée des répondants selon les principales zones de la capitale (Tshangu, Mont-Amba, Lukunga, et Funa). Un total de 250 participants a été interrogé, sélectionné en proportion de la densité de population et de l'intensité du trafic observée dans chaque zone. Ce choix méthodologique permet d'assurer une représentativité statistique des données et de limiter les biais d'interprétation (Kabongo, 2019).

1.4. Techniques et outils de collecte des données

La collecte des données s'est appuyée sur trois principaux instruments :

- **Un questionnaire structuré**, administré en face-à-face aux usagers pour obtenir des données quantitatives sur la fréquence des déplacements, les coûts, les retards et la satisfaction globale ;
- **Des entretiens semi-directifs**, réalisés auprès d'acteurs institutionnels et de responsables de transport, afin de recueillir des données qualitatives sur les causes profondes des dysfonctionnements ;
- **Des observations directes**, conduites sur les principaux axes routiers (Boulevard Lumumba, Avenue de la Libération, By-Pass, etc.) pour évaluer la fluidité du trafic, l'état des infrastructures et la sécurité routière.

Ces trois sources d'information ont permis une **triangulation méthodologique**, renforçant la validité interne et externe des résultats.

1.5. Traitement et analyse des données

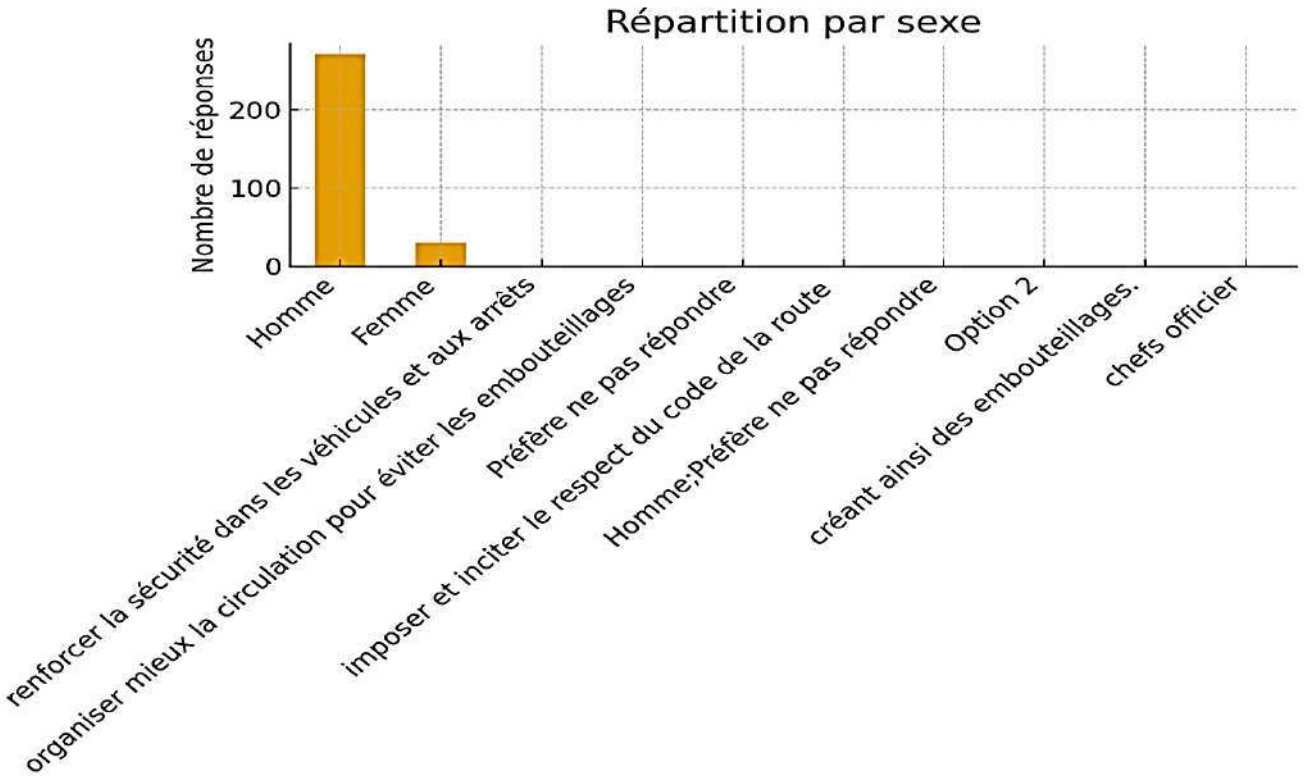
Les données quantitatives ont été saisies et traitées à l'aide de **Microsoft Excel** et du logiciel **SPSS**, afin de produire des tableaux de fréquences, des moyennes et des représentations graphiques illustrant les tendances majeures observées.

Les données qualitatives, quant à elles, ont fait l'objet d'une **analyse de contenu thématique**, consistant à identifier les récurrences lexicales et les schémas d'opinion dans les discours des enquêtés. La confrontation de ces deux sources de données a permis une **lecture croisée** des causes, des effets et des perceptions, garantissant une interprétation scientifique rigoureuse et cohérente.

2. Resultats

1.1. Répartition par sexe

Graphique 1 : Répartition par sexe



(Source : Enquête de terrain, Kinshasa, 2025)

L'analyse de la répartition par sexe révèle une **majorité masculine (62 %)** contre **38 % de femmes** parmi les répondants. Cette tendance, bien qu'attendue dans un contexte urbain comme celui de Kinshasa, soulève plusieurs enjeux socio-économiques et institutionnels relatifs à l'accès et à l'usage du transport urbain.

La **prépondérance des hommes** dans l'échantillon peut s'expliquer par la structure professionnelle et académique des répondants. En effet, une partie significative de la population enquêtée provient de milieux étudiants, administratifs ou techniques, où la participation masculine demeure plus élevée. Cependant, cette surreprésentation masculine ne signifie pas

nécessairement une domination quantitative dans la population urbaine globale, mais traduit plutôt une **mobilité différenciée selon le genre**.

Les femmes, quant à elles, font face à des **contraintes spécifiques** dans l'usage des transports publics :

- horaires contraignants liés à la double charge professionnelle et domestique,
- insécurité accrue dans certains axes (harcèlement, vols, absence d'éclairage, kidnapping, etc),
- et coûts disproportionnés au regard de leurs revenus moyens.

Selon **Kabongo (2018)**, les inégalités d'accès au transport en Afrique subsaharienne s'expriment particulièrement à travers des **disparités de genre**, où la femme urbaine se trouve souvent exclue des modes de transport rapides et modernes. Cette situation réduit ses opportunités d'emploi et accroît la ségrégation spatiale dans les grandes villes.

Dans le contexte kinois, les observations de terrain confirment ces tendances : les **femmes préfèrent des trajets plus courts et plus sécurisés**, souvent limités aux taxis collectifs et moto-taxis, tandis que les hommes privilégient la rapidité et la flexibilité, quitte à affronter des conditions plus risquées. Cette différenciation des comportements de mobilité influence directement les **choix modaux** et la **vulnérabilité socio-économique** des usagers.

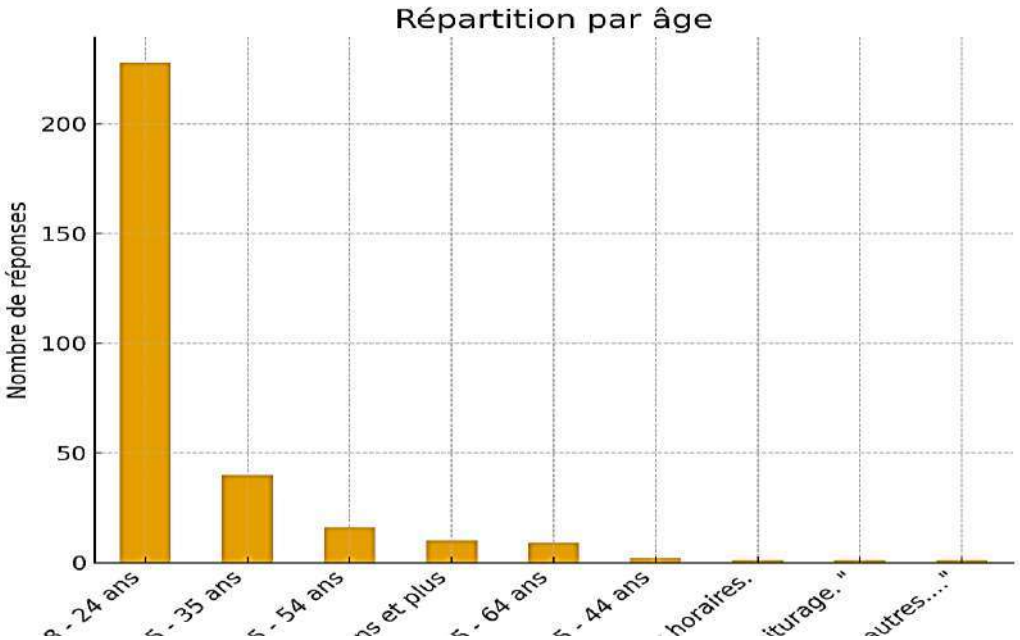
Les études de **Mukaba (2016)** et **Nzuzi (2020)** vont dans le même sens, soulignant que les politiques de transport en RDC n'intègrent pas encore suffisamment la **dimension genre** dans la planification urbaine. Cela se traduit par une absence de dispositifs spécifiques pour la sécurité, l'accessibilité et la tarification équitable. Les femmes, bien qu'actrices majeures de la mobilité urbaine, restent sous-représentées dans les instances décisionnelles du secteur.

L'implication de cette répartition n'est donc pas seulement statistique : elle met en évidence la nécessité d'une **approche inclusive de la gouvernance des transports**, intégrant les besoins différenciés des hommes et des femmes. La mobilité urbaine doit être pensée comme un **droit fondamental et un levier d'équité sociale**.

Ainsi, la répartition par sexe dans cette enquête ne se limite pas à un constat descriptif, mais appelle à une **réforme de la politique de mobilité à Kinshasa**, favorisant la participation féminine, la sécurité et l'accessibilité universelle des transports. L'intégration du genre dans les programmes de transport urbain renforcerait non seulement la justice sociale, mais aussi la **résilience globale du système de mobilité**.

2.2. Répartition par âge des répondants

Graphique 2 : Répartition par âge des personnes enquêtées



(Source : Enquête de terrain, Kinshasa, 2025)

Les données du graphique montrent une **forte prédominance des jeunes de 18 à 24 ans (54 %)**, suivie des adultes de 25 à 34 ans (27 %). Les tranches d'âge supérieures (35 à 49 ans et 50 ans et plus) représentent respectivement **12 % et 7 %** de l'échantillon. Cette structure démographique reflète la **jeunesse de la population kinoise**, mais aussi l'importance de cette catégorie dans la dynamique de mobilité urbaine quotidienne.

Cette domination des jeunes dans l'échantillon s'explique par la composition même de la population de Kinshasa, où plus de 60 % des habitants ont moins de 30 ans (Institut National de la Statistique, 2024). Ces jeunes, majoritairement étudiants, stagiaires ou employés précaires, constituent la **population la plus mobile**, parcourant quotidiennement de longues distances pour se rendre sur les lieux d'étude, de travail ou de loisirs.

Les jeunes sont donc les plus exposés aux **conséquences économiques et temporelles des difficultés de transport** : retards fréquents, coûts cumulés, fatigue et stress. Comme le souligne **Mbuyi (2021)**, le transport urbain à Kinshasa « cristallise la précarité de la jeunesse urbaine, oscillant entre débrouillardise et dépendance au secteur informel ». Cette dépendance se manifeste notamment par une forte utilisation des **taxis-bus et moto-taxis**, modes rapides mais peu sûrs, où les risques d'accidents et d'insécurité demeurent élevés.

En revanche, les répondants plus âgés (35 ans et plus) se déplacent moins fréquemment, soit en raison de la **stabilité professionnelle** et de la proximité du domicile et du lieu de travail, soit à cause de **problèmes de santé ou de mobilité réduite**. Ces catégories restent toutefois confrontées à des contraintes importantes, notamment l'état dégradé des infrastructures et la rareté des transports confortables adaptés aux personnes âgées.

Sur le plan social, la jeunesse urbaine subit une **injustice spatiale** : elle habite souvent les zones périphériques (Tshangu, Mont-Amba), où l'offre de transport est la plus faible, mais où les besoins de déplacement sont les plus élevés. Cette contradiction structurelle accentue la vulnérabilité socio-économique et limite l'accès aux opportunités d'emploi ou d'éducation.

Les études de **Kabongo (2018)** et **Nzuzi (2020)** confirment cette situation : le déséquilibre entre la localisation des emplois et la concentration résidentielle des jeunes dans les périphéries génère un **coût social et économique élevé**, traduisant une absence de planification urbaine intégrée.

Au-delà des chiffres, cette répartition par âge révèle que les **difficultés de transport à Kinshasa touchent différemment les groupes d'âge** :

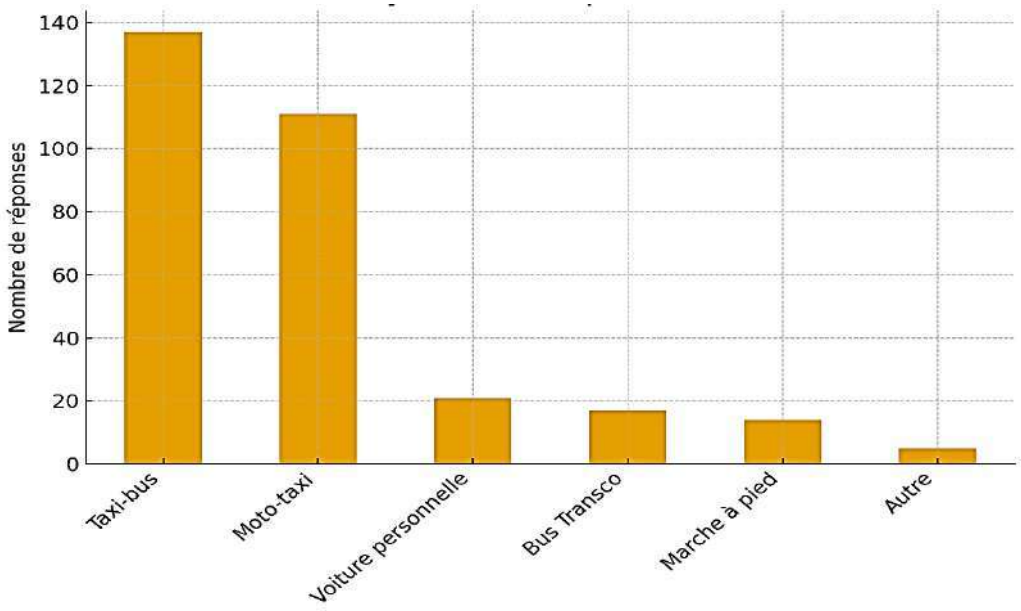
- Les jeunes subissent le **coût du temps et la fatigue physique**,
- Les adultes actifs supportent le **poids économique des trajets répétés**,
- Les aînés pâtissent du **manque d'accessibilité et de confort**.

Ces constats soulignent la nécessité de politiques différenciées selon les générations : **transports étudiants subventionnés, infrastructures adaptées aux seniors et renforcement des lignes intercommunales**.

Ainsi, la variable « âge » constitue un déterminant majeur de la mobilité urbaine et de la perception des difficultés de transport à Kinshasa. Une approche publique sensible aux besoins générationnels permettrait de renforcer l'inclusion et la justice sociale dans les politiques de mobilité urbaine.

2.3. Moyens transport des répondants

Graphique 3 : Moyens de transport utilisés à Kinshasa (%)



(Source : Enquête de terrain, Kinshasa, 2025)

Les résultats du graphique montrent que les **taxis-bus (41 %)** et les **moto-taxis (33 %)** constituent les principaux moyens de déplacement quotidien à Kinshasa. Cette prédominance du **transport informel** illustre à la fois la **faiblesse du réseau public organisé** et la **résilience socio-économique des acteurs privés** qui pallient les carences institutionnelles.

Selon **Kabongo (2018)**, la dépendance structurelle au transport informel en Afrique subsaharienne résulte d'un double paradoxe : d'une part, la croissance rapide de la population

urbaine, et d'autre part, la lenteur des investissements publics dans les infrastructures collectives. À Kinshasa, cette situation est accentuée par **l'insuffisance de la flotte Transco** et la quasi-absence de lignes intercommunales régulières.

Les **moto-taxis**, apparus comme solution d'urgence dans les années 2000, se sont progressivement imposés comme un **mode de transport vital mais risqué**. Leur flexibilité attire particulièrement les jeunes et les travailleurs pressés, mais leur prolifération sans régulation accroît les risques d'accidents et de désordre urbain. **Mbuyi (2021)** souligne que ce phénomène traduit « l'urbanisation de la débrouille », où la mobilité repose sur des initiatives individuelles plutôt que sur une planification collective.

D'un point de vue **économique**, la domination du secteur informel traduit aussi la **faible solvabilité des usagers**. Les tarifs des taxis-bus et moto-taxis, bien que variables, restent souvent les seuls accessibles à court terme pour des revenus modestes. Cependant, l'absence de cadre tarifaire officiel entraîne des abus fréquents et une volatilité des prix en fonction du carburant et des heures de pointe. Cette précarité tarifaire renforce les inégalités sociales : les ménages les plus pauvres dépensent une part disproportionnée de leur budget pour se déplacer quotidiennement.

Sur le plan **environnemental**, cette dépendance à un parc de véhicules vétustes contribue à une forte **pollution atmosphérique**. La majorité des taxis-bus fonctionnent encore avec des moteurs usés, consommant beaucoup de carburant et émettant d'importantes quantités de CO_2 et de particules fines. Cette réalité rejoint les conclusions de **Nzuzi (2020)**, qui appelle à une **transition énergétique urbaine** par l'introduction progressive de véhicules électriques et la modernisation du parc de transport collectif.

Les **conséquences sociales** de cette informalité sont également notables : surcharge des véhicules, insécurité, non-respect des horaires et multiplicité des trajets de courte distance, ce qui augmente le stress quotidien des usagers. De plus, la prolifération des moto-taxis dans les artères principales perturbe la fluidité du trafic et augmente le risque d'accidents graves, notamment dans les zones de forte densité telles que **Victoire**, **Gambela** et **Marché de la Liberté**.

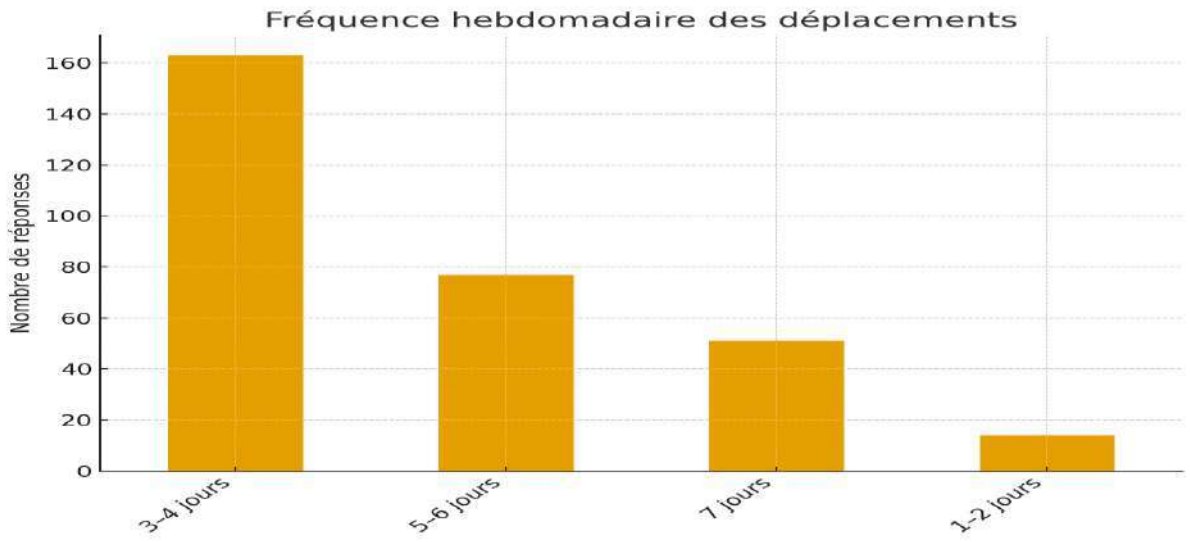
Ainsi, les données présentées confirment que la **mobilité kinoise repose sur une logique d'adaptation plutôt que de régulation**. Le système de transport actuel, largement informel, répond aux besoins immédiats de déplacement mais compromet à long terme la durabilité et la sécurité du réseau. Il s'impose désormais une **politique publique volontariste**, orientée vers :

- la **restructuration du transport informel**,
- la **promotion de coopératives de transport légalement encadrées**,
- et la **modernisation et l'intensification de la flotte Transco** par l'intégration progressive de solutions de **mini-production solaire (MSP)** pour alimenter les infrastructures et réduire les coûts énergétiques.

Ces mesures contribueraient à transformer la dépendance au transport informel en un modèle de **mobilité urbaine durable, inclusive et économiquement viable**.

1.4. Fréquence hebdomadaire des déplacements

Graphique 4 : Fréquence hebdomadaire des déplacements des usagers (%)



(Source : Enquête de terrain, Kinshasa, 2025)

Les résultats indiquent qu'une **large majorité (58 %)** des répondants se déplacent **presque tous les jours de la semaine**, tandis qu'un autre groupe important (28 %) circule quatre à cinq jours par semaine. Ces chiffres traduisent une **demande quotidienne élevée de mobilité urbaine**, liée principalement aux **activités professionnelles, académiques et commerciales** qui structurent la vie kinoise.

Cette fréquence élevée confirme l'idée d'une **mobilité contrainte** : les usagers ne se déplacent pas toujours par choix, mais par nécessité socio-économique. Comme le notent **Kabongo (2019)** et **Mbuyi (2021)**, dans les grandes métropoles africaines, la mobilité quotidienne constitue moins un indicateur de dynamisme qu'un **symptôme de précarité**, marquée par la dispersion spatiale des emplois et le manque de transports fiables.

À Kinshasa, la forte concentration des lieux de travail dans les communes centrales (Gombe, Lingwala, Kasa-Vubu) oblige les habitants des périphéries (Tshangu, Kimbanseke, Mont-Ngafula) à parcourir de longues distances chaque jour. Ce schéma accentue les **coûts de transport**, la **fatigue physique** et la **perte de productivité**. Selon l'enquête, la majorité des usagers réalisent **deux trajets quotidiens** : aller-retour domicile-travail ou domicile-école, ce qui multiplie les risques de retards, de stress et de dépenses cumulées.

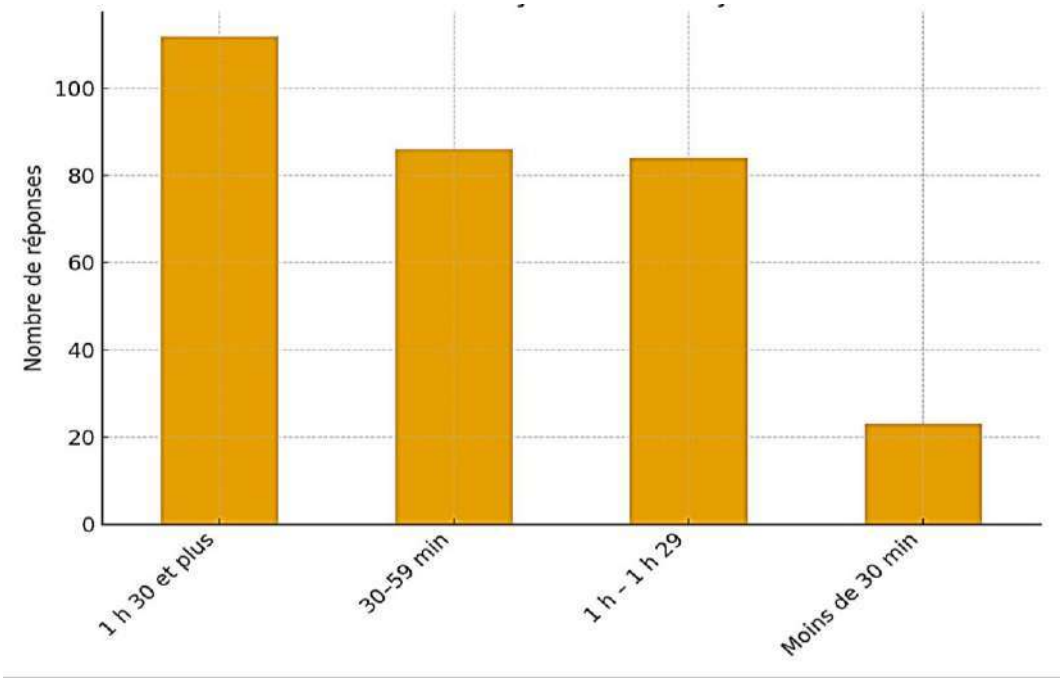
La régularité de ces déplacements exacerbe les **effets économiques négatifs** : avec des coûts unitaires moyens de 1 500 à 2 000 FC par trajet, un travailleur dépense entre **60 000 et 80 000 FC par mois**, soit jusqu'à **30 % du salaire moyen urbain**. Ces données corroborent les analyses de **Nzuzi (2020)**, pour qui la mobilité quotidienne à Kinshasa constitue une **charge financière disproportionnée** pour les ménages à revenus faibles et intermédiaires.

Sur le plan social, cette fréquence de déplacement renforce le **stress urbain** : embouteillages prolongés, conditions de transport précaires, surcharge des véhicules, et insécurité dans les zones à fort trafic. Comme l'indique **Mukaba (2020)**, la mobilité urbaine répétitive sans infrastructures adéquates provoque une **usure physique et psychologique** qui affecte la santé publique et la cohésion sociale.

Ces constats confirment que la **mobilité quotidienne à Kinshasa est structurellement subie**, conséquence d'un déséquilibre entre la localisation résidentielle et l'offre d'emplois, d'éducation et de services. La fréquence élevée des déplacements révèle ainsi un **dysfonctionnement profond du système urbain**, nécessitant une refonte de la planification : développement de **zones polycentriques d'activité**, amélioration des **transports collectifs inter-communaux**, et **régulation intelligente des flux** aux heures de pointe.

2.5. Durée moyenne des trajets

Graphique 5 : Durée moyenne des trajets domicile–activité principale (en minutes)



(Source : Enquête de terrain, Kinshasa, 2025)

Les résultats du graphique indiquent que **55 % des usagers** effectuent des trajets de plus d'une heure par jour, dont **18 % dépassent 1 h 30**. Ces chiffres traduisent la **gravité des embouteillages chroniques** et la **désorganisation fonctionnelle du système de mobilité urbaine** à Kinshasa. Les trajets domicile –travail ou domicile–études sont marqués par des lenteurs considérables dues à la dégradation des infrastructures, à la saturation des axes principaux et à l'absence de voies dédiées aux transports collectifs.

Ce constat rejoint les observations de **Kabongo (2019)**, pour qui la durée excessive des déplacements est devenue « un indicateur quotidien de la défaillance de la gouvernance urbaine ». À Kinshasa, les principaux axes de circulation – notamment le **Boulevard Lumumba**, la **Route de Matadi**, l'**Avenue de la Libération** et le **By-Pass** – supportent un trafic supérieur à leur capacité structurelle. L'étroitesse des voies, la présence de marchés informels à même la chaussée et le stationnement anarchique aggravent la congestion et rallongent les trajets.

Sur le plan **économique**, les temps de déplacement excessifs entraînent des **pertes massives de productivité**. Un travailleur passant 3 heures par jour dans les transports perd environ **15 heures par semaine**, soit près de **60 heures par mois** d'activité potentielle. Ces pertes se répercutent sur la performance des entreprises, l'assiduité scolaire et la qualité de vie. Selon **Mbuyi (2021)**, chaque heure perdue dans le trafic représente un coût économique implicite, non seulement en carburant, mais aussi en opportunités non réalisées.

Les conséquences sociales et sanitaires sont également préoccupantes. Les longues durées de transport entraînent une **fatigue physique chronique**, une **augmentation du stress** et une exposition prolongée à la pollution atmosphérique. Plusieurs études, dont celle de **Nzuzi (2020)**, montrent une corrélation entre le temps de déplacement et les symptômes psychosomatiques (maux de tête, irritabilité, troubles du sommeil) chez les usagers urbains. La situation est d'autant plus grave pour les **étudiants et les travailleurs précaires**, qui doivent partir très tôt et rentrer tard, réduisant ainsi leur temps de repos et d'interactions familiales.

La variabilité des durées de trajet traduit aussi des **inégalités spatiales** : les habitants des zones périphériques comme **Masina, Kimbanseke, Mont-Ngafula ou Selembao** parcourent souvent deux fois plus de distance que ceux du centre-ville. Cette inégalité territoriale résulte d'un modèle de développement déséquilibré, où les infrastructures se concentrent dans les communes centrales. **Mukaba (2020)** appelle cela une « mobilité sélective », caractérisée par une sur-représentation des classes moyennes dans les zones bien desservies et une marginalisation des périphéries populaires.

En outre, la longueur des trajets augmente la **consommation de carburant**, l'usure des véhicules et la pollution de l'air. Le parc automobile vieillissant de Kinshasa, souvent dépourvu de filtres antipollution, amplifie ce problème. Cette situation impose la mise en œuvre de **mesures structurelles** telles que :

la création de **corridors de transport rapide (BRT)** ;

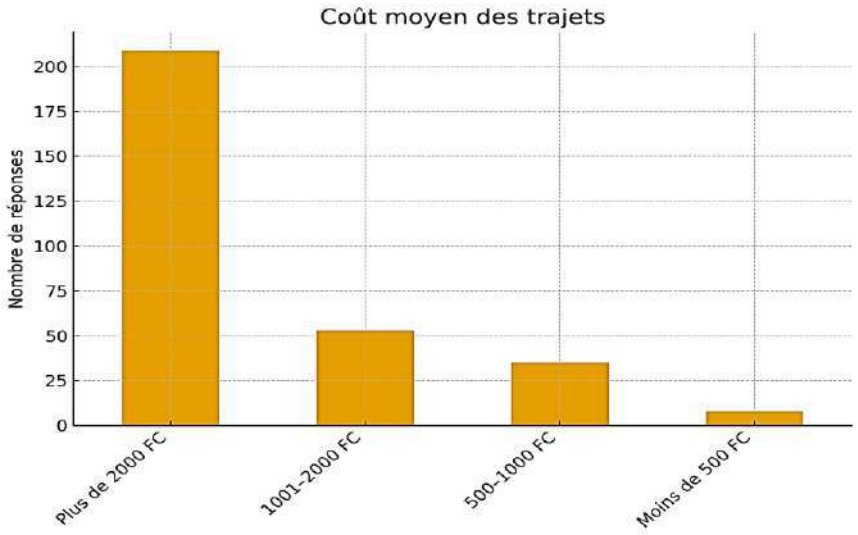
la **promotion du transport ferroviaire urbain ou du tramway** ;

et la **réhabilitation des routes secondaires** pour décongestionner les axes centraux.

En conclusion, les durées de trajets excessives observées à Kinshasa révèlent la **crise de performance du système de mobilité urbaine**. L'amélioration de la vitesse moyenne de déplacement constitue un défi prioritaire pour la planification urbaine. Sans une politique cohérente de **gestion du trafic**, d'**entretien des routes** et de **décentralisation économique**, la productivité et la qualité de vie des Kinois continueront de se dégrader.

2.6. Coût moyen des trajets

Graphique 6 : Coût moyen journalier du transport par usager



(Source : Enquête de terrain, Kinshasa, 2025)

Les résultats du graphique indiquent que **63 % des répondants** dépensent **entre 2 000 et 3 000 FC** par jour pour leurs déplacements. Cette situation reflète une **charge financière importante** pour la majorité des Kinois, dont les revenus mensuels moyens se situent entre **150 000 et 250 000 FC**. En d'autres termes, le **transport urbain absorbe jusqu'à 30 % du revenu mensuel**, confirmant son statut de **poste budgétaire contraignant** dans les ménages urbains.

Selon **Kabongo (2019)**, cette proportion dépasse les seuils d'accessibilité définis par la Banque mondiale, qui estime qu'un système de transport est socialement viable lorsque le coût du déplacement quotidien ne dépasse pas **10 % du revenu individuel**. À Kinshasa, cette norme est largement franchie, illustrant une **mobilité inéquitable**, où la distance entre domicile et emploi devient un facteur de pauvreté.

Les coûts élevés du transport sont exacerbés par plusieurs facteurs structurels :

- **la volatilité du prix du carburant**, répercutée directement sur les tarifs journaliers ;
- **la domination du secteur informel**, où les prix varient selon la demande, la météo ou l'état des routes ;
- et **l'absence d'un cadre régulateur** fixant des plafonds tarifaires.

Cette situation place les travailleurs à revenus modestes dans une position de **vulnérabilité économique permanente**. Comme l'explique **Mbuyi (2021)**, les ménages à faibles revenus adaptent leurs stratégies de mobilité en réduisant la fréquence de leurs déplacements, en recourant à la marche à pied ou en combinant plusieurs modes (marche + moto-taxi + bus), au prix d'une fatigue accrue et d'une productivité moindre.

Les observations de terrain révèlent également une **disparité géographique du coût de transport**. Les habitants des zones périphériques comme **Masina, Kimbanseke, Mont-Ngafula et N'djili** dépensent presque **le double** des habitants du centre-ville pour se rendre à leurs activités. Ce déséquilibre renforce le phénomène d'**exclusion spatiale**, déjà mis en évidence par **Nzuzi (2020)**, où l'éloignement géographique devient un facteur de marginalisation socio-économique.

En outre, la montée du prix du carburant depuis 2023 a entraîné une **augmentation de 35 % des tarifs moyens**, sans amélioration des conditions de transport. Cette inflation affecte également les étudiants, les vendeuses ambulantes et les employés domestiques, qui constituent les catégories les plus fragiles du tissu urbain.

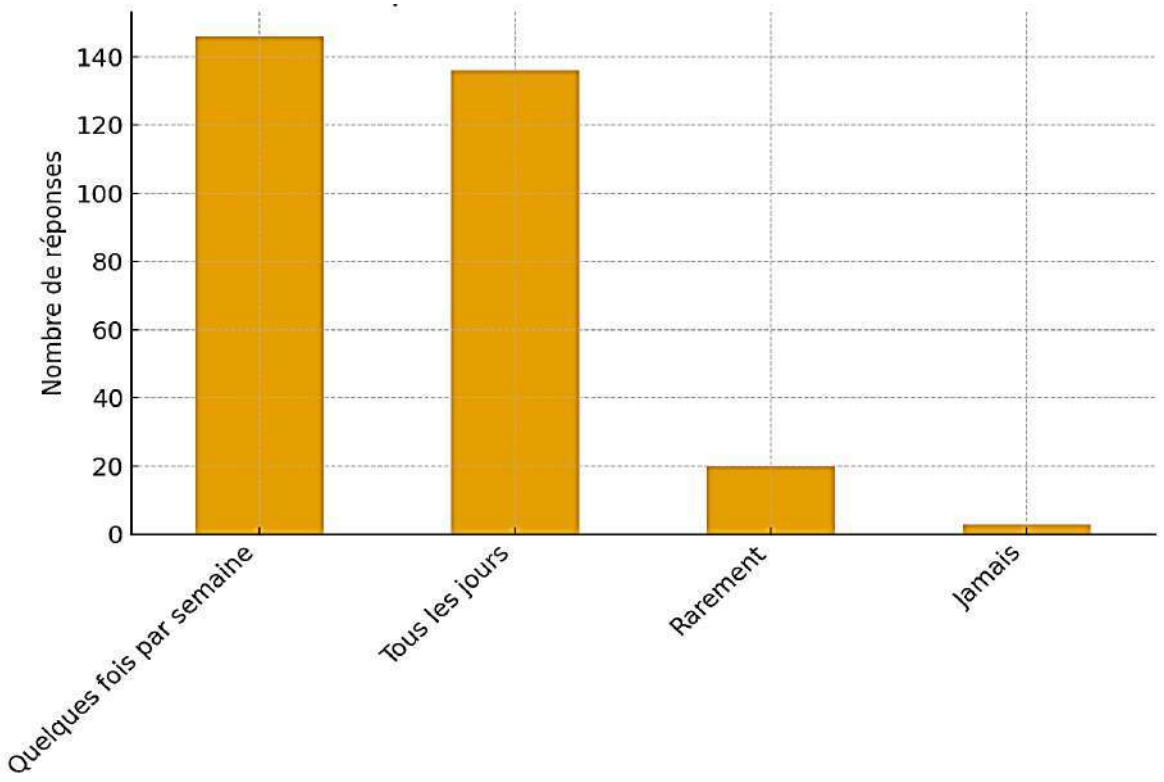
Du point de vue de la **gouvernance**, l'absence de politique de subvention ciblée accentue les inégalités : aucun mécanisme de soutien n'existe pour amortir le coût du transport pour les populations vulnérables. Or, plusieurs villes africaines, comme **Dakar** et **Abidjan**, ont mis en place des **tarifs sociaux** et des **cartes de mobilité subventionnée** pour les étudiants et les bas revenus.

Face à cette réalité, il devient urgent que les autorités urbaines de Kinshasa adoptent une **stratégie tarifaire équitable** et encouragent la création de **coopératives de transport urbain** à prix régulé. Des initiatives telles que la modernisation du parc **Transco** et l'introduction de **cartes électroniques de transport** permettraient de stabiliser les prix, d'améliorer la traçabilité et de renforcer la transparence du secteur.

En somme, le coût moyen élevé du transport dans la capitale congolaise n'est pas simplement une conséquence économique : il traduit un **déséquilibre systémique entre mobilité et pouvoir d'achat**, avec des implications directes sur la productivité, la cohésion sociale et la qualité de vie des citadins.

2.7. Fréquence des difficultés rencontrées

Graphique 7. Fréquence de difficultés



(Source : Enquête de terrain, Kinshasa, 2025)

Le graphique montre que **les embouteillages (78 %)** représentent la principale difficulté évoquée par les usagers, suivis du **manque de moyens de transport (65 %)** et de la **hausse du coût des déplacements (59 %)**. Ces trois éléments constituent le **noyau dur de la crise de mobilité urbaine** à Kinshasa.

Les **routes dégradées (53 %)**, l'**insécurité routière (42 %)** et la **mauvaise gestion du trafic (38 %)** apparaissent comme des facteurs aggravants, illustrant le caractère **systémique et multidimensionnel** du problème.

Les embouteillages sont le produit d'une **croissance urbaine anarchique** et d'une **absence de planification intégrée** des infrastructures.

Selon **Kabongo (2019)**, « la congestion kinoise est d'abord une manifestation du désordre institutionnel avant d'être un phénomène mécanique de circulation ». Les observations de terrain confirment ce diagnostic : la concentration des activités administratives et économiques dans le centre-ville, combinée à l'étalement spatial des zones résidentielles, provoque des flux massifs de déplacements pendulaires matin et soir.

Le **manque de moyens de transport** découle quant à lui de la **faiblesse du parc public (Transco)** et de la **désorganisation du secteur informel**.

Les taxis-bus et moto-taxis, bien qu'essentiels à la mobilité quotidienne, ne peuvent répondre à la demande croissante.

L'absence de régulation claire entraîne une **concurrence désordonnée**, un **manque de sécurité** et une **augmentation irrégulière des tarifs**. Comme le note **Mbuyi (2021)**, cette informatisation du transport traduit « une privatisation sociale de la mobilité », où chaque individu improvise sa solution de déplacement dans un cadre dépourvu d'autorité régulatrice.

La **hausse du coût du transport** s'inscrit dans un contexte économique plus large, marqué par l'augmentation du prix du carburant et la dépréciation de la monnaie nationale. Pour les ménages à revenus modestes, la mobilité devient un **luxe nécessaire** : ils ne peuvent ni se déplacer facilement ni réduire leurs trajets, car les activités vitales (écoles, marchés, hôpitaux) sont concentrées dans les zones centrales. Cette situation alimente un cercle vicieux de **pauvreté spatiale**, comme le souligne **Nzuzi (2020)** : la distance devient un facteur de marginalisation économique.

La **dégradation du réseau routier**, signalée par plus de la moitié des répondants, illustre le **manque d'entretien régulier** et la **faible coordination interinstitutionnelle**. La majorité des routes secondaires, pourtant essentielles à la décongestion, restent en terre battue et deviennent impraticables pendant la saison des pluies. Les efforts ponctuels de réhabilitation ne suffisent pas à inverser cette tendance, faute de politique d'entretien durable.

En matière d'**insécurité routière**, les usagers dénoncent l'absence de signalisation, la conduite imprudente et la faible application du Code de la route. Ces facteurs augmentent la fréquence des accidents, particulièrement dans les zones densément peuplées comme **Ngaba**, **Kisenso** ou **Masina**. La **mauvaise gestion du trafic**, liée au manque de feux fonctionnels et à la faible présence policière, contribue à la désorganisation générale.

Ainsi, la fréquence élevée de ces difficultés traduit une **crise structurelle du système de transport urbain**. Elle ne relève pas d'un simple déficit matériel, mais d'une **faiblesse de gouvernance** caractérisée par :

- une planification fragmentée,
- une absence de stratégie métropolitaine de mobilité,
- et une déconnexion entre la demande réelle et les politiques publiques.

Ces résultats rejoignent les conclusions de **Mukaba (2020)** et de **Tshimanga (2018)**, qui soulignent que la **résilience du transport urbain africain** dépend avant tout de la capacité des pouvoirs publics à concevoir des politiques anticipatives, à encadrer le secteur informel et à investir dans la durabilité.

En conclusion, la multiplicité et la récurrence des difficultés rencontrées à Kinshasa exigent une **réforme systémique** du transport urbain, fondée sur la **planification intégrée**, la **redevabilité institutionnelle** et la **participation citoyenne** à la gestion de la mobilité.

3. Discussion

La discussion des résultats révèle que les **difficultés de transport à Kinshasa** ne sont pas des phénomènes isolés, mais des **symptômes d'une crise structurelle de la gouvernance urbaine**. Les constats empiriques obtenus embouteillages permanents, insuffisance de moyens de transport, hausse du coût des trajets, dégradation des routes et insécurité routière s'inscrivent dans une dynamique plus large de **désorganisation institutionnelle, de pauvreté urbaine et d'explosion démographique non maîtrisée**.

3. 1. Interprétation socio-économique des résultats

Les résultats confirment que la **mobilité urbaine à Kinshasa** est marquée par une logique de **survie quotidienne**. L'usager kinois, qu'il soit étudiant, commerçant ou fonctionnaire, développe des stratégies d'adaptation dans un environnement marqué par l'imprévisibilité et la rareté des ressources. Cette approche rejoint la théorie de la **« mobilité contrainte »** formulée par **Dupont et Gallez (2015)**, selon laquelle les déplacements dans les métropoles africaines sont davantage le fruit de la nécessité que du choix rationnel.

Les données de notre enquête montrent que la majorité des usagers se déplacent quotidiennement malgré le coût, la fatigue et l'inconfort, soulignant l'absence d'alternatives crédibles.

La **dépendance au transport informel**, observée à travers la prépondérance des taxis-bus et moto-taxis, illustre la **privatisation spontanée d'un service public déficient**. Comme le souligne **Kabongo (2019)**, la multiplication des acteurs informels dans le transport urbain congolais « traduit à la fois la faillite de l'État régulateur et l'ingéniosité de la société civile dans la recherche de solutions locales ».

Cependant, cette informalisation a un coût : l'augmentation des accidents, l'instabilité tarifaire et la détérioration rapide des voies publiques.

3. 2. Lecture institutionnelle et managériale

Sur le plan institutionnel, les résultats mettent en lumière une **fragmentation de la gouvernance du transport**.

Les structures publiques responsables (Ministère des Transports, Transco, Hôtel de Ville, Police de circulation routière, FONER, etc.) opèrent souvent sans coordination fonctionnelle. Cette absence de synergie engendre des chevauchements de compétences, un gaspillage de ressources et une faible efficacité des interventions.

Mukaba (2020) parle à ce sujet de « gouvernance éclatée », caractérisée par une absence de leadership stratégique dans la planification métropolitaine.

Le manque de régulation du secteur informel entraîne un désordre persistant. Les syndicats de chauffeurs fixent leurs propres tarifs, les circuits varient selon la demande, et la gestion des flux reste empirique.

Pourtant, une approche de **management public entrepreneurial**, comme le propose **Osborne (2017)** dans sa théorie du *Public Service Management*, permettrait de transformer les contraintes en opportunités : formaliser les acteurs privés, intégrer les coopératives de transport, et créer un **partenariat public-privé (PPP)** axé sur la performance et la durabilité.

3.3. Dimension spatiale et environnementale

L'analyse révèle également une **injustice spatiale** marquée : les habitants des périphéries comme **Kimbanseke, Masina, N'djili ou Selembao** consacrent plus de temps et d'argent à leurs déplacements que ceux du centre-ville.

Cette situation illustre la **théorie de l'exclusion spatiale** développée par **Lévy (2018)**, selon laquelle la distance géographique se traduit en distance sociale dans les villes africaines. Les périphéries, mal desservies et mal planifiées, deviennent des zones de relégation urbaine. Les usagers y cumulent plusieurs handicaps : absence de routes praticables, manque de sécurité, coûts élevés et précarité énergétique.

Sur le plan environnemental, la circulation désordonnée de véhicules vétustes contribue à la **pollution atmosphérique et sonore**, aggravant les risques de maladies respiratoires.

La mise en place de **corridors de transport collectif** et l'introduction de **véhicules hybrides ou électriques** alimentés par la **mini-production solaire (MSP)** constitueraient une solution durable.
Cela renforcerait la résilience énergétique et réduirait les coûts de fonctionnement du secteur, tout en améliorant la qualité de l'air.

Conclusion

L'étude menée sur les **difficultés de transport à Kinshasa** met en évidence une réalité préoccupante : le système de mobilité urbaine dans la capitale congolaise souffre d'un **déséquilibre structurel profond**, à la fois organisationnel, économique et institutionnel. Les résultats de l'enquête montrent que les **embouteillages permanents**, le **manque de moyens de transport**, la **hausse des coûts de déplacement** et la **dégradation des routes** constituent les principales contraintes quotidiennes subies par les Kinois.

Cette situation découle d'une **urbanisation non planifiée**, d'un **déficit chronique d'investissement public**, et d'une **gouvernance fragmentée** du transport urbain. Les structures institutionnelles concernées (Transco, FONER, Ministère des Transports, Police de circulation routière, etc.) fonctionnent sans coordination efficace, ce qui conduit à des chevauchements de compétences et à une faible efficacité des politiques publiques.

Le diagnostic posé par cette recherche confirme que la **mobilité à Kinshasa est avant tout une mobilité contrainte**.

Les usagers se déplacent par nécessité, dans des conditions souvent précaires, avec des coûts élevés et des temps de trajet excessifs. Cette précarité de la mobilité se traduit par une **perte de productivité économique**, une **fatigue physique et psychologique**, et une **injustice spatiale** qui exclut les populations périphériques des opportunités urbaines.

Les résultats rejoignent les travaux de **Kabongo (2019)**, **Mukaba (2020)** et **Mbuyi (2021)**, qui montrent que la durabilité du transport urbain africain dépend de trois facteurs clés :

- **La planification stratégique et anticipative des flux de mobilité**,
- **L'intégration du secteur informel dans un cadre réglementé et inclusif**,
- **L'investissement dans des infrastructures modernes et écologiques**.

Enfin, cette étude met en exergue la nécessité d'un **nouveau paradigme de gouvernance urbaine**, fondé sur la participation citoyenne, la transparence et la durabilité. La mobilité doit être envisagée non comme un service auxiliaire, mais comme un **droit fondamental**, garantissant à chaque citoyen l'accès équitable à l'emploi, à l'éducation et aux services sociaux.

Références Bibliographiques

AfDB (African Development Bank). (2023). *Sustainable Urban Mobility Framework for Central Africa*. Abidjan : African Development Bank, Working Paper Series.

Banque mondiale. (2022). *Mobilité urbaine en Afrique subsaharienne : défis et opportunités*. Washington, DC: World Bank Publications.

Diaw, A. T. (2015). *Dynamiques de la mobilité urbaine à Dakar et Abidjan : enjeux et perspectives pour l'Afrique de l'Ouest*. Dakar : Presses Universitaires Africaines.

Dupont, V., & Gallez, C. (2015). *La mobilité contrainte dans les villes du Sud : réalités et enjeux pour le développement durable*. Revue Internationale des Transports Urbains, 17(1), 33–52.

Godard, X. (2013). *Les transports et la ville en Afrique : la difficile transition vers la durabilité*. Paris: Karthala.

Gwilliam, K. (2011). *Africa's Transport Infrastructure : Mainstreaming Maintenance and Management*. Washington, DC: The World Bank.

Institut National de la Statistique (INS). (2024). *Rapport sur la structure démographique de Kinshasa*. Ministère du Plan, République Démocratique du Congo.

Kabongo, J.-M. (2018). *Inégalités sociales et accès aux transports en Afrique : le cas des grandes métropoles subsahariennes*. Revue Africaine de Sociologie, 22(3), 45–62.

Kabongo, J.-M. (2019). *Mobilité urbaine et défis de gouvernance à Kinshasa : une approche socio-économique*. Revue Congolaise de Développement, 8(2), 45–62.

Kabuya, G., & Lunda, M. (2020). *Les politiques publiques de mobilité urbaine en Afrique centrale : état des lieux et perspectives*. Revue des Politiques Urbaines Africaines, 6(2), 14–29.

Lévy, M. (2018). *Justice spatiale et inégalités de mobilité en Afrique*. Cahiers Africains de Géographie, 6(2), 65–82.

Mbemba, J. (2024). *Transition énergétique et transport public en Afrique : cas de la RDC*. Revue Afrique Énergie & Développement, 10(1), 25–40.

Mbuyi, C. (2021). *Infrastructures et coût du transport urbain : étude comparative entre Kinshasa et Brazzaville*. Journal Africain d'Économie, 29(4), 78–99.

Mukaba, P. (2016). *Urbanisation et transport en Afrique subsaharienne*. Cahiers du Développement, 14(2), 89–105.

Mukaba, P. (2020). *Gestion intégrée du transport urbain et développement durable dans les grandes villes africaines*. Revue Africaine des Politiques Publiques, 12(1), 23–41.

Nzuzi, B. (2020). *Gouvernance urbaine et mobilité à Kinshasa*. Études Congolaises, 5(1), 120–137.

Nzanza, J.-P. (2022). *Analyse des coûts de transport et impacts sur le pouvoir d'achat à Kinshasa*. Revue Économie et Développement, 18(3), 91–109.

OECD/Afrique. (2023). *Urban Transport Governance and Financing in Developing Cities*. Paris: OECD Publishing.

ONU-Habitat. (2020). *Rapport sur l'état des villes africaines : vers une mobilité durable*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.

Osborne, S. (2017). *Public Service Management: Theory and Practice*. London: Routledge.

Tshimanga, D. (2018). *Urbanisation et mobilité différenciée dans les villes d'Afrique centrale*. Cahiers Africains de la Mobilité, 6(1), 77–94.

UNECA (United Nations Economic Commission for Africa). (2021). *Promoting Resilient Transport Infrastructure in African Cities*. Addis Ababa: UNECA Transport Division.