

AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT ROUTIER EN COMMUN A KINSHASA

Par

Célestin KABUNDI MUBIAYI

*Directeur au groupe d'études des transports du Ministère des Transports, voies de
communication et désenclavement
Chercheur en économie de transport*

RÉSUMÉ

L'objectif de ce travail est d'améliorer l'offre de transport routier en commun dans la ville de Kinshasa compte tenu de sa précarité. Cette dernière est caractérisée notamment par une voirie dégradée, par un habillage du réseau insuffisant et mal exploité. Son cadre institutionnel et réglementaire est inadapté. Le déficit de l'offre constaté sur le marché de transport est récurrent et demeure préoccupant. Les efforts déployés par les pouvoirs publics pour son redressement sont limités. En 2000, le déficit de l'offre a été de 66 % estimé en 2017 à 70 %. Cette situation est caractérisée par une détérioration continue de la qualité des services rendus aux passagers. Elle est exprimée par la surcharge des bus et les longues files d'attentes des passagers potentiels aux arrêts surtout pendant les heures de pointe. En effet à ces heures, les taux moyens de remplissage des bus dépassent de loin 100 % de la capacité permise et le temps moyen d'attente aux arrêts peut aller au-delà de 60 minutes.

La mauvaise gouvernance et le manque de la volonté politique sont à la base de la situation sombre sus évoquée.

Les résultats de notre sondage d'opinion auprès des usagers de transport, indiquent globalement l'insatisfaction des usagers de transport. Cette insatisfaction est remarquable surtout aux heures des pointes, dans le sens des cités dortoirs vers le centre-ville le matin et du centre-ville vers les cités dortoirs le soir. L'analyse SWOT du réseau d'exploitation révèle les contre-performances du réseau de transport qui handicapent la fluidité des bus sur la voirie. La modernisation de la voirie de Kinshasa demeure déterminante en vue de booster l'offre de transport de la ville de Kinshasa. L'octroi des subventions aux prestataires tant publics que privés compensent le déficit obtenu à la suite de l'application d'un tarif de transport à caractère social.

Mots-clés : *Transport, commun, demande, offre, qualité, satisfaction, usager, routier, Kinshasa.*

ABSTRACT

The objective of this work is to improve the supply of public road transport in the city of Kinshasa given its precariousness. The latter is characterized in particular by a degraded road system, by insufficient and poorly exploited network covering. Its institutional and regulatory framework is inadequate. The supply shortfall observed in the transport market is recurrent and remains a cause for concern. The efforts made by the public authorities to improve the situation are limited. In 2000, the supply deficit was 66%, estimated in 2017 at 70%. This situation is characterized by a continuous deterioration in the quality of services provided to passengers. It is expressed by the overcrowding of buses and the long queues of potential passengers at stops, especially during rush hours. Indeed, at these times, average bus occupancy rates far exceed 100% of the permitted capacity and the average waiting time at stops can exceed 60 minutes.

Poor governance and lack of political will are at the root of the above-mentioned bleak situation.

The results of our transport user opinion survey indicate overall dissatisfaction among transport users. This dissatisfaction is especially noticeable during peak hours, in the direction from dormitory towns to the city center in the morning and from the city center to the dormitory towns in the evening. The SWOT analysis of the operating network reveals the underperformance of the transport network, which hinders the fluidity of buses on the road. The modernization of Kinshasa's road network remains a key factor in boosting the city's transport supply. The granting of subsidies to both public and private service providers compensates for the deficit obtained following the application of a social transport tariff.

Keywords: *Transport, public, demand, supply, quality, satisfaction, user, road, Kinshasa.*

INTRODUCTION

Kinshasa est soumis simultanément à la pression démographique et à l'exode rural accéléré par les mutations économiques et sociales¹. Son urbanisation est rapide et incontrôlée. Son réseau routier est incomplet². Il ne possède pas un nombre suffisant de parkings de stationnement des bus ni des abris bus appropriés. Les axes routiers secondaires sont presque inexistantes et la plupart sont en mauvais état. 80% de la longueur totale des routes demeurent encore non bitumées³. La circulation routière est sans contrôle. L'accroissement démographique occasionne donc une forte mobilité et une demande accrue de

¹ JICA, Plan directeur des transports urbains de la ville de Kinshasa PDK, mars 2019.

² JICA, Rapport d'avancement du plan directeur des transports urbains dans la ville de Kinshasa, 2017.

³ OVD : Office des Voiries et drainages.

transport. L'accès à l'offre de transport routier en commun par véhicule devient de plus en plus difficile pour les usagers. L'offre de transport ne répond pas aux besoins des usagers⁴, elle est une expression de la pauvreté⁵. Le transport en taxi moto est devenu le seul moyen palliatif des déplacements des habitants de Kinshasa.

Le problème de transport en commun se pose donc avec acuité à Kinshasa. Les pouvoirs publics ne maîtrisent pas l'explosion démographique et son étalement sur l'espace de Kinshasa. La préoccupation d'analyser le comportement des usagers de transport devient opportun.

Eu égard aux efforts de consolidation déployés par les pouvoirs publics en rapport avec la vente à crédit des nouveaux bus dénommés « Esprit de vie »⁶ aux membres de l'APVCO⁷, à l'octroi des subventions en terme de carburant à Transco et à la mise en œuvre du projet Transports Académia pour les étudiants, le déplacement de la population demeure toujours un casse-tête. La recherche de l'amélioration de la qualité de l'offre de transport et celle de la satisfaction de ses usagers demeurent notre préoccupation ultime. Il en découle les questions ci-après :

- Comment booster l'offre de transport routier en commun par véhicule pour mieux répondre à la demande de la population de Kinshasa ?
- Quels sont les motifs d'insatisfaction des usagers des services de transport ?
- Quelles sont les causes de la non viabilité de l'exploitation de transport routier en commun par véhicule dans la ville de Kinshasa ?

Pour répondre à ces questions, nous avons opté pour un échantillonnage non probabiliste. Celui-ci a permis de sélectionner les sujets de notre échantillon par choix raisonné. La constitution de notre échantillon a été effectuée sur base d'un choix raisonné. Sa taille a été obtenue en appliquant la formule ci-après⁸ : $n = \frac{Z_{\alpha}^2(p.q)}{d^2}$

D'où :

n = taille de l'échantillon, e = une marge d'erreur,

z = une valeur correspondante à valeur de confiance voulue

⁴ TRANSURB TECHNIRAIL, STRATEC et AEC, « Notes de préparation à l'atelier de validation de l'étude du plan de l'amélioration de la mobilité à Kinshasa, 2017, p.6.

⁵ MASONSSA wa MASONSSA, « Problématique des transports urbains à Kinshasa - Enjeux pour la lutte contre la pauvreté par la mobilité », en ligne, <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Probl%C3%A9matique-des-transports-urbains-%C3%A0-Kinshasa-Massonsa-wa-Massonsa.pdf>, consultée le 15 mai 2022.

⁶ Gouvernement provincial de Kinshasa, « schéma d'orientation stratégique de l'agglomération kinoise ».

⁷ APVCO, Association des propriétaires des véhicules au Congo.

⁸ F. DEPELTEAU, *La démarche d'une recherche en sciences humaines. De la question de départ à la communication des résultats*, Presses de l'Université Laval, Québec, 2010.

La population est composée essentiellement des usagers de transport de Kinshasa. L'unité d'observation est l'habitant de la ville de Kinshasa. L'enquête a été effectuée pendant 6 mois de 8 heures à 18 heures aux différents arrêts et parkings situés dans les différentes⁹ communes de la ville de Kinshasa et regroupé selon leur standing. La variable dépendante est le niveau de satisfaction des usagers de transport. Elle a 5 modalités : très satisfait, satisfait, peu satisfait, pas satisfait, pas du tout satisfait et (indifférent).

Les variables dépendantes se rapportent aux caractéristiques socio-professionnelles, démographiques et contextuelles du sujet. Hormis l'introduction et la conclusion, la structure de notre article se rapporte sur la présentation des résultats issus de l'analyse uni-variée et bi-variée et sur la présentation et interprétation des résultats.

I. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

1.1. Résultats de l'analyse uni-variée

Ce point traite des données recueillies auprès des usagers de transport définissant leur identité.

1.1.1. Profil des sujets de l'échantillon

La structure de ce dernier est répartie par rapport aux caractéristiques sociodémographiques à savoir : sexe, âge, niveau d'études, catégories professionnelles.

a. Le sexe du sujet

Tableau 1 : Répartition des effectifs en pourcentage par sexe des répondants

<i>Sexe</i>	<i>Pourcentage</i>
Masculin	49,0
Féminin	51,0
Total	100

Source : Données du terrain et résultats calculés par nous-mêmes.

Commentaires :

La présence des sujets du sexe féminin est légèrement supérieure à celle du sexe masculin.

⁹ PDT : Plan directeur des transports urbains de la ville de Kinshasa.

b. L'âge du sujet

Tableau 2 : Répartition des effectifs des répondants par tranche d'âge

<i>Tranche d'Age</i>	<i>Pourcentage</i>	<i>Pourcentage cumulé</i>
< 18	11,0	11,0
18-25	12,3	23,3
25-30	13,0	36,3
30-35	15,3	51,5
35-40	16,3	67,8
40-45	13,5	81,3
45-50	12,5	93,8
Sup à 50	6,3	100,0
Total	100,0	

Source : Données du terrain et résultats calculés par nous même

Commentaires :

Il apparaît que le taux modal des répondants est situé dans l'intervalle d'âges allant de 35 à 40 ans.

c. Catégorie socio professionnelle

Tableau 3 : Répartition des effectifs par catégories professionnelles

Catégories socioprofessionnelles des usagers	Pourcentage	Cumule
Élèves	13,8	13,8
Étudiants	15,0	28,8
Enseignants	15,5	44,3
Professeurs	7,8	52,0
Fonctionnaires	16,8	68,8
Commerçant	13,5	82,3
Profession libérale	11,3	93,5
Autres	6,5	100,0
Total	100,0	

Source : Données du terrain, résultats calculés par nous-mêmes.

Commentaires :

Notre échantillon est constitué de 19 % des étudiants-élèves et 23 % des enseignants toutes catégories confondues.

d. Niveau d'étude

Tableau 4 : Répartition des effectifs des répondants selon leur niveau d'études

Niveaux d'études	Pourcentage	Cumulé
Sans niveau	14,3	14,3
Niveau primaire	20,0	34,3
Niveau secondaire	25,3	59,5
Niveau supérieur et universitaire	22,0	81,5
Autres	18,5	100,0
Total	100,0	

Source : Données du terrain et résultats calculés par nous-même.

Commentaires :

Il est à constater de nos enquêtés que 25,3% ont le niveau d'études secondaires, 22% ont le niveau d'études supérieurs et universitaires, 20% autres ont le niveau d'études primaires, contre 14,3% sont sans niveau d'études

Tableau 5 : Répartition des répondants selon leur niveau de satisfaction

Districts Niveau de satisfaction de l'offre	Pourcentage
Très satisfait	9 %
Satisfait	13,5 %
Peu satisfait	15,3 %
Pas satisfait	39,3 %
Pas du tout satisfait	18,8 %
Indifférent	4,3 %
Total	100

Source : Données du terrain et résultats calculés par nous-mêmes.

En considérant les variables dichotomiques, on constate que 38 % des sujets sont satisfaits et 62 % non satisfaits.

1.2. Résultats de l'analyse bi-variée

Il s'agit des résultats de l'analyse des variables croisés. L'objet visé est de vérifier si la qualité de l'offre telle que perçue par les usagers est influencée par leurs caractéristiques sociodémographiques.

1.2.1. Niveau de satisfaction de la qualité de l'offre par les usagers selon leur sexe

Au seuil de signification de 5 %, l'analyse des données montre qu'il existe une relation entre le sexe du sujet et son niveau de satisfaction. Le sexe est déterminant dans la perception de la qualité de l'offre de l'utilisateur de transport.

1.2.2. Niveau de satisfaction de la qualité de l'offre par les usagers selon leur catégorie socio-professionnelle

Au seuil de signification de 5 %, notre analyse des données montre qu'il existe aucune relation entre le niveau de satisfaction et les catégories socio-professionnelles des répondants. Ces résultats concernent la population impliquée et non la population cible. Leur interprétation en rapport avec l'extrapolation au niveau de la population cible exige une grande prudence car la théorie du consommateur soutient que les caractéristiques sociodémographiques expliquent les comportements du consommateur¹⁰.

1.2.3. Niveau de satisfaction de la qualité de l'offre par les usagers selon le niveau d'études répondants

L'analyse des données au seuil de signification de 5 % montre qu'il n'y a pas de relation entre le niveau de satisfaction des répondants et leur niveau d'études. Les résultats ne sont pas statistiquement significatifs.

II. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

2.1. Du Profit des sujets

La structure des sujets a été répartie par rapport aux caractéristiques sociodémographiques à savoir : sexe, âge, niveau d'étude et catégorie professionnelle.

- La répartition des effectifs en pourcentage par sexe des répondants indique que notre échantillon est constitué de 49 % des répondants du sexe masculin et 51 % des répondants du sexe féminin. Cette structure s'apparente à celle de la population de Kinshasa ;
- La répartition des effectifs des répondants par tranche d'âge indique le taux modal est situé dans l'intervalle d'âge allant de 35 ans à 40 ans.
- Les taux de représentativité en nombre des répondants selon leur catégorie socio-professionnelle sont respectivement : enseignants (23 %), étudiants et élèves (19 %), commerçants (14%), libérales (11 %) et enfin autres catégories (7 %).
- La répartition des effectifs des répondants selon leur niveau d'étude montre que les sujets du niveau secondaire ont une proportion qui s'élève à 25 % dans échantillon;
- En considérant les variables dichotomiques du niveau de satisfaction des usagers à savoir : satisfait et non satisfait, le taux de satisfaction globale devient égale à 38 % et la proportion des insatisfaits s'élèvent à 62 %.

¹⁰ R. LADWEIN, *Le comportement du consommateur et de l'acheteur*, 2^{ème} édition, Economica, Paris, 2013.

2.2. Des motifs d'insatisfaction des usagers de service de transport

Le sondage auprès des usagers des transports révèle plusieurs motifs d'insatisfaction, notamment :

- L'inconfort des bus, lequel est dû essentiellement au déficit de l'offre de transport. Dans ces conditions l'usager va vers l'offreur, ses urgences en déplacement sont basées sur la nécessité par rapport à ces motifs. A cet effet, l'usager devient preneur d'ordre.
- Les tracasseries administratives et policières visibles sur le marché de transport sont dues aux comportements inciviques de ces intervenants dans ce sous-secteur des transports ;
- Les longues attentes aux arrêts des bus sont dues à l'insuffisance de la capacité de l'offre par rapport à la demande;
- L'insécurité lors des voyages dans les bus et aux arrêts, créé par les inciviques.

2.3. Des causes du non viabilité de l'exploitation des bus

Elles s'articulent autour des points ci-après :

- a) Non rentabilité de l'exploitation des transports routiers. Elle est due essentiellement à l'application par les prestataires d'un tarif imposé par les pouvoirs publics qui est non rémunérateur et couplé par le transport gratuit des personnes appartenant à certaines catégories sociales sans aucune compensation,
- b) Manque d'éthique et de bonne gouvernance dans l'agir des intervenants du marché de transport
- c) Non-maitrise de l'explosion démographique
- d) Urbanisation incontrôlée de Kinshasa.

2.4. Des Mesures de redressement du déficit de l'offre de transport

- a) Modernisation de la voirie urbaine ;
- b) Suppression des tracasseries policières et administratives dont fait l'objet des exploitants des transports publics ;
- c) Financement des activités liées au transport en commun ;
- d) Maitrise de l'explosion démographique et du contrôle de l'urbanisation de Kinshasa ;
- e) Octroi des subventions conséquentes aux prestataires des transports publics en vue de couvrir le manque à gagner dû à l'imposition des tarifs non rémunérateurs.

CONCLUSION

Notre étude a porté sur l'offre de transport et la satisfaction de ses usagers dans la ville de Kinshasa. Elle a pour objectif global d'améliorer la qualité de cette offre. Elle revêt un triple intérêt respectivement celui de tenir compte des exigences des usagers de transport dans la recherche de la satisfaction de l'offre de transport existant par ses usagers, de relever les contraintes auxquelles les prestataires sont confrontés et de proposer des solutions permanentes.

Cette analyse a indiqué la faiblesse de performance du réseau de transport routier de Kinshasa dû notamment à son état de délabrement, à la quasi-inexistence des axes routiers secondaires. Le tarif de transport fixé à un caractère social sans aucune contrepartie financière conséquente. L'intensité de la perception de la qualité de l'offre telle qu'appréciée par les usagers, est classifiée dans ce travail de la manière suivante : très satisfait, satisfait, pas satisfait, pas du tout satisfait, indifférent. Les causes de l'insatisfaction sont très remarquables surtout aux heures des pointes et selon certaines directions : l'inconfort des bus, les longues attentes aux arrêts des bus, l'insécurité aux différents arrêts.

Le redressement de cette situation s'impose et repose essentiellement sur la modernisation de la voirie et sur quelques réformes en vue de viabiliser et rendre plus attrayant le marché de transport.

BIBLIOGRAPHIE

1. AMANI MUSHIZI, G., *Amélioration de la mobilité à l'hyper centre de Kinshasa et stratégies de réduction de la forte centralité*, 2013.
2. CIMA International, *Étude de réforme du cadre institutionnel, état des lieux et diagnostic*, juillet, 2006.
3. DEPELTEAU, F., *La démarche d'une recherche en sciences humaines. De la question de départ à la communication des résultats*, Presses de l'Université Laval, Québec, 2010.
4. FELLEGLIVAN, P., *Méthodes et pratiques d'enquêtes*, Ottawa, 2010.
5. Gouvernement Provincial de Kinshasa : *Schéma d'orientation stratégique de l'agglomération kinoise*.
6. LADWEIN, R., *Le comportement du consommateur et de l'acheteur*, 2^{ème} édition, Economica, Paris, 2013.
7. MASONSSA wa MASONSSA, « Problématique des transports urbains à Kinshasa - Enjeux pour la lutte contre la pauvreté par la mobilité », en ligne, <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Probl%C3%A9matique-des-transports-urbains-%C3%A0-Kinshasa-Massonsa-wa-Massonsa.pdf>, consultée le 15 mai 2022.
8. MAYIMBO, G., *Qualité du service de transport de SOTRAZ : analyse et propositions fonctionnelles*, 3^{ème} promotion du diplôme de master (transport et mobilité durable dans les villes africaines).
9. XAVIER, G., *Les transports et la ville en Afrique du sud du Sahara*, édition Karthala et Enters, 2002.