

LA CONGESTION ROUTIÈRE QUOTIDIENNE DANS LA VILLE DE KINSHASA

CAUSES, CONSÉQUENCES ET PISTES DE SOLUTIONS

Zéphyrin M'PENE,
Professeur à
l'Institut Supérieur
de Commerce de
Bandundu,
Professeur visiteur
à l'Université
Nouveaux Horizons
de Lubumbashi,
Professeur visiteur à
l'Institut Supérieur
Techniques
médicales de
Bandundu.
mpenezephyrin@
gmail.com

Introduction

La congestion routière urbaine est un phénomène caractérisant la majorité des grandes villes du monde. Elle constitue, de plus en plus, un facteur pesant sur la vie économique, sur l'environnement et sur l'ensemble des navetteurs urbains. Ses répercussions se manifestent sur l'augmentation du temps de déplacements, la surconsommation du carburant, la pollution, le stress et les risques d'accidents.

À Kinshasa, la défaillance et l'insuffisance des transports publics, la croissance de l'économie urbaine, l'augmentation du niveau de vie d'une classe moyenne moderne et le déséquilibre entre la capacité de la voirie urbaine disponible et le nombre de véhicules en circulation, ont convergé pour faire de la voiture le principal mode de transport pour les déplacements urbains.

Depuis plusieurs mois, la mobilité dans la capitale de la RD Congo occupe une place de choix dans la presse en ligne, écrite et dans des journaux télévisés. Cette situation est liée aux embouteillages auxquels les Kinois font face. En effet, pendant la période coloniale, on savait que l'urbanisation de Kinshasa allait croissant, que la population de Kinshasa augmenterait rapidement et que la ville s'étendrait de plus en plus. Ces phénomènes se sont accélérés à la fin des années 1990 sans pourtant qu'il y ait un nouveau plan d'aménagement de la ville qui tienne compte de ces nouveaux paramètres.

Le manque de la prise en compte de ces éléments par les autorités pose plusieurs problèmes majeurs, à savoir : (i) la difficulté de se déplacer pour les personnes n'ayant pas de voiture personnelle mais habitant les espaces périphériques qui nécessitent

plusieurs correspondances avant d'arriver au centre-ville, lieu où est concentré l'essentiel des activités économiques, commerciales et des services administratifs tant national qu'international ; (ii) l'augmentation du nombre de voitures individuelles qui partagent avec les motos, les minibus et les transports d'entreprises une voirie dont la capacité ne permet plus d'absorber tous les trafics journaliers, ce qui entraîne des congestions monstres ; (iii) l'augmentation de la pollution par les engins motorisés à la suite des émissions de gaz à effet de serre et l'augmentation des nuisances sonores, etc. Face à cette situation, se déplacer à Kinshasa constitue un véritable casse-tête.

Cet article tente, d'une part, d'épingler quelques-unes des causes et conséquences des congestions sur les rues de Kinshasa et, d'autre part, de proposer des pistes de solutions¹. Il s'articule autour de trois points : les problèmes de la congestion routière dans la ville de Kinshasa, les causes et les conséquences de cette congestion, et les pistes de solutions à la congestion routière dans la ville de Kinshasa.

1. Les problèmes de la congestion routière dans la ville de Kinshasa

Pour bien cerner les problèmes de la congestion routière dans la ville de Kinshasa ainsi que son impact sur les kinois et sur leur environnement, il nous semble judicieux de déterminer, dans un premier temps, les différents facteurs qui peuvent l'expliquer et, ensuite, son impact sur l'environnement. Mais avant cela, une définition de deux concepts essentiels s'impose : la mobilité et la congestion routière.

1.1. Définition des concepts

a) La mobilité

La définition de la mobilité varie selon que l'on est géographe, économiste de transport, sociologue, etc. Cela signifie que le concept de mobilité est polysémique. Néanmoins, de façon sobre, disons que le terme de mobilité urbaine peut être défini comme l'ensemble des déplacements de personnes relatifs à des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs, lesquels déplacements sont inscrits dans un espace urbain². Le terme de « mobilité » renvoie au mouvement et au fait de se mouvoir, et donc au déplacement. Ce dernier se fait à partir d'un point X appelé origine jusqu'au point Y appelé destination. On associe aux déplacements les moyens de transport utilisés : transport individuel, transport collectif,

1. La réalisation de cette recherche s'est faite en s'appuyant sur deux types d'investigations : Une observation participante : l'auteur séjourne plusieurs fois par année dans la ville de Kinshasa et est, à ce titre, un témoin des événements qui se déroulent sur le terrain.

Un dépouillement systématique et approfondi de documents dans les bibliothèques ainsi que sur internet traitant de la congestion routière.

2. <https://velco.tech/fr/mobilite-urbaine-definition/>, consulté le 16/11/2021 à 9h30.

transport motorisé ou non motorisé ; un but ou un motif : loisir ou profession par exemple ; une fréquence : quotidienne ou occasionnelle ; des heures : heures de pointe, de fréquentation, de saturation, d'embouteillages. Parmi les modes de locomotion qui sont utilisés par les navetteurs, on trouve un très large panel : la marche, le vélo, le scooter, la moto, la voiture, le bus, etc. La mobilité est donc l'ensemble des déplacements de personnes, en englobant toutes les durées, tous les trajets, tous les moyens de transport et les services associés³.

Dans le cadre de cette étude, nous allons nous concentrer sur les déplacements des personnes dans un périmètre urbain, c'est-à-dire la mobilité à l'intérieur de la ville de Kinshasa. Nous excluons ainsi les déplacements interurbains (de Kinshasa vers Kisantu et vice versa, de Kinshasa vers Mbakana et vice versa, etc.). Nous excluons aussi les moyens de transport pour de grandes distances en dehors de la ville (avion, bus interurbain). Il s'ensuit que notre étude de la mobilité s'intéresse aux déplacements quotidiens et habituels des Kinois pour se rendre à leurs différentes destinations.

b) La congestion routière/embouteillage

La notion de congestion routière ou d'embouteillage se traduit par des vitesses de circulation inférieures à la vitesse maximale autorisée. Autrement dit, le temps moyen pour parcourir une distance en voiture est plus long que celui qui est officiellement connu. La congestion routière est généralement intimement liée au nombre de véhicules en circulation suivant une relation qui a la distance minimale à maintenir entre deux véhicules qui circulent l'un derrière l'autre pour permettre au deuxième véhicule de pouvoir freiner en urgence sans heurter le véhicule qui le précède. Cette distance de sécurité tient compte du temps de réaction du conducteur et de la distance nécessaire pour arrêter complètement son véhicule. Cette relation spécifique est observée en section de voirie dans des zones non perturbées par des carrefours. Quand il y a peu de véhicules sur la route, la circulation est fluide, et les vitesses maximales autorisées peuvent être atteintes. Lorsque les vitesses sont élevées, les distances de sécurité entre les véhicules doivent également être importantes, et les débits faibles. A contrario, quand le nombre de véhicules en circulation ou le débit (véhicule /heure) augmente, les distances de sécurité entre les véhicules ne peuvent plus être respectées à la vitesse maximale autorisée. La vitesse de circulation des véhicules doit donc diminuer. Le nombre de véhicules peut croître jusqu'à un nombre maximum de véhicules par heure appelé capacité (ou débit) maximale du tronçon. Ensuite, l'ajout des véhicules supplémentaires entraîne une baisse du débit et des vitesses de circulation jusqu'à l'arrêt presque total du trafic.

3. *Ibid.*

La congestion routière apparaît ainsi comme étant une situation où les usagers des transports ne peuvent pas se déplacer comme d'habitude ou comme ils le souhaitent. Tous les véhicules, de même que les piétons, peuvent la subir. C'est un phénomène généralisé lorsque la capacité de l'infrastructure est saturée. Par définition, cette capacité correspond au nombre d'usagers par unité de temps qui transitent en un lieu déterminé.

Du point de vue des automobilistes, la congestion routière commence lorsqu'ils sont contraints de ralentir parce que les véhicules qui les précèdent roulent plus lentement. La réduction de la vitesse peut n'être qu'un ralentissement par rapport à une vitesse normale ou souhaitée, voire aller jusqu'à l'arrêt du véhicule. La succession incessante des phases d'arrêt et d'avancement est appelée circulation en accordéon ou discontinue. C'est cette situation que les Kinois motorisés vivent au quotidien.

Signalons en passant que, hormis les encombrements de la circulation, il y a d'autres types de congestion dont il est rarement question et qui n'entrent pas dans notre préoccupation dans le cadre de cet article : par exemple, en cas de rétrécissement brutal des voies piétonnes bondées, les piétons peuvent connaître la congestion ; lorsqu'un arbre tombe sur la voie de circulation, avant qu'on l'enlève, on peut connaître la congestion, etc. Dans tous les cas, on observe un ralentissement de la vitesse de déplacement. Le même phénomène de congestion se produit aussi sur ce que l'on appelle les autoroutes de l'information, lorsque les utilisateurs de l'Internet souhaitant communiquer sont trop nombreux.

Peu importe le cas, la congestion est une réduction de la qualité du service dans une infrastructure par suite d'une demande excessive ou pour d'autres motifs. Les usagers sont pénalisés par une réduction de la vitesse, c'est-à-dire une perte de temps⁴. Autrement dit, le phénomène de congestion urbaine caractérisant les métropoles contemporaines, est le résultat du déséquilibre entre la demande du transport (le volume des véhicules en circulation) et l'offre de transport (la capacité du réseau routier disponible).

À partir de cette définition, on peut dire que l'optimisation de la vitesse de circulation peut contribuer à éviter les encombrements dans certains cas seulement : si la demande dépasse largement la capacité normale, des encombrements surviendront inéluctablement. C'est souvent le cas dans les grandes agglomérations et dans des circonstances particulières, par exemple, au début des vacances, ou lors d'un événement d'une grande importance qui attire de nombreuses personnes. Il est impossible d'éviter, en l'occurrence, la congestion et la perte de temps, même en recourant aux systèmes les plus modernes de gestion de la circulation, dès lors que les voiries urbaines sont purement et simplement insuffisantes.

4. CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES, La congestion routière en Europe. Table ronde 110, OCDE, 1999, p. 17.

1.2. Les différents types de congestion routière

Pour trouver des solutions appropriées et rationnelles aux problèmes associés à la congestion, il faut différencier les divers types de congestion routière et leurs origines, qui sont également variées. Nous retenons trois (3) types de congestion routière :

a) La congestion due à une réduction de la capacité routière provoquée par un événement imprévu, par exemple, un accident, un arbre tombé sur la route ou lorsque la voie est bloquée à cause des épaves, etc.

b) La congestion liée à une réduction prévue de la capacité de la route/voirie due à la construction ou à l'entretien de la voie. En effet, lors des travaux de construction ou d'entretien nécessaires pour préserver la qualité du revêtement routier, les travailleurs sur le chantier sont souvent obligés de bloquer une ou plusieurs voies de circulation. De même, lorsqu'on effectue des travaux en bordure des routes, qui ne créent pas d'obstacle matériel, mais qui obligent toutefois à réduire la vitesse pour des raisons de sécurité des travailleurs. Les travaux d'accroissement de la capacité routière par l'adjonction de nouvelles voies peuvent être différemment perçus, l'ironie de la situation étant que des améliorations prévues pour l'avenir sont susceptibles d'occasionner de graves problèmes sur le moment. Ainsi constate-t-on que l'entretien et la remise en état du réseau, d'une part, ou par les travaux d'extension, de l'autre peuvent entraîner la congestion. Quoi qu'il en soit, leurs incidences sur l'écoulement du trafic sont plus néfastes dans les périodes de forte demande de circulation que dans celles où la demande est faible.

c) Il y a aussi congestion lorsque la demande de transport est plus forte que la capacité maximum d'écoulement du trafic. C'est ce dernier type de congestion qui nous intéresse, car on entend par surcharge le fait que la quantité de véhicules se déplaçant dans une direction déterminée est supérieure à celle que peut absorber ce tronçon. Lorsqu'en un certain lieu le nombre de véhicules pouvant passer est inférieur au nombre de ceux qui veulent l'emprunter, il se forme une queue, qui s'allonge rapidement dans le sens du point d'origine du flux de véhicules. On peut citer le cas typique où le nombre de voies est réduit en un point déterminé, ou bien celui où plusieurs routes ou rampes d'accès aboutissent à un tronçon du réseau dont la capacité est insuffisante pour que s'écoule le nombre accru de véhicules qui s'y dirigent⁵.

Les études d'évaluations et de simulations faites au moyen de programmes informatiques, ont révélé que lorsque le flux de véhicules dépasse 70 ou 80 pour cent de la capacité théorique, on se trouve dans une situation pré-critique. La circulation s'écoulera à une vitesse légèrement

5. CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES, La congestion routière en Europe. Table ronde 110, OCDE, 1999, p.18.

réduite, mais le service sera encore de bonne qualité. Dans cette situation, même de petits incidents risquent d'entraver gravement l'écoulement du trafic et les véhicules roulant dans la direction opposée peuvent pâtir d'une perturbation qui va en empirant. Lorsque la situation pré-critique devient réellement critique, et qu'il en résulte une circulation en accordéon, il faut beaucoup de temps pour que le phénomène disparaisse⁶.

Différentes phases ont été évoquées ci-dessus : dans une situation critique, on constate une baisse sensible de la vitesse ainsi que des arrêts et des déplacements lents (circulation discontinue). En termes quantitatifs, ces phases de congestion peuvent se décrire en fonction de la vitesse effective des véhicules. Selon une hypothèse générale retenue par de nombreuses études, on peut dire que la situation d'arrêts et de circulation discontinue correspond à une plage de vitesses comprise entre 0 et 10 km/h. Une phase pré-critique serait alors celle où les vitesses sont supérieures à 25 km/h, mais inférieures à celles d'un débit optimal, compte tenu du flux maximum de circulation sur un axe routier donné⁷.

On retiendra que les ralentissements ou la réduction des vitesses sur certaines voiries de la ville de Kinshasa liés au mauvais état de ces voiries ne sont pas à confondre avec les embouteillages.

2. Les causes de la congestion routière à Kinshasa

La congestion routière est la résultante d'une multitude de causes. L'importance de chacune de ces causes varie dans l'espace et dans le temps. Si, d'une manière générale, les causes sont imputables à des facteurs d'offre et de demande, elles sont aussi, évidemment, interdépendantes. Les causes retenues de la congestion dans la ville de Kinshasa sont les suivantes :

2.1. Les causes socio-démographiques

L'explosion démographique constitue une des causes des congestions auxquelles la ville de Kinshasa fait face aujourd'hui ; et ce sera encore le cas dans les années à venir si des mesures draconiennes ne sont pas prises. On estime de nos jours que la population de la ville de Kinshasa serait de l'ordre de 17 millions d'habitants⁸.

Cette évolution explosive de la population de la ville de Kinshasa a comme corollaire l'augmentation plus rapide du nombre de ménages, l'accroissement de la demande de déplacements en voiture, l'augmentation du nombre de conducteurs. En effet, la ville de Kinshasa est caractérisée, du moins en partie, par le nombre de plus en plus élevé de ménages de plus

6. *Id.*, p. 19.

7. *Ibid.*

8. United Nations, Department of Economics and Social Affairs: Populsat, World urbanization Prospects, New York, 2023, p. 18.

petite taille qu'auparavant (personnes seules, ménages monoparentaux et diminution du nombre d'enfants par ménage). Les ménages étant des unités de consommation et de production indépendantes, leur augmentation se traduit par un accroissement du nombre de déplacements et de la demande d'automobiles. Ironie du sort, toute cette population est concentrée sur environ 600 Km² sur 9.965 Km² de la superficie de la ville de Kinshasa, soit 6% de sa superficie.

Un autre facteur important qui contribue à la croissance du nombre de conducteurs dans la ville de Kinshasa est la nouvelle place de la femme dans la société. Il y a quelques années, la femme congolaise était fortement discriminée à la suite des facteurs sociologiques, juridiques ou économiques. Si nous ne considérons que le point de vue juridique, nous relèverons que le Code de la famille de 1987 comportait plusieurs restrictions aux droits de la femme. Il s'agit principalement des restrictions sur la mobilité (Art 454), sur le travail et l'entrepreneuriat (Art 448), sur le mariage (Art 444) et sur les actifs (Art 490). Une femme mariée ne pouvait pas travailler sans l'autorisation de son mari. De telles dispositions ont retardé l'entrée des femmes mariées sur le marché du travail. Grâce aux conventions internationales sur la non-discrimination des femmes dont la RD Congo est signataire, la première phrase de l'article 36 de la constitution de 2006 a abrogé cette discrimination. Ainsi peut-on lire dans cet article : *« le travail est un droit et un devoir sacrés pour chaque Congolais »*. À partir de ce moment, la femme est placée sur le même pied d'égalité que l'homme en matière de travail. La femme accède ainsi de plus en plus à la vie active tout en continuant à assurer les principales tâches ménagères. De ce fait, les femmes sont souvent soumises à une plus forte pression espace-temps que les hommes. Il en résulte une demande accrue de l'usage de la voiture, pour lui permettre de s'acquitter de toutes ses responsabilités : aller à son travail, déposer et rechercher les enfants à l'école, accompagner les enfants à leurs activités parascolaires, faire des courses de la maison, etc. De nos jours, dans la ville de Kinshasa comme d'ailleurs dans la plupart des villes de la RD Congo, la tendance est à l'augmentation du nombre de femmes titulaires du permis de conduire.

2.2. Les facteurs économiques

L'importance de Kinshasa dans la géographie économique de la RD Congo n'est pas à démontrer. En effet, depuis sa création comme capitale administrative et politique du Congo en 1926, Kinshasa a été et restera encore pour longtemps un solide poids économique important tant pour sa contribution au Produit Intérieur Brut (PIB) que pour l'importance des emplois que la ville génère. À titre d'exemple, en 2009, le taux d'activité de Kinshasa était de 42,3% par rapport à la moyenne nationale qui était

de 60,2%⁹. Dans l'entre-temps, depuis plus ou moins deux décennies, outre les activités informelles et formelles commerciales (commerce de proximité, micro-activités des quartiers, agriculture péri-urbaine), des services administratifs nationaux et internationaux, on recense, en plus, à Kinshasa la présence de nombreux établissements financiers privés, de nombreuses sociétés de télécommunications et des institutions du système des Nations Unies. Une des conséquences de la présence de ces établissements est la création de milliers d'emplois avec, à la clé, des rémunérations largement au-dessus de celles qui sont proposées par les administrations et les services publics nationaux et les commerces. Ces salariés constituent une classe moyenne dont l'augmentation de leurs revenus s'est traduite par une hausse générale du niveau de vie symbolisée notamment par la possession d'une voiture. Compte tenu, par ailleurs, du coût relativement faible d'acquisition et d'utilisation (coûts de carburant, modicité des taxes de circulation pour ceux qui les paient, etc.), le déplacement en voiture est devenu la norme pour un nombre croissant d'activités. Même si les prix de l'énergie venaient à augmenter, les Kinois moyens ne sont pas prêts à laisser leurs voitures à la maison pour prendre le transport en commun qui est mal organisé et insuffisant. Par ailleurs, avec leur nouveau statut social, en toute logique, cette classe moyenne habite dans des quartiers proches de leurs lieux de travail. Mais, trouver des logements décents à des prix abordables dans ces quartiers n'est pas chose facile. C'est pourquoi, certaines de ces personnes n'ont eu le choix que d'habiter dans des communes périphériques où elles trouvaient facilement un logement ou parce qu'elles y possédaient déjà leur propre logement.

Puisqu'elles habitent à la périphérie, les besoins de posséder une voiture devenaient urgents pour elles ; raison pour laquelle, la plupart des ménages dispose de deux voitures : l'une pour madame et l'autre pour monsieur ; chacun d'eux étant libre de multiplier ses déplacements. Ces personnes se déplacent non seulement pour aller au travail, mais aussi pour vaguer à leurs activités personnelles telles que les loisirs (coiffeur, sport, cinéma, bar, etc.), les achats. Il naît ainsi une corrélation entre l'augmentation du nombre moyen de voitures particulières par ménage ou par personne et le nombre élevé de moyen de déplacements motorisés par ménage (ou par personne). L'accroissement du parc automobile à Kinshasa est l'un des principaux facteurs contribuant à la congestion routière.

2.3. La structure spatiale ou l'aménagement urbain de la ville de Kinshasa

Kinshasa, capitale politique, administrative et économique du Congo colonial a épousé le modèle de l'urbanisation belge, à savoir une ville

9. Programme des Nations Unies pour le Développement, Unité de lutte contre la pauvreté, Province de Kinshasa, Profil résumé, Pauvreté et conditions de vie des ménages, Kinshasa, mars 2009, p. 8.

fonctionnaliste et rationnelle avec les fonctions suivantes : habiter, travailler, se recréer et circuler. L'indépendance acquise le 30 juin 1960 n'a manifestement pas eu d'impact au niveau de l'aménagement de l'espace urbain de Kinshasa du moins en ce qui concerne l'aspect urbanistique.

Conçue en fonction de la population de l'époque, estimée à 400.000 habitants¹⁰, l'urbanisation de la ville de Kinshasa n'a pas tenu compte du boom démographique actuel et de son extension. Comme à l'époque coloniale, « toutes les principales activités économiques de Kinshasa se trouvent localisées au centre-ville singulièrement dans les trois communes de la Gombe, de Ngaliema et de Limete. Des usines et industries sont localisées dans les communes de Limete. Tous les services administratifs nationaux comme internationaux sont localisés dans la commune de la Gombe alors que la population la plus importante habite la région de Kinshasa Est (Masina, N'djili, Matete) et Ouest.

Pour tenter de contenir, de contrôler l'extension de la ville ainsi que l'urbanisation sauvage qui s'installait et de revoir la distribution des activités, le régime du président Mobutu avait initié en 1967 son premier plan d'urbanisation. Ce plan n'a jamais été mis en place parce qu'il a été largement dépassé par l'extension anarchique de la ville. En 1975, une révision du plan de 1967 devenait urgente et un schéma directeur avait été mis en place. Comme pour le plan de 1967, le schéma directeur de 1975 n'a jamais été appliqué.

Plusieurs études avaient aussi été faites dans le cadre d'une gestion durable de Kinshasa ; il s'agit des études faites par le Programme des Nations-Unies pour le Développement (PNUD), le Bureau d'Etudes d'Aménagement Urbain (BEAU), l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), la Banque Mondiale¹¹. Comme les plans d'aménagement, ces études n'ont, à leur tour, jamais été appliquées.

Contrairement à ce qui se passe dans des villes occidentales où l'extension urbaine s'accompagne généralement de la déconcentration de la population et où les activités comme le commerce courant, « suit » la population¹² et d'autres, comme des industries, quittent la zone centrale pour des raisons de coûts fonciers, dans la ville de Kinshasa, cette logique n'est pas de mise. Depuis l'époque coloniale, la plupart des activités sont restées concentrées au « noyau utile » de la ville, à savoir les communes de la Gombe, de Ngaliema et de Limete. En outre, les nouvelles activités, au lieu de s'installer dans la périphérie, continuent à s'implanter au centre. Cette situation a des conséquences significatives sur les déplacements dans

10. THEODORE TREFON, « Population et pauvreté à Kinshasa », in *Afrique contemporaine*, n°194, Paris, 2000, p. 86.

11. NZUZI LELO, « Kinshasa : mutations contemporaines et perspectives d'aménagement », in *Bulletin Géographique de Kinsas-Géokin*, vol. II, n° 2, juillet-décembre 1991, p. 308.

12. D. MIGNOT, *La croissance éclatée des villes*, Thèse d'habilitation à diriger des recherches, Université Lumière Lyon 2, décembre 2000, p. 52.

la mesure où l'étalement de la ville et l'augmentation de la population n'ont pas affecté la géographie des lieux d'emplois, d'achats et de loisirs, et donc de nouvelles relations entre les espaces de la ville. On comprend dès lors pourquoi la mobilité dans la ville de Kinshasa est centripète, c'est-à-dire qu'elle part de la périphérie où se situent les quartiers les plus peuplés et les moins bien lotis en emplois vers le centre où sont localisées la plupart des activités économiques et socio-culturelles. Autrement dit, le problème de la mobilité découle du fait que les zones de résidence correspondent rarement aux lieux de travail et d'approvisionnement, entraînant chaque jour d'importants mouvements de population des zones résidentielles vers les lieux centraux. La densité des activités dans les communes de la Gombe, de Ngaliema et de Limete en fait des lieux de convergence continue ; les mouvements pendulaires quotidiens animent sa dynamique. La ville de Kinshasa fonctionne comme un entonnoir où tout le monde arrive assez vite et en grand nombre, mais pénètre difficilement dans la ville en direction de la multitude de centres circonscrits en fonction des activités les plus polarisantes. Circuler ou se mouvoir à Kinshasa devient frénétique et contraignant dans la mesure où, de nos jours, la congestion répond à ce schéma de l'urbanisation.

2.4. Les facteurs liés aux activités quotidiennes

Dans la ville de Kinshasa, les déplacements sont principalement liés aux horaires de travail quotidiens, aux habitudes d'achat quotidiennes et hebdomadaires et aux horaires d'écoles des enfants.

Étant donné que presque toutes ces activités commencent entre 7 et 9 heures du matin, c'est également autour de ces heures-là que se concentrent la plupart des migrations alternantes. Après la journée de travail, qui aura duré environ 8 heures, les retours commencent vers 16 heures ; cette heure pouvant varier en fonction de la durée de la journée de travail et de la longueur de la pause de midi. Quoi qu'il en soit, les heures de départ pour le travail coïncident avec un pic des déplacements pour les élèves et autres, et le pic des retours survient entre 16 et 18 heures, coïncidant avec le retour de certains élèves et de la majorité des travailleurs.

2.5. La cohabitation entre différents modes de transport/Offre de transport

En 1972, le trafic était de 28 000 véhicules/jour, mais le Boulevard Kasa-Vubu jouait un rôle important dans les déplacements transversaux. L'axe principal de déplacements était le Boulevard Lumumba depuis l'aéroport jusqu'à son extrémité nord au niveau de Ndolo. Il constituait une véritable épine dorsale de la ville. Ce fut un boulevard urbain à 2 x 2 voies. Dans sa section la plus chargée, la traversée de la commune de Limete, le trafic

journalier était de 39 000 véhicules/jour. Il était de 30 000 véhicules/jour dans la traversée de la vallée de la N'djili, à la jonction de la partie Est de la ville¹³.

La circulation Nord-Sud dans la partie Ouest de la ville se répartissait sur plusieurs voies : route des poids lourds (22 500 véhicules/jour), avenue du Flambeau (18 000 véhicules/jour), avenue de l'Université (20 000 véhicules/jour), avenue des Huileries (15 000 véhicules/jour), avenue de la Libération (ex 24 novembre, 22 000 véhicules/jour). La plupart de ces chiffres de trafic étaient peu différents de ceux d'il y a 30 ans. Ils correspondent à un réseau qui n'a pas évolué dans son tracé et ses caractéristiques et à un parc automobile circulant sans doute peu différent de ce qu'il était à cette époque malgré un quadruplement de la population.

Toujours en 1972 (pour une ville de 1,5 million d'habitants), les deux sociétés de transports publics (OTCZ et STK) alignaient environ 300 bus de grande capacité (80-100 places) chaque jour. En outre, presque autant de *fula-fula*¹⁴ étaient également en service. À ce parc de grands véhicules s'ajoutaient 6 000 taxis. Si nous devons faire le ratio entre le nombre d'habitants et les bus, on verra que ce ratio est insignifiant.

À l'époque, on pouvait compter sur la route de Nsanda et de Luzumu. Elles ont été construites comme des routes dites d'importance secondaire, longeant les deux rives de la rivière N'djili et reliant Kinshasa au Bas-Congo. Vers les années 1974, la route de Nsanda drainait près de 10 % et celle de Luzumu 4 % du trafic journalier. Elles étaient et restent spécialisées dans le transport du bois et du charbon de bois. Elles constituaient aussi des voies d'immigration par excellence vers Kinshasa. De nos jours, ces routes sont dans un état désastreux de praticabilité, ce qui fait que tous leurs trafics sont ramenés vers les principaux axes de la ville.

À l'intérieur de Kinshasa, il y avait le réseau ferroviaire urbain et inter-régional qui était exploité par l'Office National des Transports (ONATRA¹⁵). Ce chemin de fer prenait à sa charge un trafic important des passagers en provenance des communes Ouest.

En 1991, la demande de transport a été évaluée par une enquête « ménage » portant sur un peu moins de 2 000 ménages répartis en fonction des types d'habitat¹⁶. Le nombre moyen de déplacements par personne et par jour était de 1,7. Il était pratiquement le même dans toutes les communes de la ville : 57 % de ces déplacements se faisaient à pied, 35 % en taxi ou taxi-bus. Ce taux de déplacement était faible ; il était le reflet d'un faible taux d'activité.

13. *Ibid.*

14. Camion carrossé transportant 50 à 60 personnes.

15. Depuis 2011, l'ONATRA est devenu Société Commerciale des Transports et des Ports (SCTP).

16. Bureau Central d'Études pour les Équipements d'Outre-Mer, (BCEOM) de Paris et Bureau d'Études d'Aménagement et d'Urbanisme (BEAU), Kinshasa, 1994, p.14.

Si l'on maintient les mêmes ratios, on peut estimer qu'il se fait aujourd'hui environ 10 millions de déplacements chaque jour à Kinshasa, dont 3,5 millions utilisent des transports motorisés. C'est le motif « école » qui génère le plus de déplacements : 49 % du total de la journée et 73 % à l'heure de pointe. En moyenne, on disposait en 1991 d'un véhicule pour 9 ménages, les extrêmes étant de 1 pour 4 à Ngaliema et Limete et de 1 pour 81 à Bumbu¹⁷. Il n'existait pratiquement aucun vélo ou 2 roues à moteur.

Le parc automobile de Kinshasa était estimé à 100 000 véhicules en 1991 dont 80 % étaient dédiés au transport de voyageurs, soit 80 000, mais le très mauvais état de ce parc en immobilisait en permanence environ 50 %, et ce parc restait insuffisant par rapport à la demande¹⁸.

À la fin du régime de Mobutu en mai 1997, la ville de Kinshasa disposait d'une infrastructure routière qui comprenait plusieurs axes asphaltés reliant toutes les communes de la capitale. Globalement, les principaux axes se présentaient de la manière suivante : la route de la N'sele-le Boulevard Lumumba- le boulevard du 30 juin-le Boulevard Sendwe-l'avenue Président Kasa-Vubu, l'avenue de la Victoire-l'avenue du 24 novembre-l'avenue de l'Université-l'avenue Bokasa-l'avenue Général Bobozo (ex-Poids lourds). L'ensemble de la voirie urbaine était estimé à plus ou moins 4500 km dont les principales sont celles qui sont citées ci-dessus.

En 2005, Kinshasa développait plus de 5 000 km de voies diverses dont à peine 10 % étaient revêtus. Selon les évaluations de trafic faites cette année-là (2005) par le BEAU¹⁹, le Boulevard du 30 juin, seul grand axe transversal, était la voie la plus chargée : 42 500 véhicules/jour.

En 2024, la ville de Kinshasa a une voirie de 5109 km pour une population estimée à plus ou moins 17 millions d'habitants. Le réseau de voirie, en général très dégradé, a une orientation Sud-Nord, convergeant vers la Gombe qui constitue le principal générateur de déplacements dans la ville. Des bouchons se forment aux heures de pointe, matin et soir, en fonction des navettes quotidiennes. La voirie transversale est quasi inexistante. Le réseau de voirie asphaltée est le seul utilisable par les véhicules de transport qui s'aventurent peu sur le réseau en terre. 15 % des ménages kinois sont à au moins une heure de marche du réseau revêtu²⁰.

Le transport en commun est assuré par deux sociétés publiques, à savoir l'Esprit de vie et la Sotraco ; mais la majorité des déplacements est assuré par des investisseurs privés à l'aide de « combis VW » achetés d'occasion, en très mauvais état.

17. J. FLOURIOT, « Kinshasa 2005. Trente ans après la publication de l'Atlas de Kinshasa », *Open Reviews*, n° 261, janvier-mars 2013, p. 28.

18. *Ibid.*

19. Bureau d'Études d'Aménagement et d'Urbanisme (BEAU), évaluations de trafic réalisées sur une enquête faite pour le compte du bureau d'études CIMA International, Kinshasa, 2005, p. 14.

20. *Id.*, p. 25.

Avec une voirie insuffisante et dont l'état général de praticabilité est moyen, c'est-à-dire qu'il y a des rues qui sont praticables, d'autres qui sont moyennement (praticables) ; enfin, d'autres encore dont l'état de praticabilité demeurerait médiocre, on fait circuler plus des voitures, de nombreux bus, des taxis et un nombre important de motos. Comment ne peut-on pas assister aux embouteillages tels que ceux que les Kinois vivent quotidiennement ?

2.6. L'absence de zonage et de régulation urbaine

Le manque de réglementation stricte sur l'implantation de nouvelles constructions ou activités économiques amplifie la densité dans les zones déjà saturées. Alors que la ville de Kinshasa peut s'étendre vers ses zones inexploitées, il n'existe aucune politique ni stratégie gouvernementale ni urbaine d'encouragement de l'expansion.

2.7. La prolifération des importations de véhicules d'occasion

L'accès facile à des voitures importées souvent vétustes aggrave la saturation du parc automobile et la pollution. La Division urbaine en charge de Transport se préoccupe plus de ses recettes que de l'état réel des véhicules en circulation. Rien n'est secret, tous les usagers de la route savent que 99% de contrôle technique des véhicules de Kinshasa se limitent au paiement des frais y relatifs exigés par l'État.

2.8. L'échec de la planification des transports multimodaux

L'absence de coordination entre les différents modes de transport (route, rail, fluvial) pour redistribuer le trafic : le train intra-urbain n'existe plus, le projet de taxi-fluvial demeure un chapelet de bonnes intentions des autorités.

Le transport en commun par bus n'arrive pas à jouer son rôle faute de l'afflux incontrôlé des véhicules des particuliers. Selon nos enquêtes, la flotte automobile de la principale compagnie de transport public qui dessert la ville de Kinshasa (Transco) ne peut pas être utilisée à sa capacité maximale.

2.9. Le manque d'éducation des usagers

Peu d'initiatives pour former les conducteurs aux meilleures pratiques du Code de la Route. La responsabilité des usagers dans la congestion de la ville de Kinshasa est liée au manque de respect du code de la route communément appelé « l'incivisme routier ». En effet, partout dans les pays où l'État est omniprésent et où les lois sont respectées, la conduite de l'automobile s'apprend le mieux dans une école de conduite. Dans cette dernière, l'apprenti n'apprend pas seulement à conduire, mais aussi à

connaître les signaux de la route. Or, la majorité des conducteurs à Kinshasa n'ont jamais fréquenté une auto-école, ils apprennent sur le tas (filière libre non autorisée) ; autrement dit, ils font un auto-apprentissage. Avec toutes les lacunes possibles, ce sont ces conducteurs qui sont chaque jour sur les routes de la ville de Kinshasa. En conséquence, ils roulent, s'arrêtent et stationnent là où il est interdit. D'autres conducteurs n'hésitent même pas à franchir des lignes continues pour changer des bandes de circulation.

Outre le manque de respect du code de la route, il y a l'impolitesse, l'indiscipline et le manque de courtoisie de certains conducteurs. En effet, la majorité des conducteurs conduisent mal et lorsqu'un autre conducteur le leur reproche, ils ne tardent pas à sortir du véhicule pour insulter, voire taper sur lui. La circulation pendant ce temps est à l'arrêt ; les voitures s'approchent les unes des autres et créent ainsi de la congestion.

La Police de Circulation Routière (PCR), très visible partout, ne s'occupe que des pénalités sur les contraventions routières, une activité devenue très lucratives au profit de ces agents de l'État déployés pour assurer la fluidité des routes.

3. Les conséquences des embouteillages dans la ville de Kinshasa

Les conséquences de la congestion routière peuvent être de trois ordres : économique, social et environnemental.

3.1. Les conséquences économiques

La perte de temps due aux encombrements font subir des pertes économiques directes aux usagers de la route. Parmi ces pertes économiques, nous citerons la consommation accrue de carburant, du coût élevé des frais de transport associé à une durée d'utilisation plus longue des véhicules et des coûts salariaux accrus imputés aux entreprises. En effet, pour les entreprises, le temps est un paramètre économique important étant donné que le temps de livraison des marchandises auprès des clients est très important. Lorsqu'il y a congestion, pour une même activité de transport, l'entreprise est contrainte de mettre à disposition plus de véhicules et plus de conducteurs. Ces derniers seront obligés de faire même des heures supplémentaires ; l'essentiel étant de satisfaire la clientèle. En réfléchissant à l'envers, on peut dire que s'il n'y avait pas de congestion, une partie des véhicules et des chauffeurs ne seraient pas utilisés, ce qui constituerait des économies pour les entreprises.

Au niveau national, la congestion conduit à des pertes de productivité parce que des véhicules et des conducteurs ne sont pas disponibles pour des activités productives.

Un dernier élément qu'il faudra ajouter est qu'à la suite de la congestion, les transports publics roulent en dessous de leur vitesse commerciale ;

ce qui a un impact négatif considérable sur le compte des entreprises de transport public.

3.2. Les conséquences sociales

Une réduction de la vitesse de déplacement peut conduire à diminuer les contacts sociaux au-delà de certaines distances, par exemple avec des parents ou des amis éloignés. Autrement dit, si pour aller rendre visite à un proche, on doit passer plus d'une heure dans les embouteillages, le nombre de visites à des proches sera réduit. Par ailleurs, le temps perdu dans les embouteillages constitue une raison essentielle pour que certaines personnes rendent les contacts sociaux difficiles. Ainsi les familles qui habitent la Gombe rencontrent des difficultés pour rendre visite à leurs proches qui habitent les zones périphériques de Bibwa, Mikonga, etc.

3.3. Les conséquences environnementales

Plusieurs conséquences environnementales peuvent apparaître avec la congestion ; mais ce n'est pas le cadre pour les décrire toutes. Nous allons nous limiter à celles qui sont les plus connues. Lorsque les véhicules sont à l'arrêt dans des situations de congestion aiguës, les émissions polluantes sont considérables. La concentration de ces polluants en certains lieux amène le franchissement de seuils à partir desquels la pollution a des effets nocifs considérables. Ce sont les conducteurs des véhicules qui sont les premiers exposés aux conséquences de ces franchissements de seuils. Par ailleurs, il y a lieu de tenir compte du fait que les véhicules circulent, pour la plupart, sur de faibles distances, dans des conditions où les moteurs et leurs équipements demeurent froids, ce qui a pour conséquence de renforcer les émissions polluantes. La congestion provoque aussi un accroissement de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Les problèmes d'environnement sont également créés par les flux de voitures qui évitent les zones encombrées et se déplacent pour cela sur la voirie secondaire. En circulant sur ces voies, ces véhicules contribuent à la pollution de ces milieux.

Par ailleurs, la plupart des véhicules qui circulent sur la voirie de Kinshasa datent de plus de dix ans. Ce qui signifie qu'ils polluent beaucoup. Malheureusement, on manque de moyens pour mesurer le taux de pollution dans la ville de Kinshasa dont les automobilistes sont des auteurs. Néanmoins, nous osons dire que ce que l'on connaît du taux de pollution lié à la congestion pourrait bien n'être que la partie visible de l'iceberg. Une autre conséquence de la congestion est le taux élevé des accidents.

En effet, même si en réalité les accidents qui surviennent pendant la congestion sont d'une moindre gravité que lorsque les conditions de

circulation permettent de rouler plus vite, ils sont en revanche plus nombreux et concernent souvent les usagers faibles (des piétons qui sont gênés dans leurs déplacements par l'omniprésence de l'automobile). On peut ajouter à cette liste des conséquences de la congestion, le bruit sonore de la circulation ainsi que la consommation de ressources non renouvelables.

Toutes ces pollutions entraînent des conséquences sur la santé des personnes. C'est pourquoi, des problèmes respiratoires (asthme, allergies, etc.) et de nombreux cas de surdité parmi les riverains des voies encombrées sont souvent répertoriés.

4. Quelques pistes de solutions

Le problème de la congestion routière dans la ville de Kinshasa est un exemple typique d'un processus se renforçant et se réactivant de lui-même, avec différentes forces qui interagissent à court, à moyen et à long termes et qui favorisent le recours à l'automobile. Il est en plus le résultat d'une négligence coupable de tous les acteurs qui participent à la mobilité dans la ville de Kinshasa pendant de nombreuses années.

Pour élaborer des stratégies efficaces de lutte contre cette congestion, il convient d'abord d'identifier les acteurs-clefs qui ont, d'une façon ou d'un autre, des responsabilités dans la survenue de ce phénomène, ensuite de les regrouper en grandes catégories et de proposer des solutions étalées dans le temps, à charge de chaque catégorie d'acteurs.

Trois catégories d'acteurs participent à la congestion routière dans la ville de Kinshasa, à savoir :

(i) Les pouvoirs publics à tous les niveaux (national et provincial) dont l'action (ou l'inaction) influe sur le profil de la congestion, sur son ampleur et sa distribution dans le temps et dans l'espace.

(ii) Les entreprises dont les choix sont dictés par des variables différentes.

(iii) La population, considérée comme des voyageurs individuels, qui prend elle-même ses décisions concernant les déplacements qu'elle compte entreprendre et leur programmation dans le temps, le choix modal, la destination, etc.

Le poids de chaque acteur est différent. Sur un plan purement arithmétique, la population pèse d'un poids autrement plus lourd que les entreprises, moins nombreuses en termes de véhicules. Donc, les stratégies à mettre en place doivent prendre en considération le poids de chaque acteur. Parmi l'éventail de réponses possibles pour réduire le niveau de congestion routière à Kinshasa, nous retiendrons ce qui suit :

4.1. Les solutions à court terme

A. Solutions à charge des pouvoirs publics

Face à l'ampleur de la congestion routière dans la ville de Kinshasa, un consensus semble se dégager entre tous les acteurs politiques, peu importe qu'ils soient de l'opposition ou de la majorité. Ce consensus consiste à dire : « il faut faire quelque chose ». Nous pensons que si le consensus constitue déjà un point de départ, les acteurs politiques devront aller plus loin dans leurs positions en répondant aux questions suivantes : quel est le niveau souhaité de congestion ? Quel est le niveau de congestion approprié pour la société ? Quels sont les types de politique qui peuvent et doivent être mis en œuvre ?

Les réponses à ces questions renvoient à la responsabilité de l'État au regard de tous les coûts qui sont supportés par des millions d'individus. L'État devra aussi tenir compte des entreprises qui doivent adapter leurs horaires en rapport avec la congestion mais surtout qui perdent beaucoup de temps dans la congestion.

Parmi de nombreuses mesures que l'État devra prendre à court terme pour réduire le niveau de congestion dans la ville de Kinshasa, nous retiendrons les suivantes :

a) L'application des textes existants sur le transport

Il existe plusieurs textes qui régissent le secteur du transport en RD Congo mais qui, malheureusement, ne sont pas appliqués ni respectés par les usagers. Il naît ainsi un laisser-aller ou une faiblesse de l'autorité de l'État. Beaucoup de choses inacceptables se passent dans le secteur du transport, et pourtant les lois du pays ont réglementé tant le comportement des conducteurs des véhicules que celui des agents censés mettre de l'ordre. Les lois du pays en matière, entre autres, de civisme routier et de respect du code de la route doivent être de stricte application.

b) La sensibilisation des conducteurs au respect du code de la route et à la courtoisie routière

Des campagnes de sensibilisation doivent se faire régulièrement et être suivies des mesures d'application très strictes.

c) La mise en place du système des vignettes pour tout navetteur

La mise en place du système des vignettes pour tout navetteur qui veut entrer au Centre-ville (périmètre bien défini) avant une certaine heure (10h00 heures par exemple). Celui devra payer quotidiennement un montant très dissuasif. Cette stratégie est très répandue dans certaines grandes villes dans le monde. Cette vignette peut être appelée taxe de congestion.

d) La mise en état des voies secondaires

Les priorités seraient, bien sûr, la remise en état des voies primaires les plus dégradées (Liberté, Elengesa, Kabambare, etc.) mais aussi la création de nouvelles voies :

- à l'Est, une voie parallèle au boulevard Lumumba, à l'intérieur de Kimbanseke ; une voie analogue au Nord du boulevard dans Masina ;
- à l'Ouest, assurer une liaison pérenne entre l'Université Pédagogique Nationale (UPN) et Kinsuka, à travers les secteurs nouvellement urbanisés de la commune de Ngaliema.

La maintenance des ouvrages est aussi importante que leur réhabilitation. Quelle que soit la qualité des ouvrages d'assainissement qui accompagnent les infrastructures, leur fonctionnement correct nécessite un entretien permanent. L'organisation des opérations de maintenance doit faire partie intégrante des projets sous peine de rendre inutiles les investissements réalisés.

On retiendra qu'il est hors de question que l'État puisse renforcer les capacités des routes par l'augmentation des bandes de circulation dans un sens comme dans l'autre. L'augmentation du nombre de bandes entraînera un trafic induit. Les expériences des autres pays ont montré que plus l'on construit des routes, des autoroutes, et qu'on augmente des bandes, plus l'on favorise l'usage de la voiture et donc de la congestion. Mais, eu égard aux développements démographiques et économiques à venir de la ville de Kinshasa, il n'y a pas moyen de faire autrement que d'améliorer les infrastructures routières de façon sensible, tant du point de vue quantitatif (capacité supplémentaire) que qualitatif (sur le plan environnemental). Cette amélioration devra commencer par la remise en état des routes existantes pour qu'elles répondent au défi de la congestion. Il faudra également investir dans des infrastructures de transfert de haute qualité aux portes des villes pour les voyageurs qui souhaitent se rendre au centre-ville par les transports publics ou d'autres moyens.

B. Solutions à court terme à charge des entreprises

a) La modification de l'heure de départ ou la flexibilité des horaires

Certaines entreprises, organisations et services administratifs peuvent mettre en place le système d'horaires de travail flexibles. Au lieu que le travail commence très tôt matin et se termine très tôt l'après-midi, ils peuvent retarder l'heure du début et commencer un peu tard, c'est-à-dire à l'heure où les embouteillages sont généralement terminés, et terminer tard, à l'heure où il n'y a plus d'embouteillages. Cette stratégie peut réduire la durée de déplacement si "l'heure" de pointe est relativement étroite. Toutefois, certains jours, cette mesure sera moins efficace là où la congestion perdurerait pendant plusieurs heures au-delà de l'heure qui a été prévue.

La sensibilité des entreprises au problème de la congestion résulte de trois éléments de coûts liés respectivement à la main-d'œuvre, aux clients et aux marchandises. Étant donné que toutes les entreprises sont tributaires de la main-d'œuvre, la congestion subie par les salariés navetteurs a un coût pour ces entreprises. Les salariés peuvent ainsi réclamer des augmentations de salaire pour compenser les coûts de déplacements plus élevés subis en raison de la congestion. Les entreprises sont également concernées par la perte de temps subie lors de déplacements directement liés au travail. Même si ces déplacements professionnels ne sont pas nécessairement tous effectués à l'heure de pointe, ils n'en peuvent pas moins se traduire par des périodes significatives durant lesquelles le travail est improductif²¹. Un deuxième élément de coût, sans doute le plus important pour les entreprises, est représenté par les problèmes de livraison de marchandises imputables à la congestion. Les entreprises sont souvent tenues par l'urgence de livrer les marchandises à temps auprès de leurs clients. L'entreprise dont les camions sont souvent bloqués dans des embouteillages ou qui connaissent des ralentissements sur leurs itinéraires, risque de perdre la confiance de leurs clients. Aux entreprises qui fonctionnent dans la logique de production en flux tendus où la ponctualité des livraisons est une question de vie ou de mort, la congestion pourrait coûter la survie.

Compte tenu de cette situation, les entreprises peuvent prendre des mesures suivantes :

Changer les habitudes de travail (introduction d'horaires de travail variables, allongement de la semaine de travail et mise en œuvre de modalités de travail à temps partiel). Ces modifications permettent le transfert des déplacements de l'heure de pointe vers d'autres moments de la journée, soit par l'adoption d'horaires variables, soit par l'adoption de la semaine de sept jours de travail de 5 heures.

Utiliser des engins à deux roues pour assurer la livraison de petits colis. L'un des avantages de ce mode de transport est qu'il peut se faufiler entre les véhicules en arrêt sans véritablement subir la congestion.

b) L'incitation des travailleurs au travail à domicile

Depuis l'avènement de la pandémie du Covid-19, la plupart des entreprises et des services publics, en Occident, recourent de plus en plus au travail à domicile. L'avantage de cette pratique est de désengorger certaines routes pendant certains jours.

21. Cf. CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES, *La congestion routière en Europe*. Table ronde 110, Paris, OCDE, 1999, p. 139.

C. La population kinoise

Tout déplacement génère, d'une part, une utilité positive découlant, dans la plupart des cas, de l'activité déployée à l'arrivée (et dans des cas relativement rares du déplacement lui-même) et, d'autre part, une utilité négative (ou désutilité) associée à l'effort accompli pour se déplacer. Lorsque le niveau de congestion croît, la désutilité du déplacement se modifie, ce qui pousse l'individu à reconsidérer l'utilité de son déplacement²². Cette remise en cause peut déclencher une ou plusieurs réponses dans le temps, qui seront fonction d'une multitude de facteurs que nous analyserons ci-après. En effet, l'individu confronté au phénomène de la congestion et aux coûts croissants qu'elle entraîne sera probablement amené, une fois un certain seuil d'exaspération atteint, à rechercher des solutions pour palier tout ou partie de ces coûts. Qu'en est-il des navetteurs Kinois ?

Toute personne qui serait à la place des Kinois, n'aurait pas beaucoup de solutions pour réduire la congestion dont elle est victime chaque jour. Un seul choix s'offre à lui : mettre en place des actions qui modifient son comportement en termes de mobilité tout en maintenant le schéma d'activité existant.

Pour réduire le taux de congestion dans la ville de Kinshasa, la responsabilité des conducteurs est : (i) de respecter le code de la route et d'appliquer la courtoisie routière ; (ii) de passer à un autre mode de transport. Les coûts liés à l'utilisation d'une voiture individuelle sont élevés, notamment : les vignettes, l'assurance, l'entretien, le carburant. Si on veut participer à la réduction de la congestion dans la ville de Kinshasa, l'adoption d'autres modes de transport, plus efficaces, est la solution que nous préconisons. Or, tenant compte de la mentalité des Kinois, ce type d'approche est difficile à être couronné de succès surtout lorsqu'on sait que les transports collectifs de la ville de Kinshasa sont moins efficaces, moins compétitifs en temps et en coût par rapport à l'automobile (par exemple, pour les déplacements vers le centre-ville, où les emplacements de parking sont rares et coûteux).

Toutes ces mesures ne sont pas à appliquer dans l'immédiat. Ainsi, le délai d'application de ces mesures peut être résumé de la manière ci-après.

22. Cf. CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES, La congestion routière en Europe, Table ronde 110, Paris, OCDE, 1999, p. 136.

4.2. Les mesures à moyen et long terme

A. Solutions à charge des pouvoirs publics

a) Le transfert modal

Pour que cette option fonctionne, les pouvoirs publics doivent investir dans les transports publics efficaces, compétitifs et durables. C'est dans cette mesure que s'inscriront les projets des métros légers, de la rocade, de la navette amphibienne et du rail urbain. Ce transfert modal ne pourra réussir que si l'État met en place des parkings de dissuasion à certains endroits pour permettre aux navetteurs de laisser leurs voitures et prendre le transport en commun pour aller jusqu'à leur lieu de destination.

b) La remise en état des voies primaires les plus dégradées

Sans la maintenance, les infrastructures existantes, même les plus sophistiquées, ne pourront pas bien fonctionner. L'organisation des opérations de maintenance doit faire partie intégrante des projets de mise en état des voies primaires, sous peine de rendre inutiles les investissements réalisés. La remise en état de ces voies secondaires permettra d'augmenter la capacité des infrastructures existantes dans le but de faire face aux développements démographiques et économiques à venir.

c) La nécessité d'un développement spatial équilibré

Les solutions à long terme au problème de la congestion doivent viser à réduire la demande croissante des déplacements et à raccourcir les distances de déplacement des populations habitant les communes les plus peuplées vers le noyau utile constitué essentiellement des communes de la Gombe, de Ngaliema et dans une moindre mesure de Limete, grâce à la distribution spatiale des activités. Au lieu que toutes les activités économiques et administratives soient concentrées dans ce noyau utile, l'État, à travers un schéma d'aménagement de l'espace urbain de Kinshasa, peut déconcentrer certaines activités dans les communes périphériques. Les communes de la N'sele et Maluku peuvent bel et bien être considérées comme un nouveau pôle d'attraction des activités économiques et administratives.

d) L'augmentation du nombre de bus de transport publics et l'amélioration de la qualité des services.

La concrétisation des mesures à moyen et long terme en appellera à la création des bandes spécifiquement réservées au transport en commun pour lui permettre de rouler à sa vitesse commerciale normale sans entrer dans des embouteillages.

e) La construction des voies nouvelles

Il y a congestion parce que, entre autres, la capacité de la voirie urbaine est réduite par rapport à l'augmentation de la population et à l'augmentation du nombre de véhicules en circulation. Si les autorités politico-administratives veulent éviter des files d'embouteillage dans les années à venir dans le contexte d'une croissance urbaine continue de la ville de Kinshasa, c'est un mal nécessaire que de construire de nouvelles routes. C'est dans ce contexte que doit s'inscrire la construction des rocade, des métros légers dont les lignes existent depuis l'époque coloniale.

f) La création d'une nouvelle voie de contournement

L'avenue *By-pass* qui date de la fin de la période coloniale est devenue une voie urbaine inadaptée aux transports lourds. La situation est devenue intolérable au niveau du rond-point Ngaba, point de passage obligé des camions en provenance de Matadi et se rendant vers les entrepôts de Limete.

g) La définition d'une politique migratoire adaptée

Il faut mettre en place une politique migratoire claire et structurée pour encadrer les flux d'entrée et de sortie de la population. Cette politique pourrait inclure :

- L'élaboration des statistiques fiables sur les mouvements migratoires pour une meilleure planification.
- La régulation des migrations internes et externes à travers des mesures incitatives ou des restrictions ciblées selon les besoins des régions.
- La création d'un cadre juridique harmonisé garantissant les droits des migrants tout en assurant la sécurité et la stabilité des communautés d'accueil.

h) L'amélioration des conditions de vie et de travail dans les villes environnantes

Pour désengorger Kinshasa et encourager la migration interne vers les provinces, les gouvernements central et provincial doivent :

- Développer les infrastructures de base : construire des routes, des hôpitaux, des écoles et des marchés modernes dans les villes environnantes (Kenge, Bandundu, Mbanza-Ngungu, etc.).
- Promouvoir l'emploi local : créer des zones économiques spéciales (ZES) dans ces villes pour attirer les investissements, développer l'industrie et stimuler la création d'emplois.
- Favoriser l'accès au logement : lancer des projets de logements sociaux à coût abordable pour accueillir les populations migrantes.

- Renforcer les services publics : améliorer la fourniture d'eau potable, d'électricité et de services de santé.

i) La sensibilisation et l'incitation à la migration interne

Il convient de lancer des campagnes de sensibilisation sur les opportunités disponibles dans les villes environnantes, et d'offrir des incitations telles que des subventions, des réductions fiscales pour les entrepreneurs s'installant dans ces régions, ou encore des aides au déménagement pour les familles.

B. Solutions à moyen et long terme à charge des entreprises

a) La délocalisation des entreprises vers le site périphérique de la ville

Dans la plupart des pays occidentaux, les entreprises sont généralement installées dans des zones au bord des autoroutes. De tels emplacements permettent aux entreprises et aux navetteurs de réduire leurs contributions à la congestion de plus que la moitié.

En effet, aux entreprises, le problème de la congestion occasionne de grands problèmes logistiques (planification, gestion des stocks). Par ailleurs, il leur impose des coûts additionnels en termes de perte de carburant, de perte de temps de travail, de stress et de fatigue pour les conducteurs sans oublier les accidents de circulation. Les ennuis sont plus sérieux dans le cas des camionneurs de réfrigérés (aliments et médicaments) ou ceux qui desservent les aéroports.

À Kinshasa, la commune de la N'sele et de Maluku sont les mieux indiquées pour délocaliser les entreprises. Elles ont l'avantage de passer sur la Route Nationale N°1, d'avoir accès au fleuve et d'être connectées au réseau électrique de la Société Nationale d'Électricité (SNEL), d'avoir des espaces verts, etc.

b) L'incitation au télétravail et aux horaires de travail flexibles

Les pouvoirs publics doivent officiellement encourager et favoriser l'usage du télétravail à domicile pour les personnes dont la présence au lieu de travail n'est pas nécessaire tous les jours. Les secteurs ou les entreprises qui ne peuvent pas recourir au télétravail compte tenu des coûts que cela engendre, peuvent recourir à des horaires de travail flexibles. Ces derniers consisteront à faire travailler peu de personnes pendant les heures de grande affluence, et à utiliser la majorité des travailleurs pendant les heures creuses.

Cette nouvelle organisation du travail facilitera, du fait de sa souplesse dans l'espace et dans le temps, l'adoption des réponses qui permettront à l'individu d'éviter la congestion.

C. Solutions à moyen et long terme à charge de la population

La population kinoise doit intégrer les vertus du civisme et savoir que la ville est un patrimoine commun, un bien qui conditionne son bien-être, mais aussi un espace qui fait la fierté et l'honneur de tous les Congolais. Maintenir propre sa ville et ses biens est un devoir citoyen.

Toutes les mesures ici proposées peuvent produire des effets escomptés à condition que l'État puisse s'investir en mettant en place des mesures répréhensibles contre les contrevenants. Le suivi et le contrôle doivent demeurer les outils essentiels pour la réussite de ce programme.

Conclusion

La ville de Kinshasa se trouve aujourd'hui à un carrefour critique face aux défis de mobilité urbaine. L'accroissement rapide de sa population, associé à un urbanisme mal planifié et à une voirie insuffisante, fait de la congestion routière un problème quotidien. Ce phénomène n'est pas sans conséquences : il affecte lourdement l'économie locale, engendre une détérioration des conditions sociales et contribue de manière significative à la pollution environnementale.

Cependant, les solutions existent et nécessitent une coordination entre les différents acteurs, notamment les pouvoirs publics, les entreprises, et la population. À court terme, des mesures telles que l'application stricte du Code de la route, l'amélioration des infrastructures existantes et la sensibilisation des usagers peuvent apporter des résultats significatifs. À moyen et long terme, l'investissement dans des transports publics efficaces, la révision de l'aménagement spatial de la ville, la maîtrise du mouvement migratoire, l'incitation à l'immigration vers les provinces et le développement de nouvelles infrastructures sont des priorités incontournables.

Enfin, la réussite de ces initiatives repose sur une volonté politique forte et une implication collective. Kinshasa a l'opportunité de devenir un modèle d'urbanisme durable pour d'autres mégapoles africaines, à condition d'adopter une vision proactive et inclusive pour ses défis de mobilité. Peu importe les mesures à prendre, leur efficacité dépendra de leur suivi et des mesures coercitives qui y seront associées. ■