

Analyse des problématiques du transport public à Kinshasa : enjeux d'efficacité, de sécurité et d'accessibilité

Analysis of public transport issues in Kinshasa : challenges of efficiency, safety, and accessibility.

Auteur 1 : LUBAVU KYAMASA Patrick.

Auteur 2 : MBUYI KAMUENA John.

Auteur 3 : ILUNGA KANYANGA Auguy.

Auteur 4 : KAMBALA B. Delphin.

Auteur 5 : NGBALE KANDEGE Norbert .

LUBAVU KYAMASA Patrick
Chercheur-Consultant
Université Pédagogique Nationale
République démocratique du Congo

MBUYI KAMUENA John
Chercheur
Université Pédagogique Nationale
République démocratique du Congo

ILUNGA KANYANGA Auguy
Chercheur
Université Pédagogique Nationale
République démocratique du Congo

KAMBALA B. Delphin
Chercheur
Université Pédagogique Nationale
République démocratique du Congo

NGBALE KANDEGE Norbert
Chercheur
Université Pédagogique Nationale
République démocratique du Congo

Déclaration de divulgation : L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

Conflit d'intérêts : L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

Pour citer cet article : LUBAVU KYAMASA P., MBUYI KAMUENA J., ILUNGA KANYANGA A. KAMBALA B.D. NGBALE KANDEGE N (2026) « Analyse des problématiques du transport public à Kinshasa : enjeux d'efficacité, de sécurité et d'accessibilité », African Scientific Journal « Volume 03, Num 36 » pp: 3338– 3354.



DOI : 10.5281/zenodo.21282285

Copyright © 2026 – ASJ



Résumé

Cette étude analyse les déterminants de la satisfaction des usagers face aux défis structurels du transport public dans la mégapole de Kinshasa. Caractérisé par une offre hybride entre services publics (TRANSCO) et secteur privé artisanal, le système de transport kinois est confronté à des enjeux majeurs d'efficacité et de sécurité. L'objectif est de mesurer l'impact des dysfonctionnements opérationnels sur la perception de la qualité de vie des citoyens.

La méthodologie repose sur une enquête quantitative menée auprès d'un échantillon de 281 usagers. Les données ont été traitées via des analyses uni variées, bi-variées (Tests de Chi-deux) et une modélisation économétrique Probit sous Stata 15. Les résultats révèlent que 80 % des répondants identifient les embouteillages comme la cause principale d'inefficacité. Le modèle Probit démontre que la satisfaction globale (86,5 %) est paradoxalement élevée mais très fragile. Elle est principalement dictée par l'état des trajets ($p=0,000$), le comportement des conducteurs ($p=0,018$) et l'accessibilité pour les personnes vulnérables ($p=0,000$).

En conclusion, l'étude valide le fait que l'accessibilité financière et la qualité technique du parc automobile sont les leviers prioritaires pour améliorer la mobilité. Ces constats appellent à des politiques publiques orientées vers la régulation stricte du secteur privé, l'éradication de la pratique du « demi-terrain » et l'investissement dans des infrastructures de transport de masse inclusives.

Mots-clés : Transport public, Kinshasa, Satisfaction, Modèle Probit, Mobilité urbaine.

Abstract

This study analyzes the determinants of user satisfaction amidst the structural challenges of public transport in the megacity of Kinshasa. Characterized by a hybrid offering between public services (TRANSCO) and an informal private sector, Kinshasa's transport system faces major efficiency and safety challenges. The objective is to measure the impact of operational dysfunctions on citizens' perception of their quality of life.

The methodology relies on a quantitative survey conducted among a sample of 281 users. Data were processed using univariate and bivariate analyses (Chi-square tests), alongside a Probit econometric modeling approach in Stata 15. The results reveal that 80% of respondents identify traffic congestion as the primary cause of inefficiency. The Probit model demonstrates that overall satisfaction (86.5%) is paradoxically high but highly fragile. It is primarily driven by route conditions ($p=0.000$), driver behavior ($p=0.018$), and accessibility for vulnerable populations ($p=0.000$).

In conclusion, the study validates that financial affordability and the technical quality of the vehicle fleet are priority levers for improving mobility. These findings call for public policies oriented toward the strict regulation of the private sector, the eradication of the "demi-terrain" (short-turning) practice, and investment in inclusive mass transit infrastructure.

Keywords: Public transport, Kinshasa, Satisfaction, Probit model, Urban mobility.

1. Introduction

Le système de transport public, défini comme l'ensemble des services de mobilité mis à la disposition de la collectivité pour assurer le déplacement des personnes et des biens, constitue le moteur vital de toute économie urbaine. Dans une mégapole, il ne se limite pas à une simple fonction de transfert ; il agit comme un catalyseur de la productivité en connectant les zones résidentielles aux centres d'activités économiques, facilitant ainsi la fluidité du marché du travail et l'accès aux services sociaux de base (Kinkela Nsabi, 2024). Un système de transport efficace réduit les coûts de transaction, optimise le temps des agents économiques et participe directement à la création de la valeur ajoutée au sein du tissu urbain.

Cependant, pour le cas de Kinshasa, la réalité du terrain contraste sévèrement avec ces principes théoriques. Le système de transport public kinois accuse une inefficacité structurelle qui entrave la mobilité des plus de 15 millions d'habitants. L'offre de transport, dominée à plus de 70 % par un secteur privé informel et artisanal, ne parvient pas à répondre à une demande sans cesse croissante (Mbalanda Lawunda, 2023). Les opérateurs publics, tels que TRANSCO, font face à des défis de gouvernance et de maintenance qui limitent leur impact sur la régulation du marché (Inflexion, 2025).

Cette crise de mobilité se manifeste par trois dimensions critiques :

Premièrement, l'inefficacité opérationnelle caractérisée par des embouteillages chroniques qui dilatent les temps de parcours, rendant la ville "asphyxiée" et réduisant la productivité urbaine (Mwadi, 2026).

Deuxièmement, l'insécurité croissante, tant sur le plan routier (vétusté des véhicules "Esprit de vie", non-respect du code de la route) que sur le plan humain (phénomène d'enlèvements dans les taxis et précarité des usagers) (UNIKIN, 2026).

Enfin, le déficit d'accessibilité, où les populations des zones périphériques comme Kimbanseke ou Maluku subissent une double peine : un coût de transport exorbitant par rapport au revenu moyen et une absence quasi totale d'infrastructures adéquates, créant une véritable exclusion spatiale (Revue IRS, 2026).

L'absence d'une intermodalité réelle ; entre le rail, le fleuve et la route ; ainsi que la dégradation continue du réseau viaire, empêchent le transport public de jouer son rôle de levier de croissance. L'économie kinoise se trouve ainsi pénalisée par une mobilité "de survie" plutôt qu'une mobilité "de développement".

Cette situation alarmante justifie la nécessité d'une analyse systémique des défaillances du réseau de transport de la capitale, objet de notre recherche intitulée : « *Analyse des problématiques du transport public à Kinshasa : enjeux d'efficacité, de sécurité et d'accessibilité* ». Notre préoccupation majeure réside dans la compréhension des facteurs qui freinent la modernisation de ce secteur et dans l'évaluation de leur impact sur la vie socio-économique des Kinois.

Pour guider cette réflexion, la question principale suivante est soulevée :

- Quels sont les facteurs déterminants de la satisfaction des usagers des transports publics à Kinshasa ?

De cette interrogation centrale découlent deux questions spécifiques :

- Quel est le profil socio-économique des usagers des transports publics kinois ?
- Quels facteurs liés à la qualité du service influencent directement le niveau de satisfaction de ces usagers ?

L'objectif général de ce travail est de comprendre les déterminants de la satisfaction des usagers afin de contribuer à l'amélioration de la mobilité urbaine et d'offrir des outils d'aide à la décision pour l'élaboration de politiques de transport adaptées.

De manière spécifique, cette étude vise à :

- Identifier les caractéristiques socio-économiques et infrastructurelles qui modulent la perception des usagers.
- Évaluer l'impact direct des conditions opérationnelles ; notamment l'état des routes, les embouteillages, l'accessibilité et le comportement des conducteurs, sur leur niveau de satisfaction.

Pour atteindre ces objectifs, l'architecture de la recherche est structurée en cinq sections principales. Après cette *introduction* qui pose le cadre théorique et contextuel, la *revue de la littérature* examine les modèles théoriques de la satisfaction et de la mobilité urbaine. La *méthodologie* détaille ensuite le dispositif d'enquête et les outils d'estimation économétrique retenus. Les *résultats* exposent les conclusions issues des traitements statistiques, avant que la *conclusion* ne vienne synthétiser les apports de l'étude et formuler des recommandations de politiques publiques.

2. Revue de la littérature

Le transport public représente l'oxygène des mégapoles modernes, agissant comme le système circulatoire essentiel à la survie urbaine. Dans une ville comme Kinshasa, il ne se limite pas à une simple infrastructure physique de déplacement, mais constitue le socle de l'intégration socio-économique et de la citoyenneté. Pour formaliser cette analyse, la revue de la littérature examine les modèles théoriques de la satisfaction et de la mobilité urbaine, qui servent de fondement scientifique aux postulats de recherche et à la sélection des variables explicatives. Comme le soulignent les sociologues de l'Université de Kinshasa à l'instar de Kinkela Nsabi (2020), la dynamique des infrastructures et de l'économie du travail en milieu urbain précaire démontre que la mobilité conditionne l'accès réel, et non théorique, à l'emploi, à l'éducation et aux soins de santé. Cette réalité est corroborée par les travaux séminaux de Parasuraman et al. (1985) sur le modèle SERVQUAL, qui rappellent que la perception de la qualité de service, mesurée ici par les items du niveau de confort et du comportement des conducteurs, est le premier moteur de l'adhésion et du niveau de satisfaction globale des usagers. À Kinshasa, cette perception est souvent négative, créant une rupture de confiance systémique entre l'utilisateur et l'État.

L'efficacité, la sécurité et l'accessibilité sont les trois piliers fondamentaux qui déterminent la performance globale d'un réseau de transport. L'efficacité renvoie à la capacité systémique à minimiser les temps de trajet par une synchronisation des flux ; la sécurité englobe non seulement la protection physique contre les accidents, mais aussi la sûreté face à la criminalité

urbaine ; et l'accessibilité mesure la facilité, tant physique (proximité des arrêts) que financière (abordabilité du ticket), d'atteindre sa destination. Pour le Professeur Lelo Nzuzi (2008, 2011) dans ses analyses majeures sur la planification et l'environnement urbain de Kinshasa, ces trois piliers sont en crise profonde en raison d'une urbanisation non maîtrisée où la croissance spatiale devance systématiquement l'aménagement des infrastructures. Cette asymétrie spatiale et structurelle justifie l'intégration, au sein du modèle économétrique, de variables clés de segmentation socio-démographique et contextuelle telles que le genre, l'âge, le statut matrimonial, le niveau d'études, la religion, l'activité principale et le revenu mensuel, des éléments qui influencent directement les attentes de mobilité selon les théories de l'équité urbaine.

À Kinshasa, le secteur est structurellement marqué par une dualité conflictuelle entre un secteur public structuré mais essoufflé et un secteur privé artisanal dominant. Cette configuration polarisée crée un environnement instable où l'informel dicte sa loi, impactant directement la régularité des services ainsi que la tarification, comme en témoignent les rapports d'intervention publique sur le phénomène des congestions routières. Cette « informalisation » du transport n'est pas un désordre pur, mais une réponse spontanée et une forme de résilience populaire face à l'incapacité des politiques publiques à planifier l'extension urbaine vers les périphéries lointaines. C'est de ce croisement empirique entre les carences de l'offre et les théories du choix modal (capturé par les variables du moyen de transport utilisé et de la fréquence d'utilisation) que découlent les orientations de cette étude et les variables explicatives associées.

En premier lieu, les théories économiques du coût généralisé du transport postulent que le temps perdu détruit l'utilité du déplacement, de sorte que l'analyse récente de Mwadi Shala et al. (2026) sur la problématique des embouteillages à Kinshasa démontre empiriquement que l'inefficacité opérationnelle et la congestion routière influencent négativement le quotidien et la productivité des usagers kinois, une relation opérationnalisée dans cette étude par les variables du temps de transport, de la cause de l'inefficacité (notamment les embouteillages) et de l'état des trajets habituels. En deuxième lieu, la théorie de la sûreté urbaine démontre que la confiance des passagers repose sur la minimisation des risques exogènes, ce qui permet d'ancrer le fait que le sentiment d'insécurité engendre la méfiance vis-à-vis du transport artisanal privé, dimension mesurée ici à travers les variables du sentiment de sécurité global et de l'item d'évaluation directe indiquant si l'utilisateur a été victime ou témoin d'abus à bord.

En troisième lieu, le modèle de la tarification et de l'accessibilité économique met en exergue les barrières financières induites par la volatilité des prix informels, permettant d'établir que le coût élevé du transport, aggravé par la pratique spéculative du « demi-terrain », limite l'accessibilité des usagers des zones périphériques aux services de base, ce qui est traduit quantitativement par les variables du budget transport et l'item de l'état des trajets incluant les ruptures de charge. En quatrième lieu, la théorie de la justice spatiale et de la vulnérabilité met en lumière le lien de causalité entre l'enclavement géographique et la marginalisation sociale, une approche issue des travaux d'aménagement de Lelo Nzuzi (2011) établissant que le manque d'accessibilité physique dans les communes périphériques aggrave l'exclusion socio-économique des usagers les plus vulnérables, variable mesurée par l'accessibilité transport et l'item crucial de l'accès des personnes âgées ou handicapées, tous deux croisés avec le district de résidence. Enfin, le modèle de la sécurité routière et de la psychologie ergonomique associe étroitement la défaillance matérielle et les écarts de conduite à l'évaluation finale de la qualité,

ce qui permet de postuler que la perception de la sécurité routière par les usagers est négativement influencée par la vétusté technique du parc automobile privé et le comportement déviant des conducteurs, deux variables explicatives majeures de notre analyse.

2.1. Etat du transport public et des voiries à Kinshasa

Le système routier domine, le rail et le fleuve restant marginaux malgré les alertes de la Régie des Voies Fluviales (RVF, 2024). L'Office des Voiries et Drainage (OVD, 2025) gère un réseau obsolète, conçu pour 500 000 habitants mais chargé de 17 millions d'âmes. Des collecteurs pluviaux vétustes et non curés bloquent la circulation à chaque pluie (Mbalanda Lawunda, 2023).

Le Plan Directeur des Transports Urbains de Kinshasa (PDTK, 2024) note que la marche représente plus de 50 % des déplacements par insolvabilité ou manque d'offre. Les entreprises publiques TRANSCO (2025) et New SCTP couvrent une part dérisoire de la demande. Ce vide profite aux « taxis-bus » privés, minibus « 207 » et taxis-motos, dont la Commission Nationale de Sécurité Routière (CNSR, 2025) dénonce l'accidentalité. L'usager subit ainsi une "mobilité de survie" (Tshimanga, 2024).

Le tableau ci-dessous présente la structure de l'offre de transport public dans la capitale :

Tableau 1 : Répartition de l'offre de transport public à Kinshasa

Catégorie d'opérateurs	Type de véhicules	Part de marché (estimée)	Enjeux majeurs
Secteur Public	Bus (TRANSCO)	5 - 8 %	Maintenance et régularité
Secteur Privé Formel	Bus "Esprit de Vie"	15 - 20 %	Respect des itinéraires
Secteur Informel	Taxis, Minibus, "207"	60 - 65 %	Sécurité et confort
Micro-mobilité	Taxis-motos (Wewa)	10 - 15 %	Accidentalité élevée

Source : Auteurs, basé sur les rapports du PDTK (2025) et de l'Hôtel de Ville de Kinshasa.

Ce tableau met en évidence la fragilité du système : le secteur informel, bien que crucial pour la mobilité, présente les risques les plus élevés en termes de sécurité routière. La prolifération des taxis-motos, analysée par le Professeur Willy Mbalanda (2023), comble le vide laissé par l'absence de routes carrossables dans les quartiers périphériques, mais au prix d'un taux d'accidents alarmant.

Tableau 2 : Acteurs de régulation et de gestion du transport à Kinshasa

Catégorie d'opérateurs	Type de véhicules	Part de marché (estimée)	Enjeux majeurs
Secteur Public	Bus (TRANSCO)	5 - 8 %	Maintenance et régularité
Secteur Privé Formel	Bus "Esprit de Vie"	15 - 20 %	Respect des itinéraires
Secteur Informel	Taxis, Minibus, "207"	60 - 65 %	Sécurité et confort
Micro-mobilité	Taxis-motos (Wewa)	10 - 15 %	Accidentalité élevée

Source : Auteurs, basé des textes législatifs sur la décentralisation et les transports en RDC (2024).

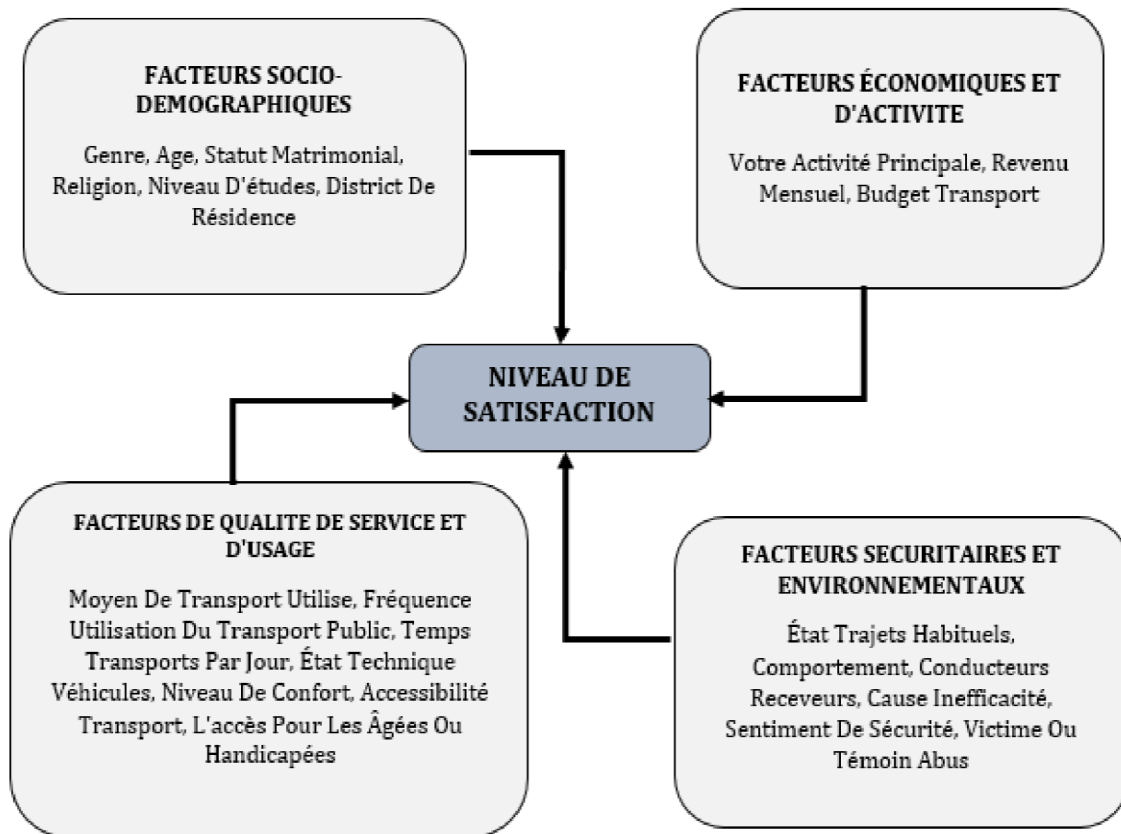
La revue des travaux existants montre que le principal défi de Kinshasa n'est pas seulement le manque de véhicules, mais l'incohérence entre la croissance spatiale de la ville et la planification des transports. Les travaux du Centre de Recherche Routier (CRR, 2025) soulignent que l'inefficacité du transport public à Kinshasa est exacerbée par le "fractionnement des trajets" ou système de "demi-terrain", une pratique illégale mais tolérée qui double, voire triple, le coût du transport pour les ménages les plus pauvres.

2.2. Cadre Conceptuel Et Hypothèses

Le cadre conceptuel de cette étude s'appuie sur la théorie de la qualité de service et de la satisfaction des usagers de Parasuraman, Zeithaml et Berry (1985), selon laquelle la perception qu'ont les clients (ici les usagers) de la qualité d'un service public influence directement leur comportement de mobilité, leur sentiment de sécurité et leur intégration socio-économique. Dans le cas des usagers du transport public à Kinshasa, cette étude s'intéresse à la perception des problématiques de transport en lien avec l'efficacité, la sécurité et l'accessibilité. Lorsque les usagers perçoivent un système défaillant, marqué par des temps d'attente excessifs, une insécurité routière et criminelle, ou des tarifs imprévisibles (système de « demi-terrain »), cela entraîne une réduction de la productivité, un sentiment d'exclusion spatiale et une méfiance envers les politiques publiques de transport.

Ce cadre permet donc d'analyser comment les dimensions techniques (état des routes, parc automobile), économiques (prix du trajet) et sécuritaires influencent la perception que les Kininois ont de leur système de transport, et comment cette expérience quotidienne façonne leur accès aux opportunités qu'offre la ville.

Figure 1. Cadre Conceptuel De L'étude



Source : Auteurs, : Résultat de nos enquêtes

Variable endogène : Le Niveau de Satisfaction du Transport Public perçu par les usagers

À partir de ce cadre conceptuel, cette étude se permet de vérifier les hypothèses théoriques suivantes :

- * H1 : L'inefficacité opérationnelle (long temps d'attente et embouteillages) influence négativement la perception de la qualité de vie des usagers kinois.
- * H2 : Le sentiment d'insécurité (risques d'accidents et criminalité à bord) est le principal facteur de méfiance des usagers vis-à-vis du transport artisanal privé.
- * H3 : Le coût élevé du transport, aggravé par la pratique du « demi-terrain », limite l'accessibilité des usagers des zones périphériques aux services de base.
- * H4 : Le manque d'accessibilité physique (éloignement des arrêts et insuffisance des lignes) dans les communs périphériques aggrave l'exclusion socio-économique des usagers les plus vulnérables.
- * H5 : La perception de la sécurité routière par les usagers est négativement influencée par la vétusté technique du parc automobile privé et le comportement déviant des conducteurs.

3. Méthodologie

1. Milieu

Cette étude a été menée dans la ville de Kinshasa, capitale de la République Démocratique du Congo, peuplé par plus de 17 million d'habitants. Le choix de cette ville s'explique par l'importance des problèmes de mobilité urbaine auxquels font face quotidiennement ses habitants, notamment les embouteillages, l'insuffisance de l'offre de transport public et la dégradation des infrastructures routières.

2. Collecte des données

Le choix de ce sujet est motivé par les difficultés croissantes rencontrées par les usagers des transports publics à Kinshasa et leurs conséquences sur les conditions de déplacement. Les données ont été collectées au moyen d'un questionnaire administré en ligne et sur le terrain auprès des usagers des transports publics. L'enquête a permis de recueillir **281 observations** couvrant différentes catégories de la population (étudiants, travailleurs, commerçants, ménagères, etc.).

4. Résultats

1. Analyse uni-variée

A. Variables qualitatives

Tableau 3 : Analyse uni variée des variables sociodémographiques

N°	VARIABLE	MODALITÉS	FRÉQUENCE (N)	POURCENTAGE (%)
1	Genre	0 (Féminin)	170	60,50%
		1 (Masculin)	111	39,50%
2	Âge	2 (18-35 ans)	59	21,00%
		3 (36-50 ans)	222	79,00%
3	Statut matrimonial	1 (Célibataire)	125	44,48%
		2 (Marié)	135	48,04%
		4 (Divorcé/Veuf)	21	7,47%
4	District de résidence	1 (Lukunga)	121	43,06%
		2 (Funa)	80	28,47%
		3 (Mont-Amba)	40	14,23%
		4 (Tshangu)	40	14,23%
5	Religion	1 (Catholique)	40	14,23%
		2 (Protestant/Réveillé)	40	14,23%

		3 (Musulman)	81	28,83%
		4 (Kimbanguiste)	40	14,23%
		5 (Autre)	80	28,47%
6	Niveau d'études	2 (Secondaire)	64	22,78%
		3 (Graduat)	46	16,37%
		5 (Aucun)	171	60,85%

Source : résultats univariés issus des analyses du logiciel Stata 15

La population d'étude se caractérise par une prédominance de femmes (60,50 %), d'adultes mûrs âgés de 36 à 50 ans (79,00 %) et de résidents du district de la Lukunga (43,06 %). Les usagers mariés (48,04 %) et célibataires (44,48 %) affichent des proportions proches. Sur le plan de l'instruction, plus de 60 % des personnes interrogées déclarent n'avoir aucun niveau d'étude formel.

Tableau 4 : Analyse uni variée des variables économiques et modes d'accès

N°	VARIABLE	MODALITÉS	FRÉQUENCE (N)	POURCENTAGE (%)
7	Activité Principale	1 (Étudiant)	90	32,03%
		2 (Secteur Privé)	86	30,60%
		3 (Secteur Public)	82	29,18%
		4 (Indépendant)	23	8,19%
8	Revenu mensuel	1 (< 100\$)	116	41,28%
		2 (100-300\$)	85	30,25%
		3 (300-500\$)	80	28,47%
9	Moyen de transport	1 (Bus Transco)	189	67,26%
		2 (Minibus 207)	92	32,74%
10	Fréquence utilisation	1 (Quotidienne)	234	83,27%
		2 (Hebdomadaire)	26	9,25%
		3 (Occasionnelle)	21	7,47%
11	Temps de transport	1 (< 1h)	214	76,16%
		2 (1h-2h)	24	8,54%
		3 (2h-4h)	43	15,30%

Source : résultats univariés issus des analyses du logiciel Stata 15

Les étudiants et les agents des secteurs privé et public dominent l'échantillon de manière équilibrée. Économiquement, la précarité touche 41,28 % des répondants qui vivent avec moins de 100\$ par mois. L'usage des transports en commun est une contrainte quotidienne (83,27 %) axée principalement sur le réseau des bus Transco (67,26 %), avec des déplacements d'une durée inférieure à une heure pour 76,16 % de la population.

Tableau 5 : Analyse uni variée des conditions de déplacement et d'infrastructure

N°	VARIABLE	MODALITÉS	FRÉQUENCE (N)	POURCENTAGE (%)
12	Cause inefficience	2 (Manque de véhicules)	225	80,07%
		3 (État des routes)	56	19,93%
13	État des trajets	0 (Mauvais)	219	77,94%
		1 (Passable)	62	22,06%
14	Sentiment sécurité	1 (Moyen)	105	37,37%
		2 (Élevé)	156	55,52%
		3 (Modalité 3)	20	7,12%
15	Victime ou témoin abus	1 (Modalité 1)	70	24,91%
		2 (Modalité 2)	127	45,20%
		3 (Modalité 3)	84	29,89%
16	État tech. véhicules	1 (Moyen)	57	20,28%
		2 (Bon)	113	40,21%
		3 (Modalité 3)	111	39,50%
17	Comportement cond.	1 (Agressif)	162	57,65%
		3 (Courtois)	119	42,35%
18	Accessibilité	1 (Très difficile) à 3 (Facile)	200	71,17%
		4 et 5 (Modalités 4 et 5)	81	28,83%
19	Budget transport	0 (Modalité 0)	75	26,69%
		1 (< 20% du Revenu)	206	73,31%

20	Niveau de confort	0 (Modalité 0)	158	56,23%
		1 (Inconfortable)	123	43,77%
21	Accès âgés/handi.	1 (Difficile)	70	24,91%
		2 (Adapté)	134	47,69%
		3 (Modalité 3)	77	27,40%

Source : résultats univariés issus des analyses du logiciel Stata 15

Le cadre opérationnel est jugé sévèrement : 80,07 % attribuent l'inefficience au manque de véhicules et 77,94 % déplorent le mauvais état des voies. L'expérience usager subit l'agressivité du personnel de bord (57,65 %) et des problèmes d'accès chroniques pour près de la moitié de l'échantillon. Néanmoins, l'impact budgétaire reste modéré (73,31 % y consacrent moins de 20 % de leurs revenus) et le matériel roulant est globalement perçu de manière positive.

Tableau 6 : Variable endogène

N°	VARIABLE	MODALITÉS	FRÉQUENCE (N)	POURCENTAGE (%)
22	Niveau satisfaction	0 (Non satisfait)	38	13,52%
		1 (Satisfait)	243	86,48%

Source : résultats univariés issus des analyses du logiciel Stata 15

En dépit des contraintes d'infrastructures, de l'inconfort et des dysfonctionnements du système de transport de la capitale, une écrasante majorité de 86,48 % des usagers interrogés se déclarent globalement satisfaits de l'offre de mobilité existante, traduisant un effet d'adaptation et de résilience face à l'absence d'alternatives performantes.

2. Analyse bi-variee

A. Variables qualitatives

Tableau 7 : Résultat analyse bi-variées

Variable	Obs	Pearson chi2	Prob (p-value)	
Genre	281	1.1542	0.283	
Age	281	0.1757	0.675	
Statut matrimonial	281	6.5731	0.037	*
District de résidence	281	1.4510	0.694	
Religion	281	0.6541	0.957	
Niveau d'études	281	2.4751	0.290	
Activité principale	281	9.9589	0.019	*
Revenu mensuel	281	13.3596	0.001	**
Moyen de transport utilise	281	10.1227	0.001	**
Fréquence utilisation	281	15.9937	0.000	***
Temps transports par jour	281	2.7204	0.257	
Cause inefficacité	281	51.4609	0.000	***
État trajets habituels	281	68.0925	0.000	***
Sentiment de sécurité global	281	1.5069	0.471	
Victime ou témoin abus	281	17.9974	0.000	***
État technique véhicules	281	44.3822	0.000	***
Comportement conducteurs	281	12.6960	0.000	***
Accessibilité transport	281	25.3854	0.000	***
Budget transport	281	5.8677	0.015	*
Niveau de confort	281	3.9239	0.048	* ** *
Accès âgés/handicapés	281	31.0374	0.000	

Légende : ***significative à 1%, **significative à 5%, *significative à 10%.

Source : résultats issus des analyses du logiciel Stata 15

L'analyse bi-variée révèle que la satisfaction des usagers à Kinshasa est intrinsèquement liée à la qualité opérationnelle et aux contraintes économiques. Les tests de Chi-deux montrent que l'état des trajets, l'état technique des véhicules et le comportement des conducteurs influencent massivement la satisfaction ($p=0,000$). Parallèlement, le lien significatif avec le revenu ($p=0,001$) et le budget transport ($p=0,015$) souligne que l'accessibilité financière reste un critère de jugement prioritaire.

3. Analyse multi-variee

Tableau 8 : Resultat du modele probit

Probit regression			Number of obs	282
			LR chi2(21)	104.04
			Prob > chi3	0.0000
			Pseudo R3	0.4672
Niveau de satisfaction	Coef.	Std. Err.	z	P>z
Genre	-1.888028	.4587579	-4.12	0.000 ***
Age	-.640575	.4174728	-1.53	0.125
Statut matrimonial	.1897789	.3124479	0.61	0.544
District de résidence	-.0586711	.1292864	-0.45	0.650
Religion	.0521148	.1014497	0.51	0.607
Niveau d'études	.0769072	.221462	0.35	0.728
Activité Principale	-.5063176	.2495434	-2.03	0.042 **
Revenu mensuel	-.0656722	.2315329	-0.28	0.777
Moyen de transport utilisé	-.8520229	.413463	-2.06	0.039 **
Fréquence d'utilisation	-.2414426	.3826712	-0.63	0.528
Temps de transport	-.1748949	.380547	-0.46	0.646
Cause inefficacité	-1.204822	.427277	-2.82	0.005 ***
État des trajets habituels	-2.141279	.5313046	-4.03	0.000 ***
Sentiment de sécurité global	-.2046919	.275124	-0.74	0.457
Victime ou témoin d'abus	-.4657838	.4287487	-1.09	0.277
État technique véhicules	.273515	.1998866	1.37	0.171
Comportement conducteurs	.5258848	.22272	2.36	0.018 **
Accessibilité transport	-.033982	.1419356	-0.24	0.811
Budget transport	.684325	.4356579	1.57	0.116
Niveau de confort	.5568042	.428717	1.30	0.194
Accès âgés ou handicapés	1.137495	.2847587	3.99	0.000 ***
_cons	6.543268	2.8587	2.29	0.022 **

Légende : ***significative à 1%, **significative à 5%, *significative à 10%.

Source : résultats issus des analyses du logiciel Stata 15

Le modèle Probit est globalement significatif au seuil de 1 % (Prob > chi² = 0,0000) avec un pouvoir explicatif très solide (Pseudo R² = 0,4672). Les résultats indiquent que le genre, l'état des trajets habituels, la cause d'inefficacité et l'accès pour les personnes âgées ou handicapées influencent significativement la satisfaction des usagers aux seuils de 1 % et 5 %. Par ailleurs, l'activité principale, le moyen de transport utilisé ainsi que le comportement des conducteurs présentent des effets significatifs au seuil de 5%. Globalement, les facteurs liés à la qualité opérationnelle du service, au comportement humain et aux conditions d'infrastructure

s'imposent comme les principaux déterminants de la satisfaction des usagers des transports à Kinshasa.

Discussion

Pour comprendre ce que cachent les résultats de notre enquête à Kinshasa, il faut les confronter aux réalités déjà observées par d'autres chercheurs dans les grandes villes africaines. C'est cette mise en perspective qui permet de donner tout leur sens aux chiffres obtenus.

Le point le plus frappant de notre étude reste ce taux de satisfaction très élevé de 86,5 %. À première vue, il peut surprendre dans une ville où voyager est un parcours du combattant. En réalité, ce chiffre confirme ce que des chercheurs comme Diaz Olvera et ses collègues ont déjà constaté à Dakar ou à Bamako. Ce n'est pas une satisfaction de confort, mais une satisfaction de résilience. Face à l'absence de choix, les Kinois développent une habitude de la débrouille. Les attentes sont tellement basses que le simple fait de trouver un véhicule pour arriver à destination suffit à rendre l'utilisateur « satisfait ». À Lagos, le chercheur Essonjah est arrivé à la même conclusion : dans la pénurie, l'essentiel pour la population est de bouger, peu importe les conditions.

Notre modèle Probit montre aussi que le genre joue un rôle majeur. Ce résultat valide les thèses de Venter sur la mobilité en Afrique subsaharienne. Hommes et femmes ne vivent pas le transport de la même manière. À Kinshasa comme ailleurs, les femmes subissent de plein fouet l'insécurité, le harcèlement dans les véhicules surchargés et des trajets compliqués par les obligations familiales. De plus, la satisfaction varie fortement selon le métier et le moyen de transport choisi. Kumar et Barrett avaient déjà expliqué ce phénomène pour la Banque mondiale : le transport à Kinshasa est une jungle fragmentée entre les bus publics et les transports privés artisanaux. Le choix d'un mode de déplacement devient alors le reflet direct du niveau de vie et de la classe sociale.

Enfin, l'impact de l'état des routes et du mauvais comportement des chauffeurs rejoint les analyses locales de Kanyama sur les embouteillages de Kinshasa. L'indiscipline des conducteurs privés et les nids-de-poule créent une frustration permanente chez les clients. Quant à l'exclusion des personnes âgées ou vivant avec un handicap, ce constat s'aligne directement sur les rapports de l'Agence Française de Développement. Dans un système informel où seule la rentabilité compte, les personnes vulnérables sont tout simplement oubliées.

En somme, la spécificité kinoise réside dans l'ampleur du fossé entre ce taux de satisfaction perçue (capturé par l'adaptation) et la précarité des conditions réelles de transport.

Conclusion

Cette étude a analysé les problématiques du transport public à Kinshasa. Son but était d'évaluer la perception de la qualité des services de mobilité urbaine face aux enjeux d'efficacité, de sécurité et d'accessibilité universelle, dans un contexte marqué par la fragilité des infrastructures et l'informalité de l'offre collective.

Pour y parvenir, la recherche s'est articulée autour d'une question principale visant à identifier les facteurs déterminants de la satisfaction des usagers. Cette interrogation s'est déclinée en deux questions spécifiques portant sur le profil socio-économique des usagers et sur les critères opérationnels de qualité de service. La méthodologie adoptée s'est appuyée sur une enquête de terrain réalisée auprès de 281 usagers. Les données ont été traitées à l'aide d'analyses statistiques descriptives et d'une modélisation économétrique Probit.

L'évaluation des hypothèses et les estimations du modèle Probit confirment que l'inefficacité opérationnelle, le sentiment d'insécurité, le coût des trajets, le manque d'accessibilité physique et le risque routier influencent significativement la satisfaction des usagers. L'analyse descriptive met d'abord en évidence un taux de satisfaction apparent de 86,5 %. Ce chiffre traduit davantage une résilience et une résignation des populations face aux contraintes de mobilité qu'une réelle performance du réseau.

Sur le plan de la performance et de l'inclusion, le modèle valide plusieurs constats majeurs :

- L'inefficacité opérationnelle due aux embouteillages (H1) et le sentiment d'insécurité ou de criminalité à bord (H2) pénalisent l'accès des populations aux services de base.
- Le coût élevé du transport, aggravé par la pratique spéculative du « demi-terrain » (H3), restreint le bien-être urbain.
- Le manque d'accessibilité physique dans les communes périphériques (H4) et la dégradation de la sécurité routière, causée par la vétusté du parc automobile et le comportement déviant des conducteurs (H5), aggravent l'exclusion socio-économique des populations.

Enfin, le genre apparaît comme une variable hautement significative au seuil de 5 %. Ce résultat révèle des expériences différenciées entre les genres, les femmes se montrant statistiquement plus vulnérables à l'insécurité et aux risques d'agression à bord que les hommes.

Ces constats mettent en évidence la nécessité d'une réforme systémique du secteur. À cet effet, les pouvoirs publics sont appelés à optimiser l'efficacité du réseau en investissant dans des systèmes de transport de masse, tels que les bus à haut niveau de service et les réseaux ferroviaires urbains. Il est tout aussi urgent de garantir la sécurité des usagers par un encadrement strict des conducteurs artisanaux, et de renforcer l'accessibilité universelle par des infrastructures inclusives et une tarification équitable.

En définitive, malgré les limites inhérentes à la collecte des données dans la mégapole kinoise, cette recherche apporte une contribution empirique essentielle à la compréhension des dynamiques de mobilité en République Démocratique du Congo. Elle pose ainsi les jalons scientifiques pour des politiques publiques orientées vers des transports urbains plus performants, sûrs et inclusifs.

Bibliographies

- * Agence Française de Développement. (2020). L'accessibilité universelle et l'inclusion des populations vulnérables dans les systèmes de transport en Afrique subsaharienne. Rapport thématique, Paris.
- * Commission Nationale de Sécurité Routière (CNSR). (2025). Rapport sur la sinistralité routière à Kinshasa : Analyse des causes et recommandations pour le secteur artisanal. Kinshasa.
- * Commission Nationale de Sécurité Routière (CNSR). (2026). Rapport annuel sur la sécurité routière et statistiques des accidents à Kinshasa. Kinshasa.
- * Diaz Olvera, L., Plat, D., & Pochet, P. (2013). Se déplacer dans les villes africaines : Entre contraintes d'offre et pratiques de résilience. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 1, 73–95.
- * Hensher, D. A., Stopher, P. R., & Bullock, P. (2003). Service quality determinants in public transport: Relative importance of reliability versus costs. *Transportation Research Part A*, 37(6), 499–517.
- * Hôtel de Ville de Kinshasa & Japan International Cooperation Agency (JICA). (2024). Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa (PDTK) – Mise à jour. Kinshasa.
- * Inflexion. (2025). Transport urbain et informalité en Afrique centrale. *Revue Inflexion*, 14, 88–105.
- * Kabemba, F. (2024). L'impact du transport informel sur la sécurité des usagers : Cas des minibus "Esprit de vie" à Kinshasa. Mémoire de fin d'études, ISTA Kinshasa.
- * Kanyama, A. M., Nsiala, J. B., & Mbumba, G. K. (2021). Congestion routière et gouvernance de la mobilité urbaine à Kinshasa. *Revue Congolaise de Gestion et de Développement*, 5, 112–135.
- * Kinkela Nsabi, J.-M. (2020). L'économie du travail dans un contexte de misère. Édilivre.
- * Kinkela Nsabi, J.-M. (2024). Économie de la mobilité urbaine : Le défi kinois. Presses Universitaires de Kinshasa.
- * Kitaba Kya-Ghoanys, P. (2022). Manuel de méthodologie de la recherche en sciences sociales. Éditions Universitaires Européennes.
- * Kumar, A., & Barrett, F. (2008). Stuck in traffic: Urban transport in Africa. World Bank / SSATP.
- * Lelo Nzuzi, F. (2008). Kinshasa : Ville et Environnement. Paris : Éditions L'Harmattan.
- * Lelo Nzuzi, F. (2011). Kinshasa : Planification & Aménagement. Paris : Éditions L'Harmattan.
- * Lelo Nzuzi, F. (2024). Urbanisme et gouvernance à Kinshasa. L'Harmattan.

-
- * Mbalanda Lawunda, A. (2023). Drainage et transport : La problématique des inondations routières à Kinshasa. Mémoire, Université de Kinshasa.
 - * Mwadi, D. (2026). Analyse des goulots d'étranglement de la circulation routière et inefficacité du transport public à Kinshasa.
 - * Mwadi Shala, D., Miti Tseta, F., Kamwiziku, J., & Kankolongo Ntumba, J. (2026). Problématique des embouteillages à Kinshasa : analyse des causes et pistes des solutions. Université de Kinshasa, Faculté des Sciences, Département de Géosciences.
 - * Nsenga, J. (2025). Accessibilité spatiale et précarité mobilière dans les périphéries de Kinshasa. ERAIFT / Université de Liège.
 - * Office des Voiries et Drainage. (2025). Rapport annuel sur l'état des infrastructures routières urbaines de Kinshasa.
 - * Parasuraman, A., Zeithaml, V. A., & Berry, L. L. (1985). A conceptual model of service quality and its implications for future research. *Journal of Marketing*, 49(4), 41-50.
 - * Régie des Voies Fluviales. (2024). Note de plaidoyer pour le transport fluvial urbain. Kinshasa.
 - * Revue IRS. (2026). Politiques de transport et réduction des inégalités spatiales : Le cas de la périphérie Est de Kinshasa.
 - * TRANSCO. (2025). Statistiques annuelles de transport et état du parc automobile. Rapport interne.
 - * Tshimanga, M. (2024). La mobilité de survie dans les métropoles africaines. *Revue Africaine de Management*.