

Les Raisons De Mobilité Des Populations Et L'organisation Du Transport En Commun Dans La Ville De Kananga (R.D Congo)

[Reasons For Local Population's Mobility And Organization Of Public Transport In Kananga City]

MABIRA MAPOKO Pascal¹, NIENIE BWABITULU Alexis^{2, 3*}

¹ Université Pédagogique de Kananga- RD Congo,

² Université Pédagogique Nationale

³ Centre de Recherche en Eau et Environnement (CREE) - Kinshasa, RD Congo

*Auteur correspondant :

Prof. Alexis NIENIE BWABITULU, PhD.

Département de Géographie – Sciences de l'Environnement.

Centre de Recherche en Eau et Environnement (CREE),

Kinshasa, République Démocratique du Congo

Tel: (+243) 998 977 441, 829 193 830

E-mail: nieniealexis@gmail.com



Résumé – Dans le cadre de la mobilité des populations de Kananga, plusieurs personnes utilisent la marche à pied et la mototaxi pour atteindre leurs destinations faute d'insuffisance de transport en commun et de la détérioration de la voirie urbaine. Beaucoup de déplacements convergent vers le centre-ville parce qu'il détient le monopole de plusieurs activités socioéconomiques et administratives. Néanmoins certains déplacements vont vers la périphérie pour des raisons de commerce, de santé, d'études et de travail.

Mots Clés – Mobilité Urbaine, Organisation Urbaine, Transport En Commun Et Ville De Kananga.

Abstract – As part of mobility of Kananga city locals, most of people use walking or motorbikes to reach their respective destinations due to the insufficient means of public transport and the deterioration of urban roads. Many movements converge towards the city center because it holds a monopoly on several socio economic and administrative activities. However, some movements go to the peripheral areas for commercial, health, study and work reasons.

Key Words – Urban Mobility, Urban Organization, Public Transport And City Of Kananga.

INTRODUCTION

Le besoin de déplacement varie selon la position sociale de l'individu : qu'il s'agisse de l'homme ou de la femme, du riche ou du pauvre, du jeune ou du vieux. Les difficultés liées au moyen de transport en commun est à l'origine de l'absentéisme et des retards des enseignants et élèves ou étudiants à l'école ou à l'université, des cadres des entreprises et des ouvriers à leurs différents endroits de service, de manque ou de retard à un rendez-vous de n'importe quelle circonstance. Il convient d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leurs biens pendant le parcours (Otto, 2016). Selon Bonnafous, 2004 cité par Prager & Thisse, 2009, le choix entre transport en commun et transports individuels est l'objet, dans la

plupart des pays, il s'observe un jeu de scène où les citoyens sont largement favorables au développement des transports en commun mais choisissent le plus souvent, comme usagers, la voiture individuelle dès qu'ils en ont la possibilité. Pour les auteurs, les infrastructures de transport comme les autres services publics sont une condition majeure du développement et du bien-être des populations.

« Les transports et communication contribuent de manière décisive à l'essor de l'économie d'un pays. Or ces modes sont, en Afrique, en mauvais état, et handicapent sérieusement le développement socio-économique. Par manque d'entretien, les villages n'ont pas la chance d'entrer facilement en contact avec les centres de consommation pour vendre et s'approvisionner. D'où le recours aux vélos fret pour l'évacuation des marchandises sur des longues distances » (Tshimanga & Kashama, 2015).

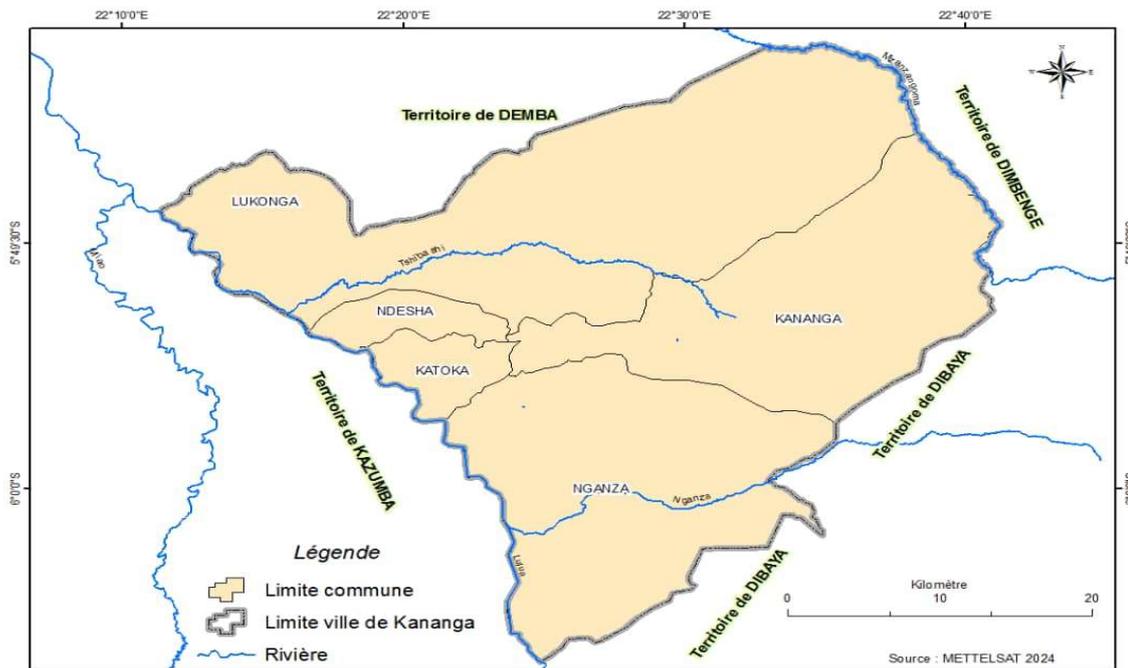
La ville de Kananga est un espace géographique et attractif situé dans le carrefour des axes de transport. Il comprend en son sein des grands investissements et équipements, ensuite il polarise sur les plans culturel, économique, social et politique sa région depuis l'époque coloniale jusqu'à ce jour. Le transport en commun est adapté pour embarquer plusieurs personnes à la fois. Il est un transport collectif ou public. Il peut être organisé par l'Etat, par les privés soit alors par des associations. A Kananga, le système de transport révèle ses failles aussi longtemps que les besoins de déplacement sont croissants. L'insuffisance d'offre des transports collectifs par véhicules et la déficience des routes de qualité pour la desserte expliqueraient l'inaccessibilité de certains quartiers et une mobilité difficile aux habitants.

Il sied de signaler que notre échantillon d'étude comprend 2703 personnes enquêtées c'est-à-dire des contacts réussis au moyen d'un questionnaire d'enquête entre les mois de juin et juillet 2024, à la périphérie, dans les quartiers d'habitat et au centre-ville de Kananga. Nous nous sommes servis aussi de la documentation et de l'observation analytique pour comprendre certains phénomènes et pratiques sur la mobilité des populations. Notre questionnaire d'enquête a porté principalement sur les raisons de la mobilité de la population, l'appréciation du réseau viaire de son quartier, les artères à réhabiliter et celles qui sont en bon état, les avis sur les modes de transport et les phénomènes vélo et mototaxis. Les méthodes quantitative et comparative ont servies pour le traitement et l'analyse des données recueillies sous forme des tableaux. Chaque tableau est accompagné d'un commentaire. Les méthodes descriptive et prospective occupent aussi une place de choix. La méthode descriptive pour l'identification et explication des faits liés au transport et celle prospective pour une thérapeutique de redynamiser le transport en commun.

1. MILIEU D'ETUDE ET ORGANISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

1.1 Présentation du milieu d'étude

Kananga est une ville, située au centre du Congo-Kinshasa, dans la Province du Kasai Central. « Kananga polarise le pays Luluwa qui se situe dans l'axe des fortes densités des populations allant de l'embouchure du Congo à Kabinda. Après avoir connu une période glorieuse au cours de laquelle elle fut promise à un avenir prospère et désignée par l'administration coloniale comme la future capitale du pays, Kananga sombre dans une crise due à la régression des fonctions et à la concurrence de nouveaux pôles urbains plus dynamiques dont Tshikapa et Mbuji-Mayi » (Kabamba, 2001). La carte ci-dessous présente la division administrative de la ville de Kananga.



Carte 1. Division administrative de la ville de Kananga

La ville de Kananga compte en son sein cinq communes. Les communes les plus vastes sont : Kananga avec 300 km², Nganza (222 km²) et Lukonga (153 km²). Les plus petites communes sont Ndesha (44 km²) et Katoka (24 km²). Elle compte aujourd’hui un effectif de 1 700 000 habitants et que leur mobilité devient un casse-tête pour atteindre des quartiers éloignés.

2.2. Faible organisation du transport en commun à Kananga

La mairie de Kananga ne dispose que de 6 minibus Transkac et 5 bus Transco pour le transport en commun et 10 motos Tamaluku (motos à trois roues). L’accès au transport en commun est insuffisant pour les kanangais et qu’un grand nombre est obligé à faire la marche à pieds. Suite à l’insuffisance du charroi automobile de la mairie, à la croissance démographique et l’état de la voirie urbaine défectueux, la ville a enregistré plus de 4000 motos-taxis et 3 bus des privés pour résoudre tant soit peu le problème de transport en commun (Rapport de l’Hôtel de ville de Kananga 2022). A l’intérieur de la ville, nous pouvons retenir quelques lignes de transport public qui sont opérationnelles par les usagers des routes malgré le mauvais état des artères. Parmi les lignes fixées par l’Hôtel de ville avec l’avènement de la société des transports au Congo en sigle «Transco», nous avons :

- La ligne Katoka Notre Dame-Oasis-ISTM de Kananga à Tubuluku ;
- La ligne Katoka Notre Dame-Marché Salongo-Oasis ;
- Les lignes Pax-commune de Nganza-Tshikaji et/ou Pax-Académie Militaire (Ex EFO)-Tshikaji.

La distance entre le point de départ de Notre-Dame situé à Katoka et le terminus appelé Oasis est de 8 km. Cette ligne comprend 12 arrêts de bus suivants : Notre Dame, Hygiène publique, Carrefour, Pax, Gare SCCC, Bikuku, marché Salongo, Auditorat militaire, terminus Kananga II, Tshiambadiba, Oasis et ISTM Kananga à Tubuluku. Pour atteindre ce tronçon de bout à bout, pendant les heures creuses (11 heures-14 heures), le bus fait au moins 20 à 25 minutes pour qu’il soit plein. Cependant, pendant les heures de pointe : 7 heures-10 heures, 15 heures-18 heures, le bus ou taxis-bus fait 5 à 10 minutes pour être plein. Le coût de transport sur ce tronçon est de 500 franc congolais ; comme c’est le cas à Kinshasa. Il y a lieu de retenir que les passagers qui prennent cette ligne c.à.d. de Notre Dame à Tubuluku sont pour la plu part ceux qui habitent Kananga II et Katoka, soit des

voyageurs qui vont à l'aéroport de Lungandu soit à l'école ou à l'université ou encore pour le travail (les administratifs, les enseignants, les étudiants et les élèves) ; il y en a qui vont aux marchés central et Tshiambadiba pour le commerce.

Dans son état actuel, le transport urbain à Kananga ne favorise pas à la cohésion et l'unité de cette agglomération suite à la détérioration du réseau viaire (d'autres tronçons ne sont pas fréquentables, cas de Ndesha vers la Lukonga, centre-ville vers Kambote et centre-ville vers Kasasa) et à l'insuffisance des moyens de transport en commun. La société de transport en commun Transco ne dispose que de cinq bus et de six taxis-bus transkac qui desservent toute la ville de Kananga. Ce nombre est tellement insuffisant à tel point que les populations sont conscientes de cette situation et arrivent à contourner cette difficulté par la marche à pieds et la pratique de la nouvelle vision vélo et mototaxis.

Il sied de signaler qu'il existe aussi quelques parkings officiels vers la périphérie proche :

- Le parking de Tshinseleka, dans la commune de Katoka, pour les véhicules qui vont vers les marchés locaux de Matamba, Bilomba via pont Lulua ;
- Le parking de Regideso, appelé « maman Maboke », pour les passagers qui vont vers Kasasa et Luandanda ;
- Le parking de marché Salongo pour des véhicules destinés vers les marchés locaux de Mbondo et Mudimbi via Muamba Mbuyi (Mabira, 2022).

Nous observons à cet effet que la question du rôle de transport oppose spatialement le centre-ville à sa périphérie urbaine. Il y a une typologie dynamique de plusieurs ménages dans les quartiers selon leurs modes de vie. Par exemple, pour les ménages aisés, ils se déplacent en voiture dans le centre-ville et dans les quartiers planifiés proche du centre-ville où le réseau viaire est encore praticable. Des ménages pauvres font la marche à pieds ou alors utilisent le vélo soit la mototaxi vers les quartiers dont les artères sont en délabrement très avancé.

Nous signalons que les personnes nanties habitent le centre-ville et ses environs par rapport aux pauvres qui sont repoussés à la périphérie urbaine où le logement et les prix de terrains sont abordables. Par conséquent, l'amélioration de la desserte du centre-ville à la périphérie urbaine n'est possible que par les transports en commun. Dans ce domaine, il y a beaucoup à entreprendre pour satisfaire les déplacements des populations. La mairie est la seule responsable pour résoudre la question du transport de ses habitants.

2.3. Une voirie précaire et déficiente

La ville de Kananga possède une infrastructure routière de 211,929 km dont 59,072 km sont asphaltés et 152,857 km en terre battue. Les efforts d'équipements en réseau de drainage des eaux de pluie sont souvent limités à la périphérie que le centre-ville. Les routes facilitent les échanges et elles ont un grand pouvoir intégrateur dans un milieu.

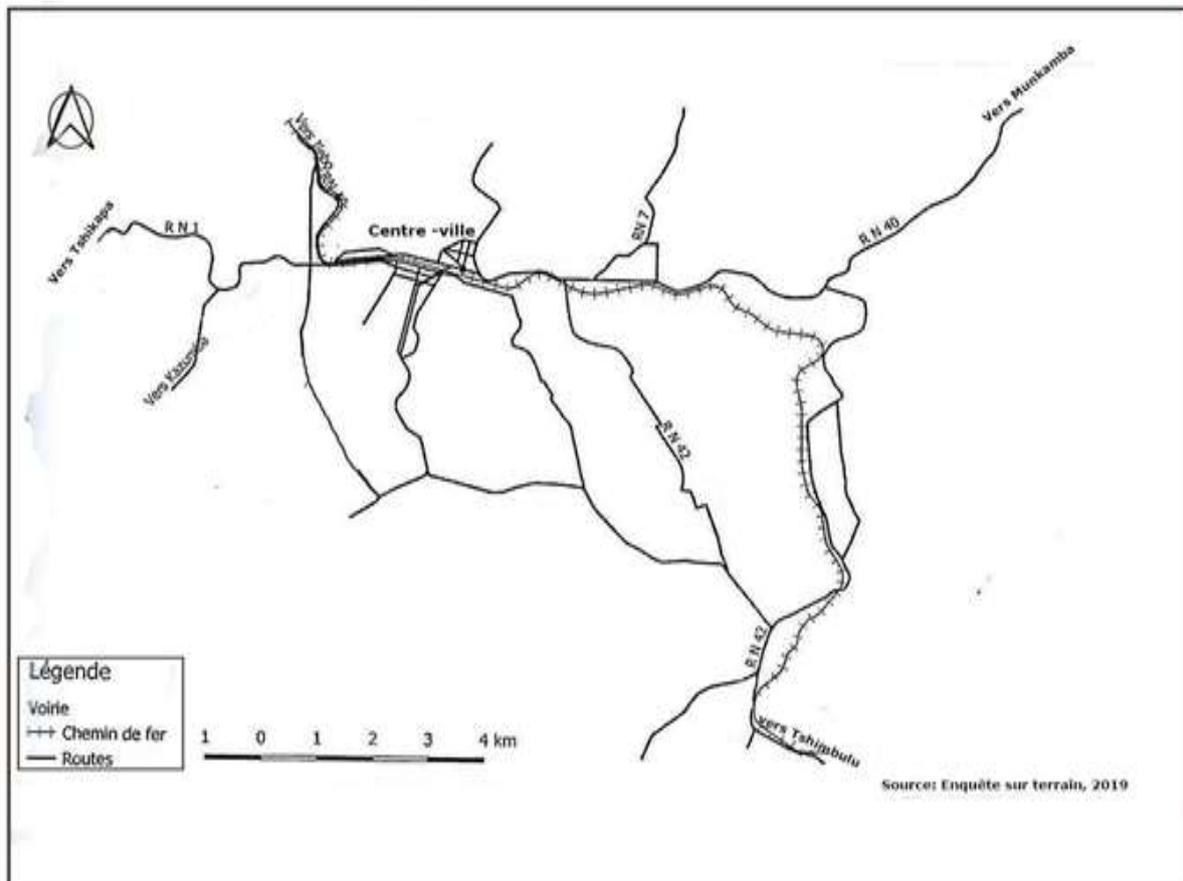
Le réseau routier joue un rôle important dans la restructuration de la périphérie et même des quartiers planifiés de la ville. « C'est dans cette optique que le rôle des transports paraît décisif et c'est souvent de ces moyens d'accessibilité que dépend l'armature urbaine. Instruments de vie de relation, ils canalisent les flux et peuvent, en les orientant, faire surgir ou disparaître des relais » (Bushabu, 1991).

L'accessibilité aux différents espaces de l'agglomération et aux services urbains de base dépend avant tout de la zone de domiciliation des couches sociales les plus défavorisées. En effet, la localisation de la majorité des activités et équipements dans les quartiers du centre motive les déplacements d'une grande partie des citadins et constitue un frein pour les populations pauvres souvent concentrées dans les espaces périphériques. Dans ces zones, des différences en termes d'accès à la mobilité sont observables selon la nature des quartiers (Fatou-Niang, 2022). A Kananga, quelques tronçons de la voirie urbaine gardent encore leur butume. Il s'agit des tronçons ci-après :

- de l'hôpital IMCK-Pax, sur le Boulevard Lumumba, jusqu'à la rivière Nganza ;
- de l'IMCK-Pax, sur la RN1, jusqu'à Bikuku ;

- de centre hospitalier de Kananga « CHK » jusqu’au croisement avec le Boulevard Lumumba ;
- de la rivière Nganza jusqu’au niveau de la commune ;
- du Camp P.M jusqu’à l’Académie militaire (Ex EFO) ;
- de l’Epro Katoka jusqu’au bureau communale de Ndesha.

Comment sont disposées les routes par rapport à la mobilité de la population et aux activités ?



Carte 2. Le réseau viaire de Kananga et l’accessibilité des quartiers périphériques

La principale artère de la ville de Kananga est Lulua (la RN1) et les autres artères constituent la voirie secondaire. Ce sont-elles qui structurent l’espace urbain et c’est à travers elles que s’organise la vie collective. Ce réseau viaire présente une importance capitale dans l’urbanisation et la localisation des activités humaines. Il favorise la circulation des personnes et leurs biens d’un point à l’autre. Toutes ces routes ou artères ne se ressemblent pas et ne représentent pas la même importance. Cette importance dépend de plusieurs éléments notamment la localisation de la route, sa nature, sa longueur, le nombre des points/quartiers qu’elle relie, etc.

A. La Lulua

En observant la carte 2, nous avons la principale avenue de Kananga qui est l’avenue « Lulua » (RN1). Cette dernière traverse la ville de Kananga d’Est à l’Ouest. Elle relie Tshikapa-Mbulungu-Matamba-Kananga-Munkamba où nous situons le village Bena-Mande sur l’entrée ouest et les villages Muamba-Mbuyi et Tubuluku à l’entrée Est de la ville. Sur ce tronçon, nous localisons le pont-Lulua vers la cité de Matamba et le pont Muanzangoma vers la localité de Muamba Mbuyi.

Cette route constitue la charnière du réseau urbain de Kananga pour atteindre toutes les communes (Katoka, Ndesha, Nganza, Lukonga et Kananga) et un bon nombre des quartiers voisins. Son état se traduit par le décollement de l'asphalte pendant la saison des pluies créant dans certains endroits des nids de poules et des flaques d'eau. C'est vers le début du mois d'août 2022 que les travaux de stabilisation du tronçon Bena Mande-Matamba-Kamuesha que la RN1 a connu sa première phase de la stabilisation en terre battue et son élargissement par une entreprise égyptienne Arab Contractor. Jusqu'en juillet de l'année 2024, les travaux de réhabilitation de cette route ne sont pas encore terminés. On continue avec la construction des canalisations pouvant drainer les eaux de ruissellement vers les bas-fonds et la couche de la terre jaune et de la caillasse sur la chaussée.

B. Les autres artères urbaines font partie de la voirie secondaire

La voirie secondaire désigne l'ensemble de voies de communication qui facilitent la circulation interne dans les communes et qui offre à la population la possibilité d'accéder même aux endroits les plus reculés. Cette voirie secondaire connaît plus la dégradation dans plusieurs quartiers coloniaux et périphériques. Il s'agit de :

- Boulevard Lumumba est une avenue où se localisent la résidence du Gouverneur et le gouvernement de province du Kasai Central, les banques et les agences de transfert des fonds et de télécommunication, etc.
- L'avenue Kambala est le prolongement du Boulevard Lumumba vers la commune agropastorale de Nganza. Cette dernière débouche au niveau du marché Nganza et change de nom de Nkonko vers Tshikaji. Mais elle fait partie des routes à terre battue d'intérêt régional ou local sur laquelle se localise les marchés spontanés de Nkonko au croisement avec la RN42 en direction de Tshikaji vers Tshimbulu. Cette route est en train d'être aménagée depuis juin 2023, d'abord par les canalisations et viendra ensuite l'asphalte jusqu'à Tshikaji ;
- Sur la route nationale n° 41, autrement appelée route Ilebo, longent le bureau communal de Lukonga, le marché spontané dénommé « Dibambe » et le marché Tudikolele dans la commune de Lukonga ;
- La RN7 traverse le village de Kanyuka vers le marché rural de Kasasa ;
- L'avenue Noëlla de Rover (ex. de la Mission) traverse l'avenue du nord au sud pour joindre le Boulevard Lumumba vers la commune de la Nganza ;
- L'avenue du commerce dans le quartier Tshinsambi est en moitié bétonnée ; il a comme prolongement l'avenue du Produit vers la mission orthodoxe;
- L'avenue des Cadets longe le marché urbain de l'OFIDA, la base logistique pour aboutir au camp militaire de Kamayi ;
- L'avenue Kasavubu va vers le bureau de la DGI (anciennement appelé Contribution) et l'hôtel Tshiakanzala jusqu'à l'espace Bushala Buamba de l'église du prophète KADIMA MUKUIDI ;
- L'avenue Lutshiatshia relie les communes de Katoka et de Nganza ;
- L'avenue de la Révolution longe le bureau communal de Katoka et le commissariat de la PNC Katoka, le bureau de la zone de santé de Katoka et l'hôpital Saint Georges, le bureau diocésain des écoles catholiques, le centre Mpandilu et le marché Tshinseleka ;
- L'avenue Likasi comprend le stade de l'espoir, les hôtels Luluabourg et Quin-Med, le bureau provincial de l'ANR et la Banque Centrale ;
- Pour les routes de desserte agricole : nous avons le cas de la route qui longe le quartier Tukombe traversant le Beach Nsanga-Nyembue vers Mikalayi dans le territoire de Kazumba ; son état est défectueux. La route de Banseka relie la route qui mène vers Tshikapa au territoire de Demba via Katuambi n'est pas aussi en bon état. Nous disons que la route est une infrastructure la plus efficace pour désenclaver les zones rurales et de faciliter les échanges comme c'est le cas de la périphérie de Kananga.

Quant à la voirie des quelques quartiers périphériques comme Nganza-Muimba, Tshibashi, Tukombe, Lubi-a-Mpata, Mulunda et Mpemba, les avenues sont étroites, en terre et poussiéreuses en saison sèche. Certaines avenues servent de pistes pour le drainage des eaux de ruissellement qui causent le ravinement suite à l'absence d'un système de canalisation. Dans ces quartiers, la question foncière est réglée par le chef coutumier ou chef de groupement de façon désordonnée. Leur insertion à la ville n'est qu'au niveau du contrôle administratif comme entité à la ville mais ils ne connaissent pas un aménagement d'une manière formelle.

Le reste de la voirie à la périphérie est dépourvu d'un réseau d'aménagement et se transforme au borbier dont les flaques d'eaux vont constituer des boues. On observe l'absence de travaux d'entretien du réseau viaire existant qui freine les flux des populations des quartiers périphériques vers les quartiers centraux et vice-versa. Cette voirie connaît un délabrement très avancé et constitue un frein au désenclavement des quartiers périphériques. Elle nécessite une réhabilitation pour favoriser l'accessibilité de la périphérie. Le désenclavement de la périphérie est un investissement rentable, tout comme l'entretien du réseau routier dans son ensemble.

Dans les quartiers Mulunda, Lumumba I et à Kanyuka, les canaux d'évacuation des eaux sauvages sont rares. Les parcelles apparaissent par endroit comme des carreaux en damier. Mais ce beau paysage est parfois perturbé par l'arrêt brusque de certaines d'avenues pour raison d'élargissement des parcelles. Et parfois les ouvrages de drainage sont absents.

2. 4. Pratique de la « nouvelle vision mototaxi et vélo »

Selon le niveau de revenu des ménages, les capacités financières d'accès aux transports présentent des écarts importants. Ces inégalités de revenus sont accompagnées par des disparités spatiales d'accès aux transports. Une grande majorité des ménages les plus démunis réside dans les espaces périphériques de l'agglomération où la desserte en transports collectifs est souvent limitée aux axes routiers structurants. Les besoins de mobilité diffèrent aussi selon les habitudes de déplacement, le genre, l'âge, le statut d'activité, le niveau d'études ou la situation géographique (Fatou, 2020).

Depuis ces deux dernières décennies, la R.D Congo en général et la province du Kasaï Central en particulier connaissent un environnement socio-économique fortement délabré, doublé d'une infrastructure qui présente des problèmes multiformes. A la suite des difficultés de transport, il est né une nouvelle vision vélo et moto dans le commerce Kanangais et dans la mobilité des populations. « Pour résoudre ce problème épineux et intervenir à titre palliatif de transport en commun, Otto M., (2016) a observé, pour le cas de Kinshasa, l'utilisation des taxis-motos dans le lot des transporteurs, trainant derrière eux, comme on peut s'en rendre compte tout un lot de problèmes et difficultés que nul n'ignore. Pour l'auteur, la moto, comme moyen de transport en commun, rend considérablement service d'abord à son conducteur qui trouve régulièrement de quoi répondre aux besoins de première nécessité de son ménage et ensuite pour le client qui l'emprunte comme moyen de transport pour arriver vite à la destination ».

2. RESULTATS ET DISCUSION

Tableau 1. Les raisons de mobilité de la population dans la ville de Kananga

Raisons de mobilité	Quartiers Périphériques vers le centre-ville		Quartiers Planifiés vers le centre-ville		Centre-Ville vers la périphérie		Total	%
	Quartiers Périphériques vers le centre-ville	%	Quartiers Planifiés vers le centre-ville	%	Centre-Ville vers la périphérie	%		
Travail	319	12	140	5	50	2	509	18
Achat/vente	604	22	177	7	27	1	808	32
Affaires	16	0,5	60	2	7	0,3	83	5
Voyage	22	1	96	4	6	0,2	124	3

Loisir/Culture	132	5	114	5	3	0,1	249	9
Visite familiale	20	8	49	2	11	0,4	80	3
Etudes	472	17	172	6	17	0,6	661	24
Soins médicaux	52	2	128	5	9	0,3	189	7
Total	1637	60	936	35	130	5	2703	100

Source : Enquête sur terrain, 2024

Plusieurs raisons expliquent la mobilité de la population vers la périphérie de Kananga et vers le centre-ville parmi lesquelles le commerce dans les marchés et au centre-ville (achat et vente) occupe la première position avec 32 %, suivis des déplacements des étudiants et élèves qui poursuivent leurs études dans les écoles et les institutions de l'enseignement supérieur et universitaire soit 24 %, ensuite le motif de travail 18 %.

En ce qui concerne la raison de travail, il y a lieu de signaler que la ville de Kananga fait partie des villes administratives en R.D.C. Pour le cas sous examen, par exemple des agents de la fonction publique habitant les quartiers périphériques et les autres quartiers coloniaux fréquentent les bâtiments administratifs de la province du Kasaï Central, de l'assemblée provinciale et de la Mairie de la ville de Kananga situés plus au Centre-ville. Il en est de même pour les agents de la Régie de Voie Aérienne (RVA) et d'autres services qui fréquentent l'aéroport de Lungandu (situé plus à l'extrême- Est) d'une manière régulière quittant le centre-ville et les quartiers planifiés. Les agents administratifs et des étudiants de l'Institut Supérieur des Techniques Médicales de Kananga (ISTM) à Tubuluku, ceux de l'Institut des Techniques Médicales (ITM), l'ISTM Tshikaji et de l'hôpital Bon Berger de Tshikaji, y compris les agents de l'Université de Kananga « UNIKAN » qui quittent le centre-ville et les autres quartiers planifiés pour le travail et les études vers la périphérie de Kananga.

Il y a aussi la mobilité des malades vers la périphérie de Kananga pour la raison de santé avec 7 % (cas de l'hôpital Bon Berger de Tshikaji et du centre neuropsychiatrique de Katuambi). La raison de loisir/culture représente (9 %), les affaires (surtout) au centre-ville (5 %), pour le voyage et la visite familiale 3 % chacun. Le tableau ci-après présente la locomotion des sujets enquêtés.

Tableau 2. Modes de transport des enquêtés

Modes de transport	Effectifs	%
Véhicules	490	18
Mototaxis	752	28
Vélos	360	13
Marche à pied	1101	41
Total	2703	100

Source : Enquête sur terrain, 2024

Le tableau 2 donne l'information sur les modes de transport utilisés par les enquêtés. En effet, le déplacement pédestre fait partie du quotidien des habitants et vient en première position avec 41 %, suivis de ceux qui utilisent la mototaxi (28 %), ensuite de ceux qui prennent le véhicule (18 %) et enfin l'usage du vélo (13 %). Il y a lieu de signaler que la marche à pied est plus prédominante suite à la pauvreté d'un bon nombre d'habitants urbains. Le transport en commun est insuffisant. C'est la raison pour laquelle d'autres habitants prennent la mototaxi et le vélo pour atteindre leurs destinations.

Tableau 3. Avis des enquêtés au sujet des phénomènes de transport vélo et moto

Avis des enquêtés sur les phénomènes vélo et moto	Effectifs	%
Isolement de certains quartiers	692	26
Insuffisance de transport en commun	922	34
Précarité du réseau viaire	735	27
Pauvreté urbaine	354	13
Total	2703	100

Source : Enquête sur terrain, 2024

Selon les avis des enquêtés au tableau 3: 34 % d'enquêtés parlent de l'insuffisance du transport en commun qui justifierait l'apparition des phénomènes de transport vélo et mototaxi, ensuite 27 % des sujets soutiennent la précarité du réseau viaire, 26 % observent l'isolement de certains quartiers et enfin 13 % ont constaté que c'est un problème de pauvreté urbaine qui justifierait la pratique des phénomènes vélo et mototaxi à Kananga. Il sied de signaler qu'autrefois, le vélo servait de transport individuel et souvent à des distances modestes. Actuellement, ce moyen (le vélo) a cessé d'être uniquement celui de transport des personnes. Il remplace le véhicule à cause de la détérioration des voies de communication. Il atteint les milieux reculés et permet l'évacuation des produits de la récolte, de la pêche, etc. Il parvient à transporter des charges énormes (ex : plus de 200 kgs), situation qui attire notre curiosité. L'usage du vélo à des grandes distances est pratiqué par les « Bayanda »⁽¹⁾.

Ils chargent sur leurs vélos cargos des produits agricoles locaux divers et les produits manufacturés vers les milieux ruraux. Ce phénomène de transport de marchandises par vélo a pris de l'ampleur. Le cargo vélo, en particulier sous sa forme de déplacement privilégié pour le transport de marchandises et de livraisons. Il est incontournable aujourd'hui même pour des transports à grande distance (Thimanga et al., 2015).

Quant à Kayembe M. & Kadiebue J., (2002), beaucoup de vélos sont loués par les opérateurs économiques dans l'unique but d'expédier autant de produits manufacturés et d'articles de traite aux frontières de la province. Ainsi, pour les adapter à supporter des charges excessives, les vélos ont subi plusieurs modifications :

- Le renforcement du guidon avec la canne pour orienter le vélo avec beaucoup d'aisance et un bâton attaché à la selle servant de soutien ;
- Le remplacement du moyeu avant par celui du derrière, de la machine à 18 dents par celle de 32 dents ;
- Le renforcement du porte-bagage avec une barre de fer en acier inoxydable, acier spécial résistant aux divers agents de corrosion, etc.

Le transport par taxis motos est devenu un luxe pour la plupart de personnes pour atteindre la périphérie urbaine de Kananga. Ce transport nécessite de sérieuses améliorations pour mieux répondre à la demande des utilisateurs. Il faudra alors une bonne réglementation en cette matière.

¹ « Bayanda : terme Ciluba qui signifie « Baya ndambu ndambu », c'est-à-dire partir lentement tout en transportant des charges excessives à de longues distances (Lire KAYEMBE MIKO et KADIEBUE sur la nouvelle vision vélo au Kasai occidental et problématique de transport et de communication, In Annales de l'ISP/Kananga, Vol XI n°1 (2001-2002) p 179.

Tableau 4. La distance-temps par taxis-motos vers la périphérie de la ville de Kananga

Points départ	Terminus	Distance réelle/Km	Temps de parcours/minutes	Coût de transport
Rond-point Pax	Kananga II	4,25	10	1.000 FC
Terminus Kananga II	UKA	1	8	1.000 FC
Terminus Kananga II	Aéroport	1,50	10	1.000 FC
Terminus aéroport	Bon berger TSHIKAJI	7,30	15	1.500 FC
Ndesha Mission	Notre Dame	3,75	10	1.000 FC
ITA Tshibashi	Notre Dame	5	20	2.500 FC

Source : Enquête sur terrain, 2022

Eu égard à la matrice du tableau 4, les tronçons les plus éloignés du centre-ville sont ceux qui relient le centre hospitalier Bon Berger Tshikaji et l'ITA Tshibashi, le coût moyen est de 1.500 Franc Congolais à 2.500 Franc Congolais. Les autres courses au sein de la ville ne dépassent pas 1.000 Franc Congolais. Les distances les plus courtes d'un Km sont signalées entre terminus Kananga II et aéroport de Lungandu, Kananga II et Université du Kasai « UKA » dont le coût est variant de 500FC à 1.000Franc Congolais pour l'année 2019 à ce jour. Dans l'ensemble, les courtes distances de moins d'un Km ont une tarification de 500 Franc Congolais. Les coûts sont fonction de la distance parcourue.

Tableau 5. Appréciations de la qualité du réseau viaire par les enquêtés

Qualité du réseau viaire	Effectifs	%
Excellente	52	2
Très-bonne	117	4
Bonne	403	15
Assez-bonne	786	29
Médiocre	1345	50
Total	2703	100

Source : Enquête sur terrain, 2024

Le tableau 5 présente la qualité du réseau viaire de Kananga. La moitié d'enquêtés disent que le réseau viaire de Kananga est médiocre soit 50 %, 29 % parlent de la qualité assez-bonne, 15 % ont constaté que la qualité du réseau était bonne. Une minorité d'enquêtés a observé une excellente qualité soit 2 % et enfin 4 % parlent d'une très-bonne qualité du réseau viaire.

Dans l'ensemble, la ville de Kananga et sa périphérie ont besoin d'un excellent réseau routier. Cependant, la qualité du réseau viaire et ses moyens de communication sont très nécessaires en termes de la mobilité et d'échanges. Cette ville est confrontée à l'insuffisance et à la vétusté du charroi automobile. Les routes sont défoncées et sont parfois envahies par la brousse, et transformées en pistes. C'est une voirie lacunaire et déficiente. Pour la mobilité d'une majorité d'habitants au revenu précaire, il s'est ainsi créé le phénomène de portage par vélo dénommé « Buyanda ». Le vélo est devenu le seul moyen qui relie la ville de Kananga à son arrière-pays (entre 15 et 100 kilomètres du centre-ville) en produits frais et en charbon de bois et les différentes denrées agricoles sont directement exposées aux marchés.

L'accessibilité du centre-ville de Kananga par sa périphérie urbaine et vice-versa est la résultante de l'état de lieu de la voirie urbaine, du charroi automobile et du transport en commun. Voici les distances des certains quartiers périphériques à partir de la place de l'indépendance en km : Tukombe (9), Mabondo (6), Kanyuka (4), Tshikaji (18), Mpemba (13) et Kambote (5). Par rapport à la qualité de la voirie et l'organisation du transport en commun vers le centre-ville de Kananga, les quartiers Nganza-Nord, Ndesha sont plus accessibles que d'autres quartiers comme Tukombe, Mabondo, Kambote, Mpemba et Nganza- Muimba.

Dans l'ensemble, nous répartissons d'une manière urgente les principales artères revêtues et à entretenir par quartiers et par communes dans le tableau 6.

Tableau 6. Principales artères à réhabiliter pour une bonne mobilité de la population

Communes	Quartiers	Avenues
Kananga	Malandji	Kasavubu, Likasi, Lulua, Boulevard Lumumba, Shabunda, Noella de Roover, Muhona (A.G Lubaya), Goma, Uvira, Mukenge Shabantu
	Kamayi	Des cadets, de la pompe
	Tshinsambi	Des produits
Nganza	N'sele	Nkonko
	Nganza	Kambala
Katoka	Katoka II	Sankuru, De la Révolution
	Mpokolo	De la Révolution, Kabasele, Mbuya
	Kele-Kele,	Boma, Kivu, Kisangani, Mbandaka
Ndesha	Tshibandabanda	De la Révolution, Dibindi, Route Ilebo (RN1)
	Kamilabi	Mbuya
Lukonga	Lumumba I	Katuambi

Source : Enquête sur terrain, 2024

Selon le tableau 6, plusieurs artères dans différentes communes sont délabrées. Ainsi, la commune de Kananga comprend plusieurs artères à réhabiliter. Il s'agit de Kasavubu, Likasi, A.G Lubaya, Shabunda (ex Macar), Boulevard Lumumba dans le quartier Malandji ;

Les avenues de la Pompe et des Produit à Tshinsambi. Dans les autres communes, nous citons : les avenues Kambala et Boma dans la commune de Nganza ; Dibindi, Route Ilebo (RN1), Bunkonde et Kamuandu dans la commune de Ndesha ; Katuambi et Route Ilebo (RN1) à Lukonga ; Sankuru, Boma, de la Révolution, Kisangani, Mbuya, Kabasele, Mbandaka dans la commune de Katoka. Sur toute l'étendue de la ville de Kananga, il y a absence des panneaux de signalisation pour mieux réguler la circulation.

Tableau 7. Accessibilité par axe de transport public par minutes à partir du rond-point Pax vers la périphérie de Kananga

Nom de localités	Temps de parcours		Nom de localités	Temps de parcours	
	0-30 minutes	0-60 minutes		0-30 minutes	0-60 minutes
Tshikaji	X		Kambote	X	
Muamba Mbuyi		X	Nkonko	X	
Ntambue St Bernard	X		Kasasa		X
Tshibashi	X		Luandanda		X
Bena Mande	X		Mbondo		X
ISTM Kananga	X		Katambayi		X

Source : Enquête sur terrain, 2024

Pour la périphérie immédiate, le temps minimal d'accès en transport public est d'environ 0 à 30 minutes à partir du rond-point Pax vers les localités telles que Tshikaji, Ntambue Saint Bernard, Tshikaji et Tshibashi malgré le délabrement des routes. Au-delà de 30 minutes, on est dans l'arrière-pays-Proche constituée des agglomérations de Mbondo, Kasasa et Luandanda vers 30 Km.

Nous disons que le temps d'accès à l'agglomération et aux marchés locaux d'approvisionnement est le premier indicateur de l'accessibilité d'un point. La distance et coût de transport sont devenus une donnée centrale de la question de l'interaction des lieux par rapport à l'approvisionnement agroalimentaire de l'espace urbain tout entier.

En effet, « L'organisation et l'aménagement de tout territoire sont conditionnés par les infrastructures de base. C'est dans cette optique que le rôle des transports paraît décisif et c'est souvent de ces moyens d'accessibilité que dépend l'armature urbaine. Instruments de la vie de relation, ils canalisent les flux et peuvent, en les orientant, faire surgir ou disparaître des relais. La fixation et l'accumulation en un point donné d'activités de transport et d'échanges, susceptibles de différencier la ville du village, dépendent en grande partie du degré d'accessibilité offert par les systèmes de transport » (Buhabu, 2009).

Le transport étant l'indicateur important du développement d'une ville donnée, la dégradation de ses routes de dessertes agricoles et l'insuffisance des moyens de transport freinent l'évacuation des produits de première nécessité dans les marchés urbains et provoquent la famine dans plusieurs ménages les plus démunis.

Le transport contribue à la mobilité des biens et des personnes, il est nécessaire pour l'équilibre du territoire. Pour Nyoka, (200), « il est l'un des facteurs fondamentaux de la vie de toutes les sociétés parce qu'il facilite la circulation des hommes, des biens, des idées et des images, en rythme de l'histoire et reflète leur image ». Les moyens des transports ont toujours joué un rôle capital dans l'élargissement et l'accroissement de la vie de relations (voyageurs, marchandises, idées et informations sont vite transportés ou diffusés).

Le transport peut également concerner la liaison entre deux points géographiques, favorisés par les transports terrestres comme c'est le cas des quartiers périphériques et planifiés de Kananga. L'aménagement de la voirie dans la périphérie de Kananga contribuerait à augmenter la production et les conditions de vie des populations. Les ménages doivent s'adapter et diversifier les produits cultivés, mais aussi pratiquer d'autres activités hors l'exploitation agricole (cas de commerce, bars, restaurants, hôpitaux, terrasses, discothèques, etc.).

CONCLUSION

Dans la ville de Kananga, la population est en accroissement rapide à cause du croit naturel ; elle se lève actuellement à 1 700 000 habitants. Cette croissance démographique fait appel à la mobilité de la population et à l'usage de plusieurs modes de déplacement. La mairie est sensée de bien organiser le transport en commun tout en augmentant le nombre des bus et taxis-bus, ensuite aménager et/ou réhabiliter certains tronçons urbains les plus fréquentés. Mettre de l'ordre dans le transport par mototaxi afin de le redynamiser et de limiter les dégâts en termes d'insécurité et des accidents répétés lors de la circulation.

Il manque des ponts sur certaines rivières et des passerelles entre certains quartiers et/ou communes. Ainsi, une route secondaire reliant les quartiers Appolo-Kambote-Plateau vers l'aéroport de Lungandu pouvait être construite. Une passerelle ou un pont aérien entre la commune de Katota et celle de Kananga pouvait faire objet d'exécution. A la place d'un bac au niveau de Nsanga-Nyembue, il y a lieu de jeter un pont pour faciliter les échanges entre les marchés locaux du territoire de Kazumba et ceux de la ville de Kananga de façon durable ; un pont sur la rivière Lungandu pour atteindre facilement l'Université de Kananga à Katambayi serait une panacée pour l'Université et la population de cette contrée. Il faudrait curer régulièrement les caniveaux et mettre l'éclairage public sur les grandes artères, les panneaux de signalisation pour le parcours des engins motorisés et des piétons, puis asphalté certains tronçons pour favoriser le transport en commun. Il s'agit des tronçons tels que :

- Centre-ville à Muamba-Mbuyi ;
- Centre-ville à Bena Mande (pont Lulua) ;
- Centre-ville à Nsanga-Nyembwe ;
- Centre-ville au pont Tshibashi ;
- Centre-ville à Tshikaji ;
- Centre-ville à Kasasa ;
- Marché Salongo à l'Université Notre Dame du Kasai ;
- Académie Militaire à Tshikaji ;
- Aéroport de Lungandu à l'Université de Kananga dans la localité de Katambayi.

De cette manière, on peut faciliter la tâche à la circulation des hommes et de leurs biens en termes de commerce et de la mobilité de la population entre la ville et sa périphérie.

REFERENCES

- [1]. Bushabu M.A., (1991). *L'Organisation urbaine du Shaba (Zaïre)*, Thèse de Doctorat, Université de Liège, Faculté des Sciences.
- [2]. Fatou-Niang, (2020). *Mutations urbaines, dynamiques sociodémographiques à Dakar : vers une transition des modes de déplacements urbains ?* Mémoire de Fin d'Etudes de Master 2, en Urbanisme et Aménagement, Ecole d'Urbanisme, Université Gustave Eiffel, Paris.
- [3]. Kabamba K., (2001). *Relations à la ville et territorialité dans la campagne environnante de Kananga (R.D Congo)*, Thèse de Doctorat, Université de Liège.
- [4]. Kayembe M. & Kadiebuye J., (2002). La nouvelle vision « vélo » au Kasai Occidental et la problématique de transport et de communication, in *Annales de l'ISP/Kananga*, Vol. 11, 2002, pp 179-201.
- [5]. Mabira M. (2022). *Le commerce dans la périphérie de Kananga. Contribution à l'analyse de la dynamique urbaine*, Mémoire de DEA, UPN, Kinshasa

- [6]. Nyoka M., (2009). *Transport et relations entre Kananga et sa région*, Mémoire de DEA, Université Pédagogique National à Kinshasa, Faculté des Sciences, Département de Géographie-Sciences de l'Environnement.
- [7]. Otto M.A., (2016). Enjeux et perspectives de transport urbain en commun à Kinshasa, *in Revue du C.R.I.D.U.P.N.*, N° 068d juillet-septembre, pp 19-33.
- [8]. Tshimanga M.R.F & Kashama N.I., (2015). *Les transports des marchandises par le vélo fret dans l'arrière-pays agricole mbujimaien*. Edition Météorologique.