



PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT EN COMMUN EN RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO Cas de la ville-province de Kinshasa

BITUMBILA Evariste

Kinshasa, République démocratique du Congo
Juillet 2026

Résumé: Le transport en commun constitue l'un des défis majeurs de la gouvernance urbaine en République démocratique du Congo, particulièrement dans la ville-province de Kinshasa. Capitale politique, économique et administrative du pays, Kinshasa connaît une croissance démographique rapide, une extension spatiale désordonnée et une forte pression quotidienne sur les infrastructures routières. Cette situation entraîne des embouteillages chroniques, l'insuffisance de l'offre publique de transport, la domination du secteur informel, la hausse instable des tarifs, la perte de temps productif, l'insécurité routière et la dégradation des conditions de mobilité des ménages. Le présent article analyse les causes structurelles de la crise du transport en commun à Kinshasa, ses conséquences socio-économiques et les pistes de réforme susceptibles d'améliorer durablement la mobilité urbaine. L'étude repose sur une approche qualitative et documentaire, fondée sur l'analyse des politiques publiques, des observations urbaines et des données récentes disponibles sur la mobilité kinoise.

Mots-clés : transport en commun ; Kinshasa ; mobilité urbaine ; embouteillage ; gouvernance urbaine ; transport informel ; politique publique.

Abstract: Public transport is one of the major challenges of urban governance in the Democratic Republic of the Congo, particularly in the city-province of Kinshasa. As the political, economic and administrative capital of the country, Kinshasa is facing rapid demographic growth, uncontrolled spatial expansion and daily pressure on road infrastructure. This situation results in chronic traffic congestion, insufficient public transport supply, dominance of informal operators, unstable fares, loss of productive time, road insecurity and deteriorating mobility conditions for households. This article examines the structural causes of the public transport crisis in Kinshasa, its socio-economic consequences and policy options for improving urban mobility in a sustainable manner.

Keywords: public transport; Kinshasa; urban mobility; congestion; urban governance; informal transport; public policy.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.21363256>

1 Introduction

La mobilité urbaine est une condition fondamentale du développement économique et social. Elle permet aux habitants d'accéder au travail, à l'école, aux soins de santé, aux marchés, aux administrations et aux services sociaux de base. Dans une grande agglomération comme Kinshasa, le transport en commun ne constitue donc pas



seulement un service urbain : il représente un instrument de cohésion sociale, de productivité économique et d'intégration territoriale.

Kinshasa est aujourd'hui confrontée à une crise profonde de mobilité. La croissance démographique, l'extension spatiale de la ville, la concentration des emplois dans certaines zones centrales, l'insuffisance du réseau routier et la faiblesse de l'offre de transport public créent une pression permanente sur les déplacements quotidiens. Les ménages, les élèves, les étudiants, les travailleurs et les commerçants subissent cette situation à travers des attentes prolongées, des trajets fractionnés, des tarifs variables et une fatigue quotidienne.

Les analyses sur l'urbanisation congolaise montrent que Kinshasa a connu une croissance très rapide au cours des dernières décennies. La Banque mondiale observait déjà, dans son examen de l'urbanisation en RDC, que la capitale concentrerait une part croissante des défis urbains du pays, notamment en matière d'infrastructures, d'emplois et de services publics.¹ Cette dynamique exerce une pression considérable sur le transport collectif, car l'augmentation de la population ne s'est pas accompagnée d'une modernisation proportionnelle de l'offre de mobilité.

Dans ce contexte, le transport en commun apparaît comme un secteur stratégique mais fragile. L'offre publique reste insuffisante au regard de la demande. Les bus publics ne couvrent pas tous les quartiers et ne fonctionnent pas toujours avec la régularité attendue. Les taxis-bus, taxis privés, motos-taxis et autres moyens informels assurent une grande partie de la mobilité quotidienne, mais dans des conditions souvent marquées par la surcharge, l'irrégularité, la tarification instable et l'insécurité.

La problématique du transport en commun à Kinshasa est ainsi à la fois infrastructurelle, institutionnelle, économique et sociale. Elle ne peut pas être réduite au simple manque de bus. Elle renvoie à l'organisation de la ville, à la planification des routes, à la régulation des opérateurs, au financement public, à la gouvernance métropolitaine et à la capacité de l'État à coordonner les politiques urbaines.

2 Problématique de l'étude

La ville-province de Kinshasa connaît une croissance démographique et spatiale rapide, tandis que son système de transport en commun n'a pas évolué au même rythme. Les routes restent insuffisantes, certaines voies sont dégradées, les gares routières modernes sont rares, les arrêts sont souvent mal aménagés et les correspondances entre quartiers demeurent difficiles. Cette situation crée une forte inadéquation entre l'offre et la demande de transport.

La question centrale de cette recherche peut être formulée de la manière suivante : comment expliquer la persistance de la crise du transport en commun à Kinshasa, malgré les initiatives publiques engagées, et quelles politiques pourraient permettre d'améliorer durablement la mobilité urbaine dans la ville-province ?

Cette question principale appelle quatre questions secondaires. Premièrement, quelles sont les causes principales de la crise du transport en commun à Kinshasa ? Deuxièmement, quels sont les effets de cette crise sur les ménages, les entreprises et l'administration publique ? Troisièmement, pourquoi les politiques publiques de transport produisent-elles encore des résultats limités ? Quatrièmement, quelles stratégies peuvent être proposées pour construire un système de transport collectif plus organisé, accessible et durable ?

L'intérêt de cette problématique tient au fait que le transport en commun influence directement la productivité urbaine. Une ville dont les habitants perdent plusieurs heures par jour dans les embouteillages ou dans l'attente d'un véhicule devient moins efficace économiquement. La congestion routière a donc un coût social, financier et institutionnel. Elle réduit le temps de travail, augmente les coûts de déplacement, perturbe la scolarité, diminue la qualité de vie et affaiblit l'attractivité de la capitale.

3 Objectifs, hypothèses et intérêt du sujet

1 Banque mondiale, Democratic Republic of Congo Urbanization Review, Washington, World Bank, 2018. Ce rapport met en évidence la croissance rapide des villes congolaises et les besoins considérables en infrastructures urbaines.

3.1 Objectif général

L'objectif général de cet article est d'analyser la problématique du transport en commun à Kinshasa en identifiant ses causes, ses manifestations, ses conséquences socio-économiques et les politiques publiques susceptibles d'améliorer durablement la mobilité urbaine.

3.2 Objectifs spécifiques

- présenter l'état des lieux du transport en commun dans la ville-province de Kinshasa ;
- identifier les facteurs qui expliquent la persistance des embouteillages, de l'insuffisance de l'offre et de l'anarchie tarifaire ;
- analyser les effets de la crise du transport sur les ménages, les entreprises, l'administration et l'environnement urbain ;
- proposer des recommandations adaptées au contexte institutionnel, financier et territorial de Kinshasa.

3.3 Hypothèse de recherche

L'hypothèse principale de cette étude est que la crise du transport en commun à Kinshasa résulte de la combinaison de quatre facteurs majeurs : la croissance urbaine rapide, l'insuffisance des infrastructures routières, la faiblesse de la régulation publique et la domination du transport informel. À ces facteurs s'ajoutent le manque de financement durable, la faible coordination entre les institutions, l'absence d'un système intégré de transport de masse et l'insuffisante application des plans directeurs de mobilité urbaine.

3.4 Intérêt du sujet

Le sujet présente un intérêt scientifique, social et politique. Sur le plan scientifique, il contribue à l'analyse de la mobilité urbaine dans les métropoles africaines en forte croissance. Sur le plan social, il examine une difficulté quotidienne vécue par des millions de Kinois. Sur le plan politique, il met en évidence la nécessité d'une réforme structurelle de la gouvernance des transports afin de soutenir le développement durable de la capitale congolaise.

4 Méthodologie

L'étude adopte une approche qualitative, documentaire et analytique. Elle s'appuie sur l'examen des rapports institutionnels, des documents de planification urbaine, des informations disponibles sur les opérateurs de transport, des articles de presse crédibles et des observations générales sur les pratiques de transport à Kinshasa.

La méthode documentaire permet de rassembler les données relatives à la croissance urbaine, aux projets de mobilité, aux initiatives publiques et aux difficultés observées dans la gestion des tarifs et des itinéraires. L'approche analytique permet ensuite de relier ces informations à des concepts plus larges tels que la gouvernance urbaine, le transport informel, la congestion, l'externalité négative et la planification territoriale.

Le choix de Kinshasa comme cas d'étude se justifie par son rôle de capitale nationale, son poids démographique, sa fonction administrative et économique, ainsi que par la gravité des problèmes de mobilité observés dans la ville. Kinshasa concentre une partie importante des activités formelles et informelles du pays ; son système de transport influence donc directement la productivité nationale et la qualité de vie urbaine.

5 Cadre conceptuel et théorique

5.1 Transport en commun

Le transport en commun désigne l'ensemble des moyens de déplacement collectif mis à la disposition de la population pour circuler dans une ville. Il peut s'agir de bus publics, de bus privés, de taxis-bus, de trains urbains, de tramways, de métros, de bateaux-bus ou de systèmes de bus rapides sur voies réservées. Sa finalité est de transporter un grand nombre de personnes à un coût supportable, dans des conditions de régularité, de sécurité et d'accessibilité.

5.2 Mobilité urbaine

La mobilité urbaine renvoie à la capacité des personnes, des biens et des services à se déplacer efficacement à l'intérieur d'un espace urbain. Une bonne mobilité suppose au moins trois éléments : l'accessibilité, la régularité et la sécurité. À Kinshasa, ces trois éléments restent fragiles. L'accessibilité est limitée par l'insuffisance de l'offre. La régularité est compromise par les embouteillages, les pannes, l'état des routes et l'absence d'horaires fiables.

La sécurité est affectée par la surcharge, l'indiscipline routière, le mauvais état de certains véhicules et la faible application des normes de circulation.

5.3 Gouvernance urbaine

La gouvernance urbaine désigne la manière dont les autorités publiques, les opérateurs privés, les organisations sociales et les usagers participent à l'organisation de la ville. Dans le domaine du transport, elle concerne la planification des itinéraires, la régulation des tarifs, l'entretien des routes, le contrôle des véhicules, la sécurité routière et la coordination entre les différents modes de déplacement.

5.4 Transport informel

Le transport informel occupe une place importante dans de nombreuses villes africaines. Il permet de répondre rapidement à une demande non couverte par les services publics. Toutefois, lorsqu'il est peu régulé, il peut produire des effets négatifs : surcharge, tarifs variables, non-respect des itinéraires, stationnements anarchiques, concurrence désordonnée et insécurité. À Kinshasa, il constitue à la fois une solution indispensable et une source de désorganisation.

Tableau 1 : Concepts clés de l'analyse

Concept	Définition	Application au cas de Kinshasa
Transport en commun	Déplacement collectif organisé pour plusieurs usagers.	Bus publics, taxis-bus, motos-taxis et autres moyens collectifs.
Mobilité urbaine	Capacité à se déplacer efficacement dans la ville.	Accès difficile aux emplois, écoles, marchés et services.
Congestion	Saturation des voies par un trafic supérieur à leur capacité.	Embouteillages chroniques sur les grands axes.
Gouvernance urbaine	Coordination institutionnelle des politiques de ville.	Régulation des tarifs, itinéraires et opérateurs.
Transport informel	Transport privé peu ou partiellement encadré.	Demi-terrain, surcharge, tarifs variables et arrêts non aménagés.

6 État des lieux du transport en commun à Kinshasa

Le transport urbain à Kinshasa repose sur une coexistence entre secteur public et secteur privé informel. Le secteur public est principalement représenté par la Société de transports du Congo, souvent appelée TRANSCO. Cette entreprise assure certaines lignes structurantes, mais son parc automobile reste insuffisant au regard de la demande immense de mobilité.

En août 2025, TRANSCO a réceptionné trente nouveaux bus Mercedes-Benz à Kinshasa, première tranche d'un lot de soixante bus destiné à renforcer son parc.² Cette initiative montre que les pouvoirs publics reconnaissent la gravité du déficit de l'offre. Cependant, l'augmentation du nombre de bus ne peut produire des effets durables que si elle s'accompagne d'une stratégie de maintenance, de financement, de gestion des lignes et de contrôle de la qualité du service.

Le secteur privé informel domine largement la mobilité quotidienne. Il comprend les taxis-bus, les taxis individuels, les motos-taxis et les véhicules privés utilisés de manière commerciale. Ces acteurs jouent un rôle indispensable, car sans eux une grande partie de la population aurait de grandes difficultés à se déplacer. Toutefois, leur fonctionnement reste faiblement encadré. Les pratiques comme le fractionnement des trajets, la hausse spontanée des prix, le non-respect des itinéraires, la surcharge et l'arrêt anarchique sur la chaussée aggravent les difficultés des usagers.

L'un des problèmes les plus visibles est l'instabilité des tarifs. En avril 2026, des observations rapportées par Radio Okapi indiquaient que les tarifs du transport en commun à Kinshasa pouvaient varier très rapidement selon les embouteillages, la pluie ou la rareté des véhicules.³ Cette variation affecte fortement les ménages à faible revenu, car elle rend le budget de transport imprévisible.

L'état des lieux révèle donc un paradoxe : Kinshasa dispose d'une demande massive de transport collectif, mais l'offre organisée demeure trop faible. Le vide laissé par l'insuffisance publique est comblé par des opérateurs

² Radio Okapi, « TRANSCO réceptionne 30 nouveaux bus à Kinshasa », 25 août 2025. L'article indique que TRANSCO a réceptionné trente bus Mercedes-Benz à Kinshasa.

³ Radio Okapi, « L'anarchie des tarifs du transport en commun pénalise les habitants de Kinshasa », 29 avril 2026. La source décrit les variations de tarifs selon la rareté des véhicules, la pluie et les embouteillages.

privés informels qui rendent service à la population tout en produisant des effets négatifs lorsqu'ils ne sont pas correctement encadrés.

Tableau 2 : Principaux modes de transport utilisés à Kinshasa

Mode de transport	Avantages	Limites observées
Bus publics	Capacité collective plus élevée ; tarifs relativement encadrés.	Parc insuffisant ; couverture limitée ; pannes et attentes.
Taxis-bus	Flexibilité ; forte présence dans plusieurs quartiers.	Surcharge ; demi-terrain ; tarifs variables ; discipline faible.
Taxis individuels	Déplacement plus direct ; disponibilité dans les zones centrales.	Coût élevé pour les ménages modestes.
Motos-taxis	Rapidité sur certains trajets ; accès aux quartiers difficiles.	Risque d'accident ; faible protection des passagers ; régulation limitée.
Marche à pied	Gratuite ; utilisée en cas de rareté de véhicules.	Fatigue ; insécurité ; perte de temps ; exposition aux intempéries.
Train ou transport fluvial potentiel	Capacité de masse ; réduction de la pression sur les routes.	Infrastructures à moderniser ; coordination institutionnelle nécessaire.

7 Causes principales de la crise du transport en commun

7.1 Croissance démographique rapide

La première cause est la croissance démographique. Kinshasa s'étend rapidement vers la périphérie, notamment dans les communes comme Kimbanseke, Nsele, Maluku, Mont-Ngafula, Kisenso, Lemba, Selembao et Ngaliema. Cette extension augmente les distances entre les lieux d'habitation et les pôles d'emploi situés principalement dans les communes centrales comme Gombe, Limete, Barumbu, Kasa-Vubu et Lingwala. Plus la ville s'étend, plus la demande de transport augmente, surtout lorsque les emplois, les marchés et les services restent concentrés dans quelques pôles.

7.2 Insuffisance et dégradation des infrastructures routières

La deuxième cause est l'insuffisance des infrastructures. Plusieurs routes sont étroites, dégradées ou mal entretenues. Certaines artères principales concentrent l'essentiel du trafic, ce qui provoque des embouteillages aux heures de pointe. Les axes tels que le Boulevard Lumumba, le Boulevard du 30 Juin, l'Avenue By-Pass, la Route de Matadi, l'Avenue Kasa-Vubu, l'Avenue Libération et la Route des Poids Lourds supportent une pression permanente.

7.3 Faiblesse de la planification urbaine

La crise du transport est aussi liée à l'urbanisation désordonnée. Plusieurs quartiers se sont développés sans plan de voirie suffisant, sans anticipation des besoins de transport collectif et sans équipements publics adaptés. Les habitants des périphéries doivent parcourir de longues distances pour rejoindre les lieux de travail, d'étude ou de commerce. Le Plan directeur des transports urbains de Kinshasa, appuyé par la JICA, visait justement à formuler une vision de mobilité à l'horizon 2040 et un programme de développement à l'horizon 2030.⁴

7.4 Domination du secteur informel

Le transport informel comble les lacunes du système public, mais il crée aussi des désordres. Les opérateurs privés cherchent souvent à maximiser leurs recettes journalières dans un environnement marqué par les embouteillages, les tracasseries, les coûts du carburant, l'entretien des véhicules et les taxes diverses. Cette situation pousse certains conducteurs à pratiquer le demi-terrain, c'est-à-dire le fractionnement des trajets. Au lieu de transporter le passager jusqu'à la destination finale, le conducteur divise le parcours en plusieurs tronçons afin de percevoir plusieurs paiements.

7.5 Insuffisance de la régulation publique

La régulation publique reste limitée. Les tarifs officiels sont parfois contournés. Les itinéraires sont modifiés selon les circonstances. Les sanctions sont irrégulières. Le contrôle technique des véhicules n'est pas toujours rigoureux.

4 JICA, Project for Urban Transport Master Plan in Kinshasa City, Final Report. Le projet vise une vision des transports urbains de Kinshasa à l'horizon 2040 et un programme de développement à l'horizon 2030.

La coordination entre le gouvernement central, l'Hôtel de ville, les communes, la police de circulation routière et les opérateurs privés demeure insuffisante.

7.6 Faible financement durable

Le transport urbain exige des investissements lourds : achat et entretien de bus, construction de dépôts, formation des conducteurs, aménagement des arrêts, réhabilitation des routes, mise en place d'un système de billetterie et développement d'une capacité technique de planification. Lorsque le financement est irrégulier, les projets commencent mais ne s'inscrivent pas toujours dans la durée.

Tableau 3 : Causes et manifestations de la crise

Causes principales	Manifestations concrètes	Effets immédiats
Croissance démographique	Augmentation rapide de la demande de mobilité.	Saturation des véhicules et des routes.
Infrastructures insuffisantes	Routes dégradées, étroites ou mal connectées.	Embouteillages fréquents.
Urbanisation désordonnée	Quartiers périphériques éloignés des pôles d'emploi.	Longs trajets domicile-travail.
Transport informel dominant	Demi-terrain, surcharge, itinéraires changeants.	Coûts imprévisibles pour les usagers.
Régulation faible	Tarifs non respectés, contrôles irréguliers.	Anarchie et conflit entre usagers et conducteurs.
Financement limité	Insuffisance de bus, arrêts et gares modernes.	Dépendance aux solutions de fortune.

8 Conséquences socio-économiques de la crise du transport

La crise du transport en commun produit plusieurs conséquences négatives. La première est la perte massive de temps. Les travailleurs, élèves, étudiants, commerçants et fonctionnaires passent parfois plusieurs heures par jour dans les embouteillages ou dans l'attente d'un moyen de transport. Ce temps perdu réduit la productivité, accroît la fatigue et diminue la qualité de vie.

La deuxième conséquence est l'augmentation du coût de la vie. Lorsque les tarifs changent selon la pluie, les embouteillages ou la rareté des véhicules, les ménages à faible revenu sont les plus touchés. Une part importante du revenu journalier peut être absorbée par les déplacements, surtout pour les personnes qui habitent loin de leur lieu de travail ou d'étude.

La troisième conséquence concerne les entreprises et les administrations. Les retards répétés du personnel, les difficultés de livraison, la hausse des coûts logistiques et l'irrégularité des déplacements réduisent l'efficacité des organisations. Le transport devient ainsi un frein à la compétitivité de Kinshasa.

La quatrième conséquence est l'aggravation des inégalités sociales. Les ménages pauvres vivent souvent loin du centre-ville, dans des zones moins bien desservies. Ils supportent donc des coûts de transport plus élevés, des temps de trajet plus longs et des conditions de déplacement plus difficiles. La mobilité devient alors un facteur d'exclusion.

La cinquième conséquence est environnementale. Les embouteillages prolongés augmentent la consommation de carburant et les émissions polluantes. Les véhicules anciens ou mal entretenus contribuent à la pollution atmosphérique. Une politique de transport collectif efficace peut donc contribuer à la fois à la mobilité et à la protection de l'environnement urbain.

Tableau 4 : Effets de la crise du transport sur les acteurs urbains

Acteurs concernés	Effets subis	Conséquences générales
Ménages	Hausse des dépenses, fatigue, attentes prolongées.	Réduction du pouvoir d'achat et du bien-être.
Élèves et étudiants	Retards, absences, fatigue matinale.	Baisse possible de la performance scolaire.
Travailleurs	Retards au bureau, stress, baisse de productivité.	Coût économique pour les organisations.
Commerçants	Difficulté de circulation et de livraison.	Hausse des coûts et pertes de temps.
Administration publique	Retards des agents et usagers.	Dégradation de la qualité du service public.
Ville	Congestion, pollution, occupation anarchique des voies.	Perte d'attractivité et pression sociale.

9 Discussion : pourquoi les solutions restent-elles limitées ?

Les autorités publiques ont déjà engagé plusieurs initiatives, notamment le renforcement du parc de TRANSCO, l'élaboration de plans directeurs et la réflexion sur des projets de transport de masse. Toutefois, ces initiatives restent insuffisantes parce qu'elles ne s'inscrivent pas toujours dans une réforme globale du système de mobilité. La première limite est le manque de continuité. Les projets de transport exigent une planification de long terme, alors que les politiques publiques sont souvent influencées par les urgences quotidiennes. Un projet de mobilité ne peut pas réussir si l'on achète des bus sans organiser les dépôts, les pièces de rechange, les itinéraires, les recettes, les horaires, les arrêts et le personnel.

La deuxième limite est le manque de financement. Construire un réseau moderne de transport urbain nécessite des investissements lourds : routes, bus, dépôts, gares, feux intelligents, systèmes de billetterie, voies réservées et maintenance. L'insuffisance budgétaire pousse souvent les autorités à privilégier des réponses ponctuelles plutôt qu'un système intégré.

La troisième limite est la faiblesse institutionnelle. Sans autorité métropolitaine forte chargée de coordonner les transports, chaque acteur agit selon ses propres contraintes. Il devient alors difficile d'imposer une tarification cohérente, des itinéraires stables et une discipline commune. En mai 2025, l'Agence congolaise de presse rapportait d'ailleurs que l'application du Plan directeur des transports avait été recommandée pour réduire les embouteillages à Kinshasa.⁵

La quatrième limite tient à la faible intégration entre transport et aménagement du territoire. Lorsque les nouveaux quartiers se développent sans équipements publics, sans zones d'emploi et sans axes de transport structurés, la ville crée elle-même des déplacements longs et coûteux. Une politique de transport efficace doit donc être liée à une politique d'urbanisme, de logement, de zones d'activités et de services de proximité.

Enfin, la ville de Kinshasa n'a pas encore suffisamment exploité toutes les possibilités multimodales. Le fleuve Congo, les voies ferrées existantes, les grands axes routiers et les couloirs périphériques pourraient être articulés pour réduire la pression sur les routes. La Banque mondiale a signalé en 2026, dans le cadre du programme Kin la Belle, l'intérêt de préparer des bases techniques et institutionnelles permettant aussi d'envisager une expansion du transport fluvial et une réduction de la pression sur les routes congestionnées.⁶

10 Recommandations

10.1 Créer une autorité organisatrice de la mobilité urbaine

Kinshasa a besoin d'une autorité spécialisée chargée de planifier, réguler et contrôler l'ensemble du système de transport urbain. Cette institution devrait coordonner les bus publics, les opérateurs privés, les taxis-bus, les motos-taxis, les gares routières, les tarifs et les itinéraires. Elle devrait disposer de pouvoirs réels de planification, de contrôle et de sanction.

10.2 Renforcer le parc public de bus avec une stratégie de maintenance

Le renforcement de TRANSCO doit être poursuivi, mais il doit être accompagné d'une stratégie de maintenance. Acheter des bus ne suffit pas ; il faut prévoir les pièces de rechange, les dépôts, les mécaniciens, le carburant, les conducteurs formés et un système de gestion transparent.

10.3 Introduire progressivement des voies réservées aux bus

Sur les grands axes, Kinshasa devrait expérimenter des voies réservées aux bus afin de rendre le transport public plus rapide que la voiture individuelle. Cela encouragerait davantage d'usagers à utiliser le transport collectif et réduirait la congestion globale.

5 Agence congolaise de presse, « The implementation of the transport master plan recommended to reduce traffic jams in Kinshasa », 21 mai 2025.

6 Banque mondiale, « Kinshasa Urban Transformation and Jobs Program », 2026. La communication du programme évoque notamment la préparation d'investissements urbains et l'intérêt d'une meilleure valorisation du fleuve pour réduire la pression sur les routes.

10.4 Réguler le transport informel au lieu de le supprimer brutalement

Les taxis-bus et motos-taxis jouent un rôle réel dans la mobilité kinoise. Il serait irréaliste de les supprimer immédiatement. Il faut plutôt les enregistrer, les organiser, les former et les intégrer progressivement dans un système contrôlé. Cette stratégie permettrait de préserver l'offre existante tout en réduisant les abus.

10.5 Mettre en place une tarification claire et contrôlée

Les tarifs doivent être affichés, contrôlés et adaptés selon les distances. Un système de ticket ou de paiement numérique pourrait réduire les abus, améliorer la transparence et faciliter la collecte des recettes. La tarification doit être compréhensible pour les usagers et économiquement soutenable pour les opérateurs.

10.6 Améliorer les infrastructures routières secondaires

La réhabilitation des routes secondaires est aussi importante que celle des grands boulevards. Si les routes de desserte sont mauvaises, toute la pression se concentre sur quelques axes principaux. Il faut donc développer un réseau routier équilibré entre centre et périphérie.

10.7 Développer un système de transport de masse

À long terme, Kinshasa doit aller vers un système de transport de masse : bus rapides sur voies réservées, trains urbains, bateaux-bus sur le fleuve Congo et éventuellement tramway ou métro léger selon les capacités financières. L'objectif doit être de déplacer un grand nombre de personnes de manière régulière, sûre et abordable.

Tableau 5 : Recommandations prioritaires

Priorité	Action proposée	Résultat attendu
Institutionnelle	Créer une autorité organisatrice de la mobilité.	Meilleure coordination et régulation.
Opérationnelle	Renforcer TRANSCO et assurer la maintenance.	Offre publique plus stable.
Infrastructurelle	Aménager des voies réservées et réhabiliter les routes secondaires.	Réduction des embouteillages.
Réglementaire	Encadrer les taxis-bus et motos-taxis.	Diminution de l'anarchie tarifaire et des abus.
Financière	Mettre en place un financement durable de la mobilité.	Investissements continus et soutenables.
Multimodale	Développer bus rapides, train urbain et transport fluvial.	Système intégré et réduction de la pression routière.

11 Conclusion

La problématique du transport en commun à Kinshasa est l'un des grands défis de gouvernance urbaine en République démocratique du Congo. Elle résulte de la croissance rapide de la population, de l'insuffisance des infrastructures, de l'urbanisation désordonnée, de la faiblesse de l'offre publique, de la domination du secteur informel et du manque de régulation efficace.

Cette crise a des conséquences directes sur la vie quotidienne des Kinois : retards, fatigue, hausse des dépenses, insécurité, pollution et baisse de productivité. Elle affecte aussi l'économie de la ville, car une capitale mal connectée devient moins efficace, moins attractive et moins inclusive.

La solution ne peut pas se limiter à l'achat de quelques bus. Elle exige une politique globale de mobilité urbaine, associant planification, financement, régulation, infrastructures, modernisation du transport public et intégration progressive du secteur informel. Kinshasa doit passer d'un système de transport subi à un système de mobilité organisé, accessible, sûr et durable.

Ainsi, la réforme du transport en commun à Kinshasa ne doit pas être considérée comme une simple question technique. Elle constitue une priorité sociale, économique et politique pour améliorer la qualité de vie des populations et soutenir le développement durable de la capitale congolaise.

REFERENCES

- [1] Agence congolaise de presse. « The implementation of the transport master plan recommended to reduce traffic jams in Kinshasa », 21 mai 2025.
- [2] Banque mondiale. Democratic Republic of Congo Urbanization Review. Washington, World Bank, 2018.

- [3] Banque mondiale. « World Bank Approves \$250 Million to Transform Kinshasa's Waste Management and Create Jobs », communiqué du 28 avril 2026.
- [4] JICA. Project for Urban Transport Master Plan in Kinshasa City: Final Report. Japan International Cooperation Agency.
- [5] Radio Okapi. « TRANSCO réceptionne 30 nouveaux bus à Kinshasa », 25 août 2025.
- [6] Radio Okapi. « L'anarchie des tarifs du transport en commun pénalise les habitants de Kinshasa », 29 avril 2026.

12 Annexe : grille d'analyse synthétique

Tableau 6 : Chaîne causale de la crise de mobilité

Niveau d'analyse	Problème	Réponse souhaitable
Urbain	Extension rapide de la ville sans transport intégré.	Lier urbanisme, logement et transport.
Routier	Congestion des axes structurants.	Réhabiliter les axes et créer des voies réservées.
Institutionnel	Multiplication des acteurs sans coordination suffisante.	Créer une autorité organisatrice unique.
Économique	Coût élevé et imprévisible des déplacements.	Tarification transparente et billetterie modernisée.
Social	Difficulté d'accès au travail, à l'école et aux services.	Prioriser les quartiers périphériques et vulnérables.
Environnemental	Pollution liée aux véhicules et embouteillages.	Transport collectif propre et systèmes multimodaux.