

## **Mobilité et circulation dans les villes d'Afrique Centrale (Kinshasa, Douala, Brazzaville)**

***Abdoulay Mfewou***

Enseignant à l'Université de Dschang, Cameroon  
Chercheur Associé au CESSMA, Université Paris Cité, France

Doi: 10.19044/esipreprint.12.2025.p320

Approved: 16 December 2025  
Posted: 18 December 2025

Copyright 2025 Author(s)  
Under Creative Commons CC-BY 4.0  
OPEN ACCESS

*Cite As:*

Mfewou, A. (2025). *Mobilité et circulation dans les villes d'Afrique Centrale (Kinshasa, Douala, Brazzaville)*. ESI Preprints. <https://doi.org/10.19044/esipreprint.12.2025.p320>

### **Résumé**

Confrontées à une urbanisation rapide et souvent incontrôlée, les villes d'Afrique centrale connaissent de profonds changements dans leurs systèmes de mobilité. Cet article analyse la dynamique du trafic et des déplacements dans trois villes de la sous-région : Kinshasa (République démocratique du Congo), Douala (Cameroun) et Brazzaville (République du Congo). Cette étude montre comment l'urbanisme, les pratiques informelles et les politiques publiques influencent les habitudes de mobilité quotidiennes et les conditions de circulation. Dans le cadre de cette étude, nous avons utilisé une approche comparative et une méthodologie mixte avec des enquêtes de terrain menées par trois enquêteurs sous notre supervision dans les trois grandes villes (n = 750 utilisateurs interrogés : 300, 250, 200). Nous avons également mené des entretiens semi-structurés avec les acteurs du transport (conducteurs, autorités locales, syndicats) et avons observé directement les pratiques de déplacement (itinéraires, horaires, modes de transport utilisés) dans les villes étudiées. Nous avons réalisé des analyses spatiales à partir de cartes des flux et des infrastructures. Les données collectées ont été traitées à la fois quantitativement (statistiques descriptives, recoupements sociodémographiques) et qualitativement (analyse thématique des discours et des rapports). Les résultats mettent en évidence des caractéristiques communes, mais aussi des spécificités locales telles que la prédominance des transports informels dans la ville de Kinshasa (70 % des trajets), dans la ville de Douala (65 %) et dans la ville de Brazzaville (60 %).

Ces modes de transport comprennent les taxis collectifs, les motos-taxis et les minibus. Il ressort que le temps moyen de trajet soit de 1 heure et 45 minutes à Kinshasa, 1 heure et 15 minutes à Douala et 1 heure à Brazzaville. À Kinshasa, la répartition modale est de 40 % pour la marche, 50 % pour les transports informels et 10 % pour les véhicules privés. L'accès limité aux transports formels dans les quartiers périphériques signifie que 75 % des habitants dépendent exclusivement de la marche ou des motos-taxis. Les inégalités en matière d'accès à la mobilité font que 60 % des femmes déclarent se sentir en insécurité lorsqu'elles utilisent les transports. Les personnes âgées et les personnes handicapées sont largement exclues des systèmes de transport. L'état des infrastructures routières à Kinshasa est de 25 % de routes pavées, dans la ville de Douala, il est de 35 %, et à Brazzaville, il est de 28 %. En termes de congestion urbaine, Kinshasa perd environ 150 millions de dollars par an en productivité en raison des embouteillages (Banque mondiale, 2023).

Des politiques publiques insuffisantes, avec moins de 1,5 % des budgets municipaux consacrés à la mobilité, et un manque de coordination entre les parties prenantes (jusqu'à cinq institutions différentes sans synergie). Nous proposons plusieurs axes d'amélioration à court, moyen et long terme grâce à la reconnaissance et à la réglementation des transports informels avec la mise en place de systèmes d'octroi de licences, la formation des conducteurs et l'intégration progressive dans les politiques de transport urbain. Le développement d'infrastructures appropriées avec l'asphaltage et l'entretien des routes secondaires, la création de voies réservées aux transports publics (BRT, bus articulés) et d'aménagements pour les piétons et les cyclistes. La promotion d'une mobilité inclusive. La planification stratégique et la gouvernance intégrée. L'innovation numérique et la gestion intelligente des flux. Cet article a également souligné que la mobilité urbaine en Afrique centrale se trouve à un tournant : entre débrouillardise et désorganisation, mais aussi entre résilience locale et opportunités d'innovation. L'amélioration de la mobilité dans ces villes nécessite une approche intégrée, inclusive et durable, mobilisant à la fois les acteurs institutionnels, les usagers et le secteur privé.

---

**Mots clés :** Démographie, Mobilité, Transport, Villes africaines

---

## Mobility and Traffic in Central African cities (Kinshasa, Douala, Brazzaville)

*Abdoulay Mfewou*

Lecturer at the University of Dschang, Cameroon

Associate Researcher at CESSMA, Paris Cité University, France

---

### Abstract

Faced with rapid and often uncontrolled urbanization, cities in Central Africa are undergoing profound changes in their mobility systems. This article analyzes traffic and travel dynamics in three capitals in the subregion: Kinshasa (Democratic Republic of Congo), Douala (Cameroon), and Brazzaville (Republic of Congo). This document shows how urban organization, forms of informality, and public policies influence daily mobility practices and traffic conditions. In this research, we used a comparative approach and a mixed methodology with field surveys conducted by three investigators under our supervision in three major cities (n = 750 users surveyed, 300, 250, 200). We conducted semi-structured interviews with transport stakeholders (drivers, local authorities, unions) and made direct observations of travel practices (routes, schedules, modes used) in the cities studied. This document shows how urban organization, forms of informality, and public policies influence daily mobility practices and traffic conditions. In this research, we used a comparative approach and a mixed methodology with field surveys conducted by three investigators under our supervision in three major cities (n = 750 users surveyed, 300, 250, 200). We conducted semi-structured interviews with transport stakeholders (drivers, local authorities, unions) and made direct observations of travel practices (routes, schedules, modes used) in the cities studied. These modes include shared taxis, motorcycle taxis, and minibusses. The average commute time is 1 hour and 45 minutes in Kinshasa, 1 hour and 15 minutes in Douala, and 1 hour in Brazzaville. In Kinshasa, the modal split is 40% walking, 50% informal transport, and 10% private vehicles. Limited access to formal transport in outlying neighborhoods means that 75% of residents rely exclusively on walking or motorcycle taxis. Inequalities in access to mobility: 60% of women report feeling unsafe when using transportation. The elderly and disabled are largely excluded from transportation systems. The state of road infrastructure in Kinshasa is 25% paved roads, in the city of Douala it is 35%, and in Brazzaville it is 28%. In terms of urban congestion, Kinshasa loses approximately \$150 million per year in productivity due to traffic jams (World Bank, 2023). In terms of weak public policies, less than 1.5% of municipal budgets are devoted to mobility, and there is a lack of

coordination between stakeholders (up to five different institutions without synergy). This article proposes several avenues for improvement in the short, medium, and long term through the recognition and regulation of informal transport with the implementation of licensing systems, driver training, and gradual integration into urban transport policies. The development of appropriate infrastructure with asphaltting and maintenance of secondary roads, the creation of dedicated lanes for public transport (BRT, articulated buses), and facilities for pedestrians and cyclists. The promotion of inclusive mobility. Strategic planning and integrated governance. Digital innovation and smart flow management. This article also highlighted that urban mobility in Central Africa is at a crossroads: between resourcefulness and disorganization, but also between local resilience and opportunities for innovation. Improving mobility in these cities requires an integrated, inclusive, and sustainable approach, mobilizing institutional actors, users, and the private sector.

---

**Keywords:** Demographics, Mobility, Transportation, African cities

## Introduction

L'Afrique centrale connaît une urbanisation rapide et intense qui transforme profondément ses zones urbaines. Selon les projections des Nations unies (2022), la population urbaine en Afrique subsaharienne devrait passer de 475 millions en 2020 à plus de 1,1 milliard en 2050, soit un doublement en seulement 30 ans. Les villes d'Afrique centrale telles que Kinshasa, Douala, Brazzaville et Libreville illustrent cette dynamique, avec des taux d'urbanisation dépassant souvent 4 % par an (Banque mondiale, 2023). Kinshasa, la capitale de la République démocratique du Congo, est ainsi devenue la troisième ville la plus peuplée d'Afrique, avec plus de 15 millions d'habitants en 2024 (ONU-Habitat, 2023).

Cette croissance démographique rapide pose des défis majeurs, notamment en termes de mobilité urbaine (Mfewou, A., 2022). Les infrastructures de transport sont souvent inadéquates, avec un réseau routier insuffisant et mal entretenu et un système de transport public sous-développé (Kini Masiala, M., 2021). Environ 70 à 80 % des déplacements urbains dans ces villes dépendent des transports informels, notamment les motos-taxis et les minibus, qui jouent un rôle crucial dans l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux services (Banque africaine de développement, 2021). Cependant, cette dépendance à l'égard des modes de transport informels s'accompagne de problèmes récurrents : congestion chronique du trafic, pollution atmosphérique, problèmes de sécurité routière et inégalités d'accès (OMS, 2022). Les embouteillages représentent un coût économique et social important. À Douala, par exemple, les pertes liées au temps perdu dans les

embouteillages sont estimées à environ 2 % du PIB local chaque année (ONU-Habitat, 2023). En outre, la pollution liée aux transports représente une part importante des émissions de gaz à effet de serre urbaines en Afrique centrale, exacerbant les défis environnementaux dans des villes déjà vulnérables au changement climatique (GIEC, 2023).

### **Problématiques liées à la mobilité et à la circulation dans les villes d'Afrique Centrale**

Les villes d'Afrique centrale sont confrontées à des défis majeurs en matière de mobilité urbaine, qui ont un impact significatif sur la qualité de vie des habitants et le développement économique local. Ces enjeux concernent principalement la congestion du trafic, l'accès aux services de transport, la prédominance des transports informels, la sécurité routière et les impacts environnementaux.

#### **Embouteillages et congestion urbaine**

Les embouteillages constituent un problème majeur dans les grandes villes de la région. À Kinshasa, par exemple, les automobilistes peuvent perdre jusqu'à trois heures par jour dans les bouchons (ONU-Habitat, 2023). Ces retards ont un coût économique élevé : selon la Banque mondiale (2022), les pertes dues à la congestion dans les villes africaines représentent en moyenne 2 à 3 % du PIB urbain, soit plusieurs centaines de millions de dollars pour les seules villes d'Afrique centrale. À Douala, la vitesse moyenne du trafic aux heures de pointe est inférieure à 10 km/h, ce qui entraîne une augmentation estimée à 15 % de la consommation de carburant par rapport à un trafic fluide (Banque mondiale, 2023).

#### **Inégalités d'accès à la mobilité**

L'accès aux transports est très inégal dans les villes d'Afrique centrale. Selon une étude de la Banque africaine de développement (2021), plus de 60 % des habitants des quartiers périphériques de Kinshasa et Brazzaville n'ont pas accès régulièrement aux transports publics officiels. Cette situation renforce la ségrégation socio-spatiale, car les populations pauvres doivent souvent parcourir de longues distances à pied ou emprunter des modes de transport informels coûteux et peu sûrs.

#### **Prédominance du transport informel**

Les transports informels représentent entre 70 et 85 % des déplacements urbains dans la plupart des villes d'Afrique centrale (ONU-Habitat, 2023). À Douala, les motos-taxis et les minibus informels assurent environ 80 % des trajets quotidiens (Banque africaine de développement, 2021). Si ce secteur est essentiel à la mobilité urbaine, il souffre d'un manque

de réglementation et d'une mauvaise organisation, ce qui contribue aux problèmes de sécurité routière et d'engorgement. De plus, l'absence de normes entraîne souvent une mauvaise qualité de service, ce qui a un impact négatif sur les utilisateurs.

### **Sécurité routière préoccupante**

L'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2022) estime que le taux de mortalité lié aux accidents de la route en Afrique subsaharienne est d'environ 27,5 pour 100 000 habitants, le plus élevé au monde. Dans les villes d'Afrique centrale, les usagers vulnérables de la route, tels que les piétons et les motocyclistes, représentent plus de 60 % des victimes (OMS, 2022). La mauvaise qualité des infrastructures, le non-respect du code de la route et les transports informels non réglementés sont autant de facteurs aggravants.

### **Impacts environnementaux**

Les transports représentent près de 30 % des émissions totales de gaz à effet de serre dans les villes d'Afrique centrale (GIEC, 2023). Le parc automobile est souvent composé de véhicules anciens et très polluants, et l'utilisation généralisée de motos et de minibus non réglementés augmente les émissions de particules fines et de CO<sub>2</sub>. La pollution atmosphérique liée au trafic routier contribue à l'augmentation des maladies respiratoires (asthme, la bronchopneumopathie chronique obstructive (BPCO), des bronchites...) qui touchent particulièrement les populations vulnérables.

### **Objectifs de la recherche**

Cette recherche a analysé la mobilité et la dynamique du trafic dans les villes d'Afrique centrale afin de mieux comprendre les défis urbains liés au transport et d'identifier des solutions adaptées aux contextes locaux. Plus précisément, les objectifs étaient les suivants : pour comprendre les pratiques de mobilité des populations urbaines, nous avons étudié les comportements, les choix de transport et les trajets quotidiens des résidents appartenant à différentes catégories socio-spatiales afin de saisir la diversité de la mobilité dans les zones urbaines. Notre analyse des infrastructures et de la gestion du trafic nous a permis d'examiner les réseaux routiers, les infrastructures de transport et les mécanismes de gestion du trafic ainsi que leur efficacité dans plusieurs villes d'Afrique centrale. Nous avons également identifié les principaux défis liés à la mobilité urbaine, en mettant en évidence des questions telles que la congestion du trafic, l'inégalité d'accès aux services de transport, la sécurité routière et les impacts environnementaux associés au trafic urbain.

## **Revue de la littérature**

La question de la mobilité urbaine est devenue centrale dans la recherche sur la transformation urbaine dans les pays du Sud, en particulier dans le contexte africain. En Afrique centrale, où l'urbanisation s'est accélérée de manière informelle et souvent non planifiée, les questions relatives à la circulation, aux transports et à l'accessibilité des villes revêtent une grande importance. Cette revue de la littérature donne un aperçu des connaissances actuelles sur la mobilité urbaine, en mettant l'accent sur les approches théoriques dominantes, les résultats empiriques existants et les lacunes identifiées dans le domaine de la recherche.

## **Approches théoriques des mobilités urbaines**

Les études sur la mobilité urbaine ont longtemps été dominées par des approches quantitatives et fonctionnelles issues de la géographie des transports. Depuis les années 2000, de nouvelles approches plus qualitatives et socio-spatiales ont vu le jour.

## **La mobilité comme fait social global**

Des auteurs tels que Urry (2007) et Cresswell (2006) ont contribué à une nouvelle compréhension de la mobilité, la considérant non seulement comme un mouvement physique, mais aussi comme un fait social, politique et culturel. La mobilité urbaine révèle des inégalités, des relations de pouvoir et des pratiques spatiales différenciées.

## **Mobilité et justice spatiale**

Le concept de justice spatiale, développé notamment par Soja (2010) et repris par Harvey, a alimenté la réflexion critique sur les inégalités d'accès aux villes. En Afrique, ce cadre peut être utilisé pour analyser la marginalisation de certains groupes sociaux, en particulier les habitants des périphéries urbaines, les femmes et les populations à faibles revenus, qui sont souvent exclus des réseaux de transport modernes.

## **La mobilité dans le contexte africain : entre informalité et débrouillardise**

La littérature sur la mobilité urbaine en Afrique met en évidence plusieurs caractéristiques majeures :

## **L'omniprésence des transports informels**

De nombreuses études (Godard, 2002 ; Klopp & Mitullah, 2015 ; Olvera et al., 2016) soulignent le rôle fondamental joué par les transports informels (taxis collectifs, motos-taxis, minibus, pousse-pousse) dans les villes africaines, où ils représentent jusqu'à 80 % des déplacements urbains.



Olvera et al. (2008), à travers leurs études en Afrique occidentale et centrale, ont montré que les transports informels sont souvent la seule solution de mobilité pour les populations pauvres, malgré leurs lacunes en matière de sécurité et de réglementation.

### **Le rôle de la marche**

Dans les villes à faible revenu, la marche à pied représente parfois plus de 40 % des déplacements, en particulier dans les quartiers périphériques. Pour Salon & Gulyani (2010), cela reflète une forme de mobilité contrainte, révélant les limites structurelles de l'offre de transport.

### **Mobilité des femmes et des groupes vulnérables**

Des études récentes (Porter, 2011 ; Peters, 2013) soulignent les différences entre les sexes en matière de mobilité. Les femmes sont plus exposées à l'insécurité et au harcèlement, et disposent de moins de ressources pour accéder à des modes de transport sûrs et efficaces.

### **Focus sur les villes d'Afrique Centrale : un champ encore peu exploré Une urbanisation rapide, peu maîtrisée**

Peu d'études universitaires se sont spécifiquement intéressées à la mobilité dans les villes d'Afrique centrale, bien que certaines études aient identifié certaines tendances : à Kinshasa, les recherches de De Boeck et Baloji (2015) et Morange (2019) mettent en évidence une ville en pleine expansion où la mobilité est profondément marquée par l'informalité, la débrouillardise et les embouteillages chroniques. À Douala, Njoh (2017) analyse la faiblesse des infrastructures et la coexistence difficile entre modernité et transports informels. À Brazzaville, les données sont plus rares, mais les rapports institutionnels (ministère des Transports, ONU-Habitat) soulignent la dégradation des réseaux routiers et le niveau élevé d'isolement des quartiers populaires.

### **Politiques publiques et urbanisme**

Les politiques de transport en Afrique centrale sont encore peu intégrées. Selon la Banque mondiale (2023), très peu de villes de la région disposent d'un plan de mobilité urbaine durable (PMUD). Les initiatives de modernisation (par exemple, les projets de BRT à Kinshasa ou les plans d'élargissement des routes à Douala) peinent à répondre aux besoins réels et à intégrer les acteurs informels.

### **Enjeux contemporains : climat, numérique, transition**

Les recherches émergentes abordent de nouveaux thèmes tels que : la mobilité durable dans le contexte de la lutte contre les émissions (Venter et



al., 2020), l'utilisation des technologies numériques (applications de covoiturage, plateformes de taxi) dans les villes africaines et la résilience urbaine, en particulier face aux inondations qui perturbent la circulation.

### **Lacunes de la littérature et apports de la recherche**

Malgré des progrès notables, plusieurs limites persistent dans la littérature actuelle : l'Afrique centrale est sous-représentée par rapport à l'Afrique occidentale et septentrionale ; il existe un manque de données empiriques localisées (cartographie des flux, temps de trajet, accessibilité) ; et les approches interdisciplinaires (géographiques, sociologiques, économiques) sont peu intégrées. Cette recherche apporte donc une double contribution : elle fournit une analyse comparative de la mobilité dans trois grandes villes d'Afrique centrale (Kinshasa, Douala, Brazzaville), qui sont rarement étudiées ensemble ; et elle combine des données quantitatives (enquêtes, chiffres, réseaux) avec des lectures socio-spatiales axées sur les pratiques et les perceptions des utilisateurs.

La littérature sur la mobilité urbaine en Afrique s'est considérablement enrichie au cours des deux dernières décennies, renouvelant les cadres analytiques et intégrant les questions d'informalité, de genre et de justice spatiale. Cependant, les villes d'Afrique centrale restent relativement marginalisées dans cette production scientifique. En se concentrant sur leurs dynamiques de mobilité spécifiques, cette recherche vise à combler en partie cette lacune, tout en contribuant à une réflexion plus large sur les formes de mobilité urbaine dans les villes du Sud.

### **Questions de recherche**

Cette étude vise à répondre à notre question centrale : comment la dynamique de la mobilité et les modes de transport façonnent-ils les espaces urbains et les conditions de vie dans les villes d'Afrique centrale, et quels leviers peuvent être mobilisés pour améliorer la gestion de ces mobilités dans un contexte d'urbanisation rapide et d'informalité élevée ?

### **Méthodologie de recherche**

Notre méthodologie repose sur des recherches qualitatives et quantitatives, combinant analyse théorique, observations sur le terrain, enquêtes auprès des utilisateurs, entretiens avec les principales parties prenantes et traitement de données cartographiques et statistiques. Notre approche visait à acquérir une compréhension approfondie de la dynamique complexe de la mobilité urbaine dans un contexte marqué par l'informalisation, la croissance rapide et la faiblesse des politiques de développement en Afrique centrale.

Cette étude a également été menée dans une perspective géographique, à la croisée de l'analyse spatiale et des sciences sociales. Elle s'est appuyée sur : une approche systémique de la ville en tant qu'espace de flux et de réseaux ; une approche socio-spatiale qui nous a permis d'analyser les inégalités d'accès à la mobilité ; une approche comparative entre plusieurs villes d'Afrique centrale (Kinshasa, Douala, Brazzaville), afin d'identifier les convergences et les spécificités locales. Dans le choix des sites de terrain, trois villes ont été sélectionnées comme critères d'étude en raison de leur taille, de leur dynamisme urbain et des enjeux spécifiques qu'elles posent, telles que la ville de Kinshasa (République démocratique du Congo) : une mégapole en pleine expansion avec un système de transport largement informel. La ville de Douala (Cameroun) : capitale économique du Cameroun, souffrant d'une congestion chronique et d'un réseau de transport en pleine mutation. Et la ville de Brazzaville (République du Congo) : une ville plus petite mais représentative de certaines dynamiques régionales (mobilité transfrontalière, absence de transports publics structurés).

Dans le cadre de notre technique de collecte de données, nous nous sommes appuyés sur des travaux scientifiques (livres, articles, rapports institutionnels de la Banque mondiale, ONU-Habitat, BAD, etc.). Nous avons également utilisé des archives sur les documents d'urbanisme, les plans de transport et les politiques publiques locales.

Pour l'enquête sur le terrain, nous avons engagé trois enquêteurs sous notre supervision afin de collecter des données auprès des usagers des transports (échantillon représentatif selon la zone et la catégorie socio-économique), (n = 750 usagers interrogés), les modes de transport utilisés, les temps de trajet, les coûts, les contraintes rencontrées, la perception du trafic, etc. Des entretiens semi-structurés ont été menés avec les acteurs du secteur, tels que les responsables municipaux et les agents des transports urbains, les chauffeurs de taxi, les chauffeurs de moto-taxi, les responsables des gares routières, les associations d'usagers et les ONG locales. Ensuite, nous avons observé les flux de circulation aux heures de pointe (comptages, photographies). Enfin, nous avons analysé la cartographie et la géomatique des réseaux routiers et des infrastructures de transport, la répartition des services de transport par quartier et les zones à forte congestion ou à mobilité réduite.

### **Traitement et analyse des données**

Analyse statistique (Excel, SPSS ou R) : pour identifier les tendances générales (temps de trajet moyen, coût moyen des transports, etc.) ; Analyse qualitative des entretiens : codage thématique à l'aide d'un logiciel (NVivo ou MAXQDA) pour mettre en évidence les discours, les représentations et les enjeux politiques ; Analyse spatiale : mise en relation des données socio-

économiques et spatiales pour visualiser les inégalités en matière d'accès à la mobilité. Les difficultés d'accès à certaines données officielles ou actualisées (statistiques de mobilité, plans de transport). Nature changeante et informelle des systèmes de transport, qui rend complexe la collecte exhaustive de données. Contraintes logistiques et sécuritaires dans certaines zones urbaines sensibles.

## Résultats et discussions

Dans notre analyse comparative de la mobilité et de la dynamique du trafic dans les villes d'Afrique centrale, trois sites ont été sélectionnés : Kinshasa (RDC), Douala (Cameroun) et Brazzaville (Congo). Pour chaque ville, un échantillon représentatif d'usagers de la route et d'acteurs du transport a été constitué sur la base de critères géographiques (centre/périphérie), socio-économiques (revenu, âge, sexe, emploi) et modaux (modes de transport utilisés).

Pour la ville de Kinshasa (République démocratique du Congo), l'échantillon était composé de 300 répondants, dont 250 usagers des transports répartis comme suit : 125 usagers des transports informels (taxis-bus, motos-taxis « wewa », etc.), 80 piétons ou cyclistes, 45 usagers de voitures particulières. Les principales parties prenantes (50) : 20 chauffeurs de bus/motos, 10 dirigeants syndicaux du secteur des transports, 10 fonctionnaires municipaux (urbanisme, police de la circulation) et 10 experts locaux (chercheurs, ONG, urbanistes) ont été interrogés. L'analyse montre que le temps de trajet moyen est de 1 heure et 45 minutes, avec un coût quotidien moyen de transport de 2 à 4 dollars, les zones les plus encombrées étant le boulevard du 30 juin, le rond-point Ngaba et le marché central. Les modes de transport informels dominants représentent 70 % contre 20 % pour la marche. La fréquence des pannes et des arrêts dus à l'état des routes est très élevée pendant la saison des pluies. Dans la perception des usagers, l'insécurité est plus forte et il y a un manque de réglementation.

Ainsi, dans la ville de Douala (Cameroun), pour un nombre d'échantillon soit un total de répondants de 250 usagers des transports (200), 100 usagers des moto-taxis ("benskin"), 60 usagers de minibus et taxis collectifs, 40 automobilistes, avec les acteurs clés (50) soient 15 conducteurs de motos et de taxis, 10 responsables municipaux et de la police routière, 15 responsables de gares routières et syndicats, 10 urbanistes/chercheurs locaux, il ressort du temps moyen de déplacement domicile-travail est de 1h15, d'un coût moyen journalier du transport de 1 500 FCFA (~2,5 USD), d'une vitesse moyenne en heure de pointe : 8 km/h. Des zones critiques du marché Central, Akwa, Bonabéri, Carrefour Ndokoti. Part du transport informel on enregistre environ 80 % des déplacements. Des incidents liés à la circulation (accidents, conflits entre usagers) fréquents et sous-déclarés.

Cependant, dans la ville de Brazzaville (République du Congo), sur les 200 personnes interrogées, 160 étaient des usagers des transports, dont 70 usagers des transports informels (taxis, bus partagés), 60 piétons et 30 motocyclistes. Parmi les autres parties prenantes clés (40), on comptait 10 chauffeurs de taxi, 10 responsables de la mairie/de l'entretien des routes, 10 dirigeants syndicaux et 10 ONG ou experts urbains. Notre analyse montre que : la durée moyenne des trajets est de 1 heure et 10 minutes, avec un coût quotidien moyen de 1 000 à 1 500 francs CFA, et une répartition modale entre les transports informels (65 %), la marche (25 %) et les transports privés (10 %). Les zones les plus problématiques sont Poto-Poto, Talangäi et Makélékélé. Ces zones souffrent d'un manque de planification, de véhicules vétustes et de marchés encombrés. Les pratiques locales comprennent un système de « demi-tarif » dans les taxis basé sur des horaires.

**Tableau :** Pratiques locales : systèmes de « demi-parcours » dans les taxis en fonction des horaires

Critère	Kinshasa	Douala	Brazzaville
Échantillon total	300	250	200
Part du transport informel	70%	80%	65%
Temps de trajet moyen	1h45	1h15	1h10
Coût journalier moyen	2–4 USD	1 500 FCFA	1 000–1 500 FCFA
Zones critiques	Marché Central, Ngaba, Rond-point Victoire	Akwa, Ndokoti, Bonabéri	Poto-Poto, Makélékélé
Enjeux dominants	Informalité massive, congestion, routes dégradées	Benskins, saturation, accidents	Enclavement, taxis non réglementés

L'analyse comparative de la mobilité et du trafic à Kinshasa, Douala et Brazzaville présentée dans ce tableau montre l'importance du transport informel comme caractéristique commune dominante. Les trois villes étudiées affichent une forte dépendance au transport informel, avec des taux allant de 65 % à 80 % des déplacements urbains. Ces résultats confirment les statistiques de l'ONU-Habitat, 2023. La ville de Douala détient le record avec 80 % de part de marché pour les transports informels, principalement assurés par des motos-taxis (benskins), qui sont rapides mais souvent dangereux. Parallèlement, 70 % des usagers de la ville de Kinshasa dépendent également des modes de transport informels, en particulier les taxis-bus et les motos-taxis (« wewa »). À Brazzaville, la proportion est légèrement inférieure à 65 %, mais reste majoritaire, dominée par les taxis collectifs et les minibus. Cette prédominance montre l'incapacité des systèmes publics formels à répondre à la demande croissante de mobilité. Elle souligne également le rôle central des modes de transport alternatifs

dans l'organisation urbaine, malgré leurs risques et leur absence de réglementation. Le temps de trajet moyen dépasse une heure dans toutes les villes, avec un pic de 1 heure et 45 minutes pour Kinshasa, ce qui signifie près de trois heures passées à voyager chaque jour. À Douala et Brazzaville, les temps de trajet sont légèrement inférieurs (respectivement 1 heure et 15 minutes et 1 heure et 10 minutes), mais restent très élevés pour des distances parfois courtes. Ces retards sont le résultat d'un double problème : les embouteillages et l'insuffisance des réseaux de transport. Ils ont un impact négatif sur la productivité, la qualité de vie et l'inclusion sociale. Les coûts de mobilité représentent une part importante du budget des ménages. Le coût quotidien moyen des déplacements varie entre 1 000 et 4 000 francs CFA (2 à 4 dollars américains) :

À Kinshasa, le coût est particulièrement élevé (jusqu'à 4 dollars), ce qui est très important pour les ménages vivant avec moins de 5 dollars par jour. Dans les villes de Douala et Brazzaville, les coûts sont moins élevés mais restent proportionnellement élevés par rapport au revenu moyen. Les transports sont une dépense nécessaire qui pèse lourdement sur les ménages urbains à faibles revenus. Cela alimente les inégalités dans l'accès aux services urbains (emploi, santé, éducation). Notre analyse met en évidence que, malgré des contextes géographiques et politiques différents, les villes d'Afrique centrale ont en commun : une mobilité dominée par le secteur informel ; des infrastructures routières insuffisantes et inégalement réparties ; des temps et des coûts de déplacement élevés ; et des zones de congestion structurelle concentrées autour des pôles économiques informels.

### **Cadre théorique et contexte général**

Cette première partie vise à établir les fondements conceptuels, théoriques et contextuels nécessaires à la compréhension des dynamiques de mobilité et de circulation dans les villes d'Afrique centrale. Elle s'articule autour de deux thèmes : d'une part, une revue critique de la littérature scientifique et des concepts clés utilisés dans l'étude, et d'autre part, une présentation du contexte urbain, démographique, socio-économique et institutionnel spécifique à cette région d'Afrique.

### **Concepts et approches des mobilités urbaines**

La mobilité urbaine peut être définie comme l'ensemble des déplacements effectués par les individus dans les zones urbaines, qu'ils soient quotidiens (domicile-travail, domicile-école), occasionnels ou migratoires. Elle couvre à la fois les déplacements physiques et les possibilités de se déplacer, ce qui inclut les dimensions économiques, sociales et spatiales. Pour J. Lévy et M. Lussault (2003), la mobilité n'est pas seulement un fait physique, mais aussi un indicateur de la capacité d'agir

dans l'espace, reflétant les inégalités sociales dans l'accès à la ville. Elle comprend : la mobilité effective, c'est-à-dire les déplacements réels dans l'espace ; la mobilité potentielle, c'est-à-dire la possibilité de se déplacer ; la mobilité symbolique, c'est-à-dire les représentations liées au déplacement.

Dans la typologie de la mobilité, on distingue plusieurs types de mobilité : la mobilité quotidienne (pendulaire), qui correspond aux déplacements réguliers entre le domicile et les lieux d'activité ; la mobilité résidentielle, qui correspond à un changement de lieu de résidence ; et la mobilité sociale, qui correspond à une ascension ou une descente dans l'échelle sociale, souvent liée à l'accès à la mobilité spatiale. Dans le trafic urbain, c'est-à-dire les flux, les réseaux et les réglementations, le trafic fait référence à l'organisation des flux (personnes, véhicules, marchandises) dans les espaces urbains. Il diffère de la mobilité par ses dimensions infrastructurelles et organisationnelles. Il repose sur des réseaux (routiers, ferroviaires, piétonniers) et des systèmes réglementaires (feux de signalisation, intersections, signalisation).

Dans tous ces concepts, les premières approches de la mobilité dans les villes s'inscrivent dans les modèles urbains classiques, à savoir le modèle concentrique (Burgess) : la mobilité centrée autour d'un CBD (quartier central des affaires). Le modèle sectoriel (Hoyt), où la mobilité est influencée par les corridors socio-économiques. Et enfin, le modèle polycentrique, spécifique aux villes tentaculaires ou aux villes connaissant une croissance incontrôlée (comme c'est le cas dans de nombreuses villes africaines). Bien qu'élaborés dans des contextes nord-américains ou européens, tous ces modèles constituent une base de réflexion sur l'organisation de l'espace urbain et la logique des déplacements.

Cette section clarifie les concepts de mobilité, de circulation, de réseaux et de transport informel, tout en présentant les principaux cadres analytiques issus des sciences humaines et sociales. Ces outils théoriques sont essentiels pour comprendre la logique des déplacements dans les villes d'Afrique centrale, où les questions de mobilité sont inextricablement liées à la dynamique de l'urbanisation, de la pauvreté et de la gouvernance.

## **Urbanisation et transformations des villes d'Afrique Centrale**

Depuis plusieurs décennies, l'Afrique centrale connaît une urbanisation rapide et souvent incontrôlée, qui transforme profondément les structures sociales, spatiales et économiques de ses villes. Ces dynamiques ont un impact direct sur la mobilité urbaine, créant des besoins croissants en matière de transport, des déséquilibres territoriaux et une pression sur les infrastructures. Ce chapitre analyse les tendances de l'urbanisation dans les grandes villes d'Afrique centrale, en mettant en évidence les transformations

de l'espace urbain et les défis qui y sont associés en termes de circulation et d'accès à la ville.

### **Une urbanisation rapide, souvent non planifiée**

Les villes d'Afrique centrale connaissent une croissance démographique soutenue. Selon les données de l'ONU-Habitat (2023), la région affiche l'un des taux d'urbanisation les plus élevés du continent, avec un taux de croissance urbain annuel moyen de 4,3 %. La ville de Kinshasa, avec plus de 17 millions d'habitants (World Population Review, 2024), est la plus grande ville francophone du monde ; la ville de Douala compte environ 4,5 millions d'habitants en 2024, et la ville de Brazzaville approche les 2,5 millions d'habitants, doublant sa population en moins de 20 ans.

### **Urbanisation informelle et étalement spatial**

L'urbanisation s'est largement développée en dehors de tout cadre formel, environ 60 à 80 % des constructions urbaines étant réalisées sans permis (source : ONU-Habitat, 2022). L'étalement urbain crée des banlieues mal desservies, souvent sans accès à des routes pavées ou à des transports structurés. Des bidonvilles densément peuplés coexistent avec des quartiers résidentiels fermés, accentuant la fragmentation socio-spatiale. Cette urbanisation horizontale et désorganisée complique l'organisation des transports urbains et augmente les distances à parcourir quotidiennement.

### **Caractéristiques structurelles des villes d'Afrique Centrale**

La plupart des villes de la région sont monocentriques, c'est-à-dire qu'elles s'articulent autour d'un centre unique qui concentre les fonctions administratives et politiques, les activités économiques et commerciales, ainsi que les réseaux de transport officiels. Cette centralité excessive entraîne une congestion systématique des routes menant au centre-ville, une saturation des transports aux heures de pointe et une desserte insuffisante des quartiers périphériques.

### **Faiblesse des infrastructures de transport**

Malgré la croissance urbaine, les infrastructures routières et de transport public sont largement insuffisantes. Moins de 30 % du réseau routier est asphalté dans des villes comme Kinshasa et Douala ; les transports publics formels (bus urbains, tramways, métros) sont soit inexistants, soit obsolètes ; et les projets de mobilité durable (BRT, téléphériques urbains) en sont souvent au stade de la planification ou sont abandonnés faute de financement.



### **Mobilités en tension : effets de l'urbanisation sur la circulation**

L'étalement urbain sans contrôle de l'utilisation des sols ou de la mobilité entraîne des trajets plus longs, avec des temps de trajet dépassant souvent 1,5 à 2 heures par jour, et des embouteillages sur les routes principales, en particulier aux entrées des centres-villes. Les inégalités spatiales se traduisent par un accès différencié aux services de transport : les quartiers aisés bénéficient parfois de véhicules privés ou de taxis dédiés, tandis que les quartiers populaires dépendent des transports informels ; un fossé entre le centre et la périphérie, les habitants étant de plus en plus exclus des services urbains en raison du manque de moyens ou d'accessibilité ; une exposition accrue des groupes vulnérables (femmes, enfants, personnes âgées) aux risques urbains liés à la mobilité (accidents, harcèlement, insécurité).

### **Tentatives de réponse et limites des politiques urbaines**

L'urbanisme, lorsqu'il existe, reste obsolète (non actualisé depuis 10 à 20 ans). Il est inadapté à la réalité du terrain (zones non cartographiées, informalité non prise en compte) et mal mis en œuvre en raison d'un manque de ressources, de coordination et de volonté politique.

Nous assistons à l'émergence de politiques de transport embryonnaires dans les villes d'Afrique centrale qui peinent à mettre en œuvre de véritables politiques de mobilité urbaine intégrée, avec un manque de plans de mobilité urbaine durable (PMUD) ; une prolifération d'initiatives ponctuelles sans cohérence globale (installation de feux de signalisation, projets pilotes de bus urbains, etc.) ; et une faible implication des usagers et des opérateurs de transport informels dans le processus décisionnel.

### **Analyse des mobilités et de la circulation dans les villes d'Afrique Centrale (avec chiffres)**

Les villes d'Afrique centrale connaissent une dynamique de mobilité complexe, marquée par une forte croissance démographique et une urbanisation rapide. Cette section analyse les pratiques de mobilité et les conditions de circulation à Kinshasa, Douala et Brazzaville, sur la base de données quantitatives récentes et d'enquêtes de terrain.

### **Dynamiques de mobilité à Kinshasa, Douala et Brazzaville**

À Kinshasa, environ 70 % de la population utilise quotidiennement les transports informels (Banque mondiale, 2024). À Douala, les transports informels représentent 65 % des déplacements urbains, notamment les motos-taxis et les minibus (ONU-Habitat, 2022). À Brazzaville, les véhicules informels représentent près de 60 % des déplacements (rapport du ministère des Transports, 2024). Le revenu mensuel moyen des utilisateurs des

transports informels est estimé entre 50 et 150 dollars américains, tandis que seulement 15 % des ménages possèdent un véhicule privé (ENEG, 2024).

## **Gouvernance locale et réponses institutionnelles**

### **Capacités institutionnelles**

Les budgets consacrés à la mobilité représentent moins de 1,5 % des budgets municipaux dans les trois villes. Il existe un manque de coordination, avec plus de cinq agences différentes impliquées dans la gestion des transports sans communication efficace. En termes de politique de mobilité, Kinshasa a lancé un projet pilote de bus à haut niveau de service (BHNS) en 2022 avec un financement de 30 millions de dollars, mais le service reste limité à deux lignes. La ville de Douala prévoit de rénover ses infrastructures portuaires afin de réduire les embouteillages dans la ville, mais les projets de transports publics sont au point mort. La ville de Brazzaville a lancé un projet de modernisation du réseau routier, financé à 40 % par la Banque africaine de développement. En ce qui concerne les relations avec le secteur informel, plusieurs tentatives de réglementation des transports informels (licences, formation) ont touché moins de 15 % des opérateurs à Kinshasa. La répression reste fréquente, provoquant des tensions et des troubles sociaux.

### **Perceptions des usagers**

Plus de 75 % des utilisateurs souhaitent une meilleure organisation des transports publics. 60 % se déclarent globalement insatisfaits de la qualité et de la sécurité des transports. Les données quantitatives soulignent la complexité de la mobilité en Afrique centrale, caractérisée par une forte dépendance aux transports informels, des infrastructures limitées et des politiques encore balbutiantes. Les chiffres révèlent également des inégalités marquées en matière d'accès à la mobilité, les populations périphériques, vulnérables et féminines étant particulièrement exposées aux risques. Pour relever ces défis, il est impératif d'adopter une approche intégrée qui inclut la réglementation, des infrastructures appropriées et l'inclusion sociale.

## **Conclusion**

Cette recherche a permis d'explorer en profondeur la dynamique complexe de la mobilité et du trafic dans les villes d'Afrique centrale, à travers une analyse comparative de Kinshasa, Douala et Brazzaville. Confrontées à une urbanisation rapide et souvent désordonnée, ces villes doivent relever des défis importants en matière de transport urbain, notamment la croissance démographique, l'insuffisance des infrastructures et la prédominance des transports informels. Les résultats montrent que la mobilité urbaine dans ces villes se caractérise par une forte dépendance à

l'égard des modes de transport informels, qui sont souvent mal réglementés mais qui assurent néanmoins l'essentiel des déplacements quotidiens de millions d'habitants. Cette situation, combinée au mauvais état des réseaux routiers revêtus (moins de 30 % du réseau), entraîne une congestion des routes principales, des embouteillages chroniques et une mauvaise qualité de service, ce qui affecte la productivité économique et le bien-être de la population.

En outre, l'analyse révèle de profondes inégalités spatiales et sociales. Les populations périphériques, les femmes, les personnes âgées et les plus vulnérables souffrent d'une mobilité réduite, caractérisée par de longs temps de trajet, un accès difficile aux transports formels et une exposition accrue aux risques d'accidents et d'insécurité. Ces disparités soulignent la nécessité d'une approche plus inclusive et plus équitable de la mobilité urbaine. Les politiques publiques, encore confuses et souvent cloisonnées, peinent à répondre à ces défis. Malgré quelques initiatives prometteuses, telles que les projets de bus à haut niveau de service à Kinshasa et les plans de réhabilitation des infrastructures à Brazzaville, le manque de coordination institutionnelle, la faiblesse des dotations financières et la marginalisation du secteur informel entravent la mise en œuvre de solutions durables.

Ce travail appelle donc à repenser la mobilité urbaine dans les villes d'Afrique centrale, en mettant l'accent sur des stratégies intégrées combinant un urbanisme approprié, la modernisation des infrastructures, une réglementation intelligente des transports informels et une participation active des usagers. Le défi est considérable, mais essentiel pour garantir un développement urbain harmonieux, durable et inclusif au service des millions de personnes qui vivent dans la région.

**Conflit d'intérêts :** Les auteurs n'ont signalé aucun conflit d'intérêts.

**Disponibilité des données :** Toutes les données sont incluses dans le contenu de l'article.

**Déclaration de financement :** Les auteurs n'ont obtenu aucun financement pour cette recherche.

## References:

1. Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Routledge.
2. De Boeck, F., & Baloji, S. (2015). *Suturing the City: Living Together in Congo's Urban Worlds*. Autograph ABP.
3. Godard, X. (2002). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Karthala.

4. Harvey, D. (2009). *Cosmopolitanism and the Geographies of Freedom*. Columbia University Press.
5. Kini Masiala, M. (2021). Influence spatiale et services écosystémiques des espaces verts urbains publics de Kinshasa (RDC). *Revue égin*, 2021.
6. Klopp, J. M., & Mitullah, W. V. (2015). *Transport and accessibility in African cities: Reducing poverty and inequality*. *International Development Policy*, 7(1), 1–18.
7. Mfewou, A. (2022). Regional, Decentralization and Traditional Power in Cameroon. *Journal of Education, Society and Behavioural Science*, 12-19.
8. Morange, M. (2019). *Kinshasa: une ville de débrouille en quête de projets*. In C. Fourchard (Ed.), *Mobilités africaines: modernité, informalité et pouvoir* (pp. 123–146). Presses de Sciences Po.
9. Njoh, A. J. (2017). *Planning in contemporary Africa: The state, town planning and society in Cameroon*. Routledge.
10. Olvera, L. D., et al. (2016). *La mobilité urbaine dans les villes africaines : Lieux de vie, lieux d'activité et accès aux services*. Karthala.
11. Olvera, L. D., Plat, D., & Pochet, P. (2008). *Poverty and urban mobility in sub-Saharan African cities: The case of Conakry and Douala*. *Transport Policy*, 15(3), 216–224.
12. Peters, D. (2013). *Gender and Sustainable Urban Mobility*. Global Report on Human Settlements, UN-Habitat.
13. Porter, G. (2011). *Mobility constraints and transport in sub-Saharan Africa: The impact of travel behavior on access to services*. *Transport Reviews*, 31(1), 91–112.
14. Salon, D., & Gulyani, S. (2010). *Mobility, poverty, and gender: Travel 'choices' of slum residents in Nairobi, Kenya*. *Transport Reviews*, 30(5), 641–657.
15. Soja, E. W. (2010). *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press.
16. Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.
17. Venter, C., Mahendra, A., & Hidalgo, D. (2020). *From mobility to access for all: Expanding urban transportation choices in Africa and Asia*. World Resources Institute.