

## Dynamiques de la mobilité urbaine dans trois métropoles d'Afrique centrale : Kinshasa, Douala et Brazzaville

*Abdoulay Mfewou*

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

[Doi:10.19044/esj.2026.v22n8p98](https://doi.org/10.19044/esj.2026.v22n8p98)

Submitted: 16 October 2025

Accepted: 13 March 2026

Published: 31 March 2026

Copyright 2026 Author(s)

Under Creative Commons CC-BY 4.0

OPEN ACCESS

*Cite As:*

Mfewou, A. (2026). *Dynamiques de la mobilité urbaine dans trois métropoles d'Afrique centrale : Kinshasa, Douala et Brazzaville*. European Scientific Journal, ESJ, 22 (8), 98.

<https://doi.org/10.19044/esj.2026.v22n8p98>

### Résumé

Face à une urbanisation rapide et 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 à Kinshasa, Douala et Brazzaville, en mettant en évidence l'influence de l'urbanisme, des pratiques informelles et des politiques publiques sur la mobilité quotidienne. L'étude repose sur une approche comparative et une méthodologie mixte combinant des enquêtes de terrain 750 usagers (hommes 58 %, femmes 42 %) répartis dans les trois villes. Des entretiens avec les acteurs du transport et des analyses spatiales des flux et des infrastructures. Nous avons utilisé les statistiques descriptives (pourcentages, effectifs), les tests inférentiels (chi-carré et ANOVA) pour valider les hypothèses. Les résultats montrent une forte prédominance des transports informels, qui représentent environ 70 % des trajets à Kinshasa, 65 % à Douala et 60 % à Brazzaville, avec des temps de trajet moyens élevés. Le Chi-carré sur le revenu  $\times$  mode de transport ( $\chi^2 = 142,3$  ;  $p < 0,001$ ), perception  $\times$  contraintes ( $\chi^2 = 97,6$  ;  $p < 0,001$ ) et l'ANOVA sur la localisation  $\times$  temps trajet ( $F = 38,7$  ;  $p < 0,001$ ), mode  $\times$  coût journalier ( $F = 56,4$  ;  $p < 0,001$ ). Il ressort des interprétations que toutes les hypothèses sont confirmées, indiquant que la mobilité urbaine est fortement conditionnée par les facteurs socio-économiques, spatiaux et institutionnels. La mobilité et le trafic dans les villes de Kinshasa, Douala et Brazzaville se caractérisent par une forte dépendance aux transports informels, des temps de trajet longs et des coûts élevés pour les

usagers, en particulier les ménages à faibles revenus. Des tests inférentiels confirment que le revenu, le lieu de résidence et le mode de transport influencent les choix et les perceptions des usagers. Ces dépenses journalières liées au transport montrent que 81 % des utilisateurs dépensent plus de 1000 francs CFA par jour pour leurs transports, 35 % d'entre eux dépensant même plus de 2 000 francs CFA, ce qui aggrave les inégalités et la vulnérabilité économique des ménages, en particulier dans les péri-urbaines. Ces résultats mettent en évidence l'inadéquation entre la croissance urbaine, l'organisation spatiale et la gouvernance des transports, et soulignent la nécessité de repenser les politiques de mobilité dans une perspective inclusive et durable afin de réduire les inégalités et d'améliorer l'efficacité des déplacements urbains.

---

**Mots clés :** Afrique centrale, Justice spatiale, Mobilité, Transports informels

---

## **Dynamics of Urban Mobility in Three Central African Metropolises: Kinshasa, Douala, and Brazzaville**

*Abdoulay Mfewou*

Lecturer at the University of Dschang, Cameroon  
Associate Researcher at CESSMA, Paris Cité University, France

---

### **Abstract**

Faced with rapid and uncontrolled urbanization, cities in Central Africa are undergoing profound changes in their mobility systems. This article analyzes traffic and travel dynamics in Kinshasa, Douala, and Brazzaville, highlighting the influence of urban planning, informal practices, and public policies on daily mobility. The study is based on a comparative approach and a mixed methodology combining field surveys of 750 users (58% men, 42% women) in the three cities, interviews with transport stakeholders, and spatial analyses of flows and infrastructure. We used descriptive statistics (percentages, numbers) and inferential tests (chi-square and ANOVA) to validate the hypotheses. The results show a strong predominance of informal transport, which accounts for around 70% of journeys in Kinshasa, 65% in Douala, and 60% in Brazzaville, with high average journey times. The Chi-square on income  $\times$  mode of transport ( $\chi^2 = 142.3$ ;  $p < 0.001$ ), perception  $\times$  constraints ( $\chi^2 = 97.6$ ;  $p < 0.001$ ) and ANOVA on location  $\times$  travel time ( $F = 38.7$ ;  $p < 0.001$ ), mode  $\times$  daily cost ( $F = 56.4$ ;  $p < 0.001$ ). The interpretations confirm all the hypotheses, indicating that urban mobility is strongly influenced by socioeconomic, spatial, and institutional factors. Mobility and traffic in the cities of Kinshasa, Douala, and Brazzaville are characterized by a heavy reliance on informal transportation, long travel times, and high costs

for users, particularly low-income households. Inferential tests confirm that income, place of residence, and mode of transport influence users' choices and perceptions. These results highlight the mismatch between urban growth, spatial organization, and transport governance, and underscore the need to rethink mobility policies from an inclusive and sustainable perspective in order to reduce inequalities and improve the efficiency of urban travel.

---

**Keywords:** Central Africa, Spatial justice, Mobility, Informal transportation

## 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, 2025).

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 et hypothèse**

L'objectif général de cette recherche était d'analyser les formes, les acteurs et la logique de la mobilité urbaine à Kinshasa, Douala et Brazzaville afin de mieux comprendre leur rôle dans la structuration des aires métropolitaines et de proposer des axes d'amélioration adaptés aux réalités locales. Dans notre hypothèse, la mobilité urbaine à Kinshasa, Douala et Brazzaville repose principalement sur des systèmes hybrides caractérisés par leur informalité et une planification publique insuffisante, ce qui contribue à la fragmentation de l'espace urbain et renforce les inégalités socio-spatiales.

## **Questions de recherche**

Comment les dynamiques actuelles de mobilité urbaine façonnent-elles l'organisation socio-spatiale et les inégalités d'accès aux ressources urbaines dans les villes de Kinshasa, Douala et Brazzaville ?

## **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 des hommes et les femmes), 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.

**Tableau 1 : Répartition des enquêtés selon le sexe**

| <b>Sexe</b>  | <b>Effectif</b> | <b>Pourcentage (%)</b> |
|--------------|-----------------|------------------------|
| Hommes       | 435             | 58                     |
| Femmes       | 315             | 42                     |
| <b>Total</b> | <b>750</b>      | <b>100</b>             |

Source : Enquête de terrain, 2025

Ce tableau montre que la proportion significative de femmes (42 %) souligne leur rôle croissant dans la mobilité urbaine, en particulier pour les déplacements liés au commerce, à l'éducation et aux services domestiques.

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

Analyse statistique avec SPSS 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) 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. Le Chi-carré a été utilisé : revenu et mode de transport, perception du trafic et contraintes. Aussi l'ANOVA sur : localisation résidentielle et temps de trajet, mode de transport et coût. Ces analyses valident les hypothèses selon lesquelles la mobilité urbaine est structurée par le revenu, la distance et la gouvernance.

### **Mobilité et dynamique des trafics dans les villes d'Afrique centrale**

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'utilisateurs de la route et d'acteurs du transport a été constitué sur la base de critères géographiques (centre/péri-urbaines), 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.

### **Résultats et Discussions**

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



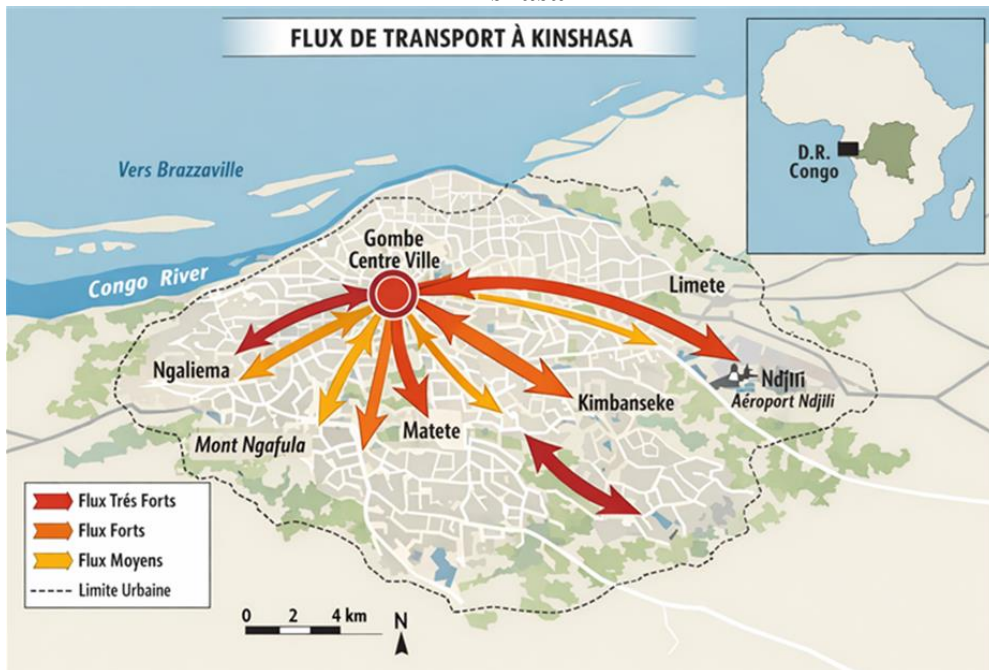
% contre 20 % pour la marche. La fréquence des pannes et des arrêts dus à l'état des routes est très élevée pendant la saison des pluies. Dans la perception des usagers, l'insécurité est plus forte et il y a un manque de réglementation.

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.

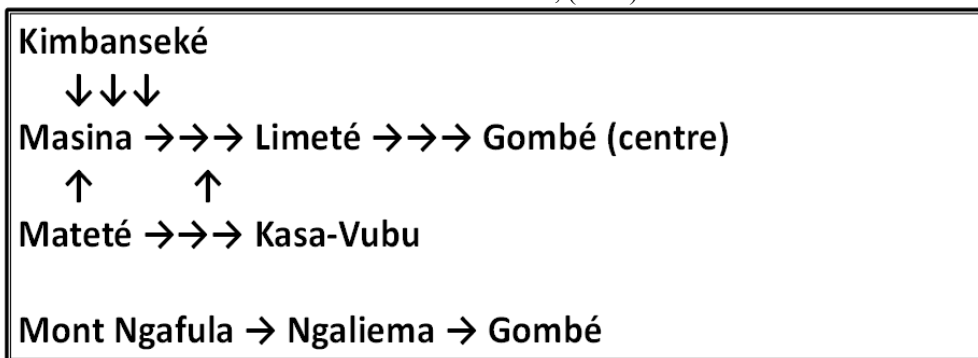
Cependant, dans la ville de Brazzaville (République du Congo), sur les 200 personnes interrogées, 160 étaient des usagers des transports, dont 70 usagers des transports informels (taxis, bus partagés), 60 piétons et 30 motocyclistes. Parmi les autres parties prenantes clés (40), on comptait 10 chauffeurs 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, Talangaï 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.



## Schéma 1 simplifié de flux de transport (structure générale) de la ville de Kinshasa



Source: Mfewou A., (2025)



Source: Mfewou A., (2025)

Ce schéma montre les principaux centres d'émission de flux de transport. Gombe : centre administratif et économique ; Limeté-Boulevard Lumumba : corridor économique majeur ; Ndjili : zone aéroportuaire ; Masina-Kimbanseké : zones résidentielles très peuplées ; Ngaliéma-Mont Ngafula: péri-urbains Ouest.

Il ressort que les flèches représentent les directions des déplacements-domicile-travail et les intensités des flux. Ces flux convergent vers **Gombé**, principal pôle d'emploi de la ville de la ville de Kinshasa. Les flèches représentent les directions des trajets domicile-travail et l'intensité des flux de

circulation. Ces flux convergent vers Gombé, le principal pôle d'emploi de la ville. L'analyse montre aussi que la mobilité urbaine à Kinshasa est fortement polarisée c'est-à-dire la polarisation vers le centre (Gombé), flux radiaux le long du boulevard Lumumba, dépendance vis-à-vis des transports informels (taxi-bus, minibus, motos) et, enfin, la congestion importante sur quelques axes clés. Ces analyses de réseau montrent que certains corridors (Limet-Gombé-Ndjili) concentrent la majeure partie du trafic urbain.

**Tableau 2 :** 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 | Zone enclavée, taxis sans papier |

Source : Enquête de terrain, 2025

**Tableau 3 :** Répartition des enquêtés par catégorie socio-économique

| Mode de transport  | Faible revenu | Revenu moyen | Revenu élevé | Total      |
|--------------------|---------------|--------------|--------------|------------|
| Moto-taxi          | 145           | 85           | 25           | 255        |
| Taxi collectif     | 110           | 85           | 23           | 218        |
| Bus                | 50            | 65           | 20           | 135        |
| Marche             | 38            | 40           | 12           | 90         |
| Véhicule personnel | 10            | 10           | 32           | 52         |
| <b>Total</b>       | <b>353</b>    | <b>285</b>   | <b>112</b>   | <b>750</b> |

Source : Enquête de terrain, 2025

**Test statistique :**  $\chi^2 = 142,3$  ; ddl = 8 ;  $p < 0,001$

**Interprétation :** Le choix du mode de transport dépend fortement du revenu.

### Transport formel et informel dans les trois villes

Les personnes vivant en banlieue et dans les zones péri-urbaines utilisent beaucoup plus les transports informels que celles vivant dans le centre-ville.

**Tableau 4 :** Usage du transport formel et informel

| Type de transport  | Effectif   | Pourcentage (%) |
|--------------------|------------|-----------------|
| Transport informel | 500        | 66,7            |
| Transport formel   | 250        | 33,3            |
| <b>Total</b>       | <b>750</b> | <b>100</b>      |

Source : Entretiens de terrain, 2025

Les résultats montrent une relation significative entre la zone de résidence et le type de transport utilisé ( $\chi^2 = 68,42$  ;  $p < 0,001$ ), une différence significative dans les temps de trajet entre les transports formels et informels ( $t = 9,87$  ;  $p < 0,001$ ) et une variation significative des coûts de transport selon la catégorie socio-économique ( $F = 24,63$  ;  $p < 0,001$ ).

Ce tableau met en évidence la nette prédominance des transports informels dans les pratiques de mobilité urbaine des personnes interrogées. Sur les 750 usagers interrogés, 500 personnes, soit 66,7 %, ont déclaré utiliser principalement des modes de transport informels (taxis collectifs, motos-taxis, véhicules sans licence), contre 250 usagers, soit 33,3 %, qui utilisent les transports formels (services de bus structurés, services publics ou privés organisés). Cette répartition reflète le rôle central du secteur informel dans le fonctionnement quotidien de la mobilité urbaine à Kinshasa, Douala et Brazzaville. L'utilisation généralisée des transports informels s'explique par plusieurs facteurs mentionnés par les personnes interrogées lors de l'enquête sur le terrain : la couverture spatiale limitée des réseaux formels, la flexibilité des itinéraires, la disponibilité immédiate des véhicules et la capacité à s'adapter aux contraintes routières.

En outre, l'utilisation relativement faible des transports formels révèle les limites structurelles des politiques de transport public dans ces villes, notamment l'insuffisance de l'offre, le matériel roulant obsolète et la mauvaise régularité du service. Cette situation contribue à renforcer les inégalités en matière d'accessibilité entre les quartiers centraux mieux desservis et les zones péri-urbaines qui dépendent fortement des opérateurs informels.

**Tableau 5 : Coût journalier moyen selon le mode de transport (ANOVA)**

| Mode de transport  | Moyenne coût journalier (FCFA) | Écart-type |
|--------------------|--------------------------------|------------|
| Moto-taxi          | 1 450                          | 210        |
| Taxi collectif     | 1 350                          | 180        |
| Bus                | 1 100                          | 150        |
| Marche             | 800                            | 100        |
| Véhicule personnel | 2 300                          | 450        |

Source : Enquête de terrain, 2025

**Test statistique :  $F = 56,4$  ;  $p < 0,001$**

**Interprétation :** Le coût quotidien diffère significativement selon le mode de transport.

**Tableau 6 : Temps moyens de déplacement urbain**

| Durée du trajet     | Effectif   | Pourcentage (%) |
|---------------------|------------|-----------------|
| Moins de 30 minutes | 158        | 21              |
| 30 – 60 minutes     | 330        | 44              |
| 60 – 90 minutes     | 188        | 25              |
| Plus de 90 minutes  | 74         | 10              |
| <b>Total</b>        | <b>750</b> | <b>100</b>      |

Source : Enquête de terrain, 2025

Le tableau 6 montre que 79 % des utilisateurs mettent plus de 30 minutes pour se déplacer, dont 35 % plus d'une heure, ce qui reflète les mauvaises performances du réseau routier en raison de la congestion et de l'étalement urbain, avec des effets négatifs sur la productivité et le bien-être.

**Tableau 7 : Dépenses journalières liées au transport**

| <b>Coût journalier (FCFA)</b> | <b>Effectif</b> | <b>Pourcentage (%)</b> |
|-------------------------------|-----------------|------------------------|
| < 1 000                       | 143             | 19                     |
| 1 000 – 2 000                 | 345             | 46                     |
| 2 000 – 3 000                 | 173             | 23                     |
| > 3 000                       | 89              | 12                     |
| <b>Total</b>                  | <b>750</b>      | <b>100</b>             |

Source : Enquête de terrain, 2025

Le tableau 7 montre que 81 % des utilisateurs dépensent plus de 1 000 francs CFA par jour pour leurs transports, 35 % d'entre eux dépensant même plus de 2 000 francs CFA, ce qui aggrave les inégalités et la vulnérabilité économique des ménages, en particulier dans les périphéries urbaines.

**Tableau 8 : Contraintes majeures rencontrées par les usagers**

| <b>Contraintes principales</b> | <b>Effectif</b> | <b>Pourcentage (%)</b> |
|--------------------------------|-----------------|------------------------|
| Embouteillages / congestion    | 240             | 32                     |
| Coût élevé du transport        | 195             | 26                     |
| Insécurité routière            | 135             | 18                     |
| Mauvais état des routes        | 113             | 15                     |
| Incivilités / surcharge        | 67              | 9                      |
| <b>Total</b>                   | <b>750</b>      | <b>100</b>             |

Source : Enquête de terrain, 2025

Le tableau 8 montre que les principales contraintes sont la congestion (32 %), les coûts de transport élevés (26 %) et la sécurité routière (18 %), ce qui reflète des problèmes d'infrastructure et d'application de la loi, tandis que l'incivilité (9 %) est considérée comme moins prioritaire par les utilisateurs.

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 et les travaux de Olvera, L. D., et al., en 2016 sur la mobilité urbaine dans les villes africaines des lieux de vie, lieux d'activité et accès aux services. 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. Ces résultats partagent les travaux menés par Akiyo, O. L. R., et al., en 2016 sur l'embouteillage dans les grandes villes de l'Afrique de l'Ouest et ses problèmes.

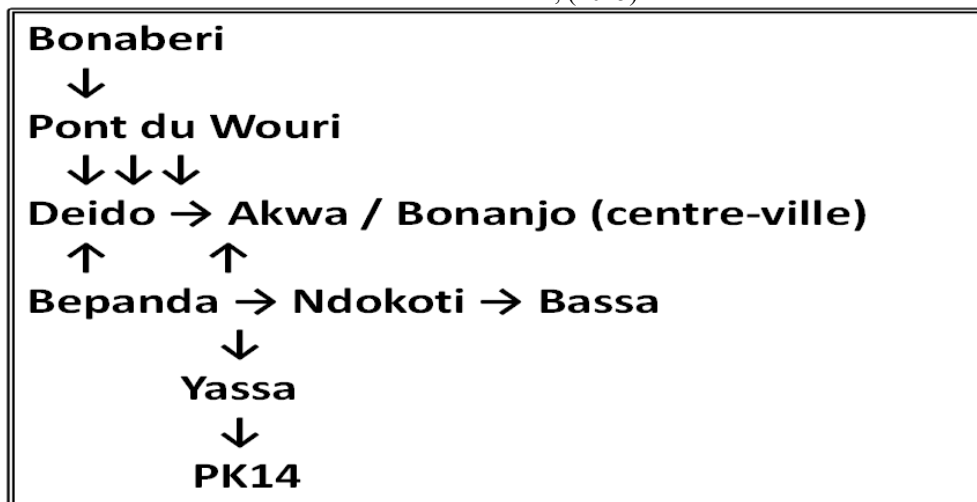
### **Urbanisation et transformations des villes d'Afrique Centrale**

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.

## Schéma 2 structurants le transport dans la ville de Douala



Source: Mfewou A., (2025)



Source: Mfewou A., (2025)

Ce schéma montre que les flèches indiquent les flux de transports. Ces flux convergent vers Akwa-Bonanjo, le centre économique. La RN3 (Route Nationale 3) est l'une des principales routes reliant Douala à Yaoundé et structurant les déplacements au sein de la ville. Notre analyse montre que le trafic est concentré dans le centre, les quartiers d'emploi tels qu'Akwa et



Bonanjo attirant des flux quotidiens urbains. Le carrefour de Ndokoti est important car il relie plusieurs routes principales et constitue un pôle pour les taxis, les bus et les motos. La mobilité est dominée par les transports informels, les taxis, les minibus et les motos représentant la majorité des déplacements urbains. Le projet de modernisation des transports montre que la ville prévoit de mettre en place un système de bus à haut niveau de service (BHNS) avec environ 27 km de lignes et 44 stations afin de réduire les embouteillages.

### **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**

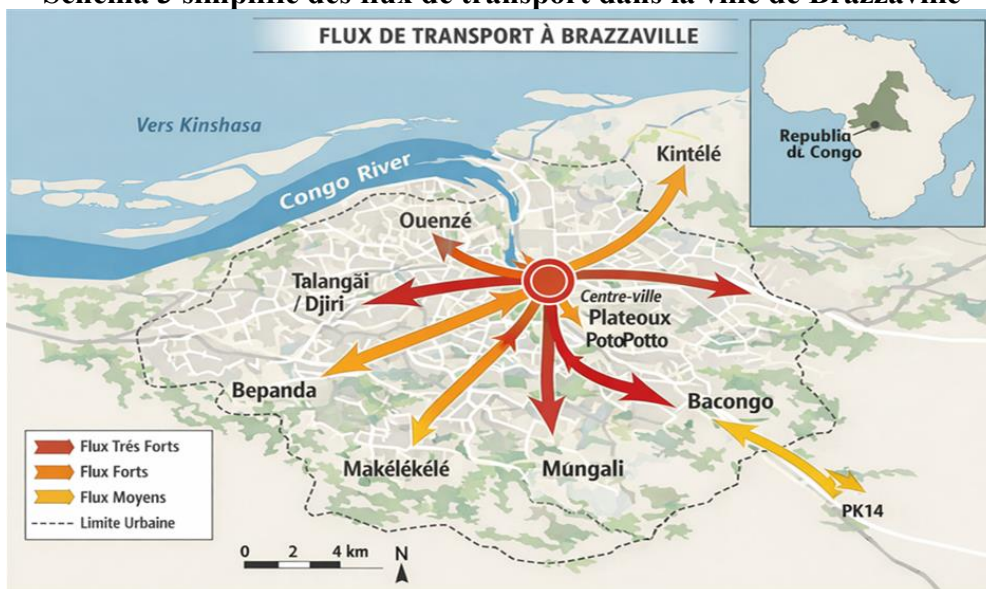
L'urbanisation s'est largement développée en dehors de tout cadre formel, environ 60 à 80 % des constructions urbaines étant réalisées sans permis (source : ONU-Habitat, 2022). L'étalement urbain crée des banlieues mal desservies, souvent sans accès à des routes pavées ou à des transports structurés. 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.



### Schéma 3 simplifié des flux de transport dans la ville de Brazzaville



Source: Mfewou A., (2025)



Source: Mfewou A., (2025)

Les principaux centres d'attraction et d'émigration sont : le centre-ville (Plateau/Poto-Poto): centre administratif et commercial ; Baongo-Makélékélé : anciens quartiers résidentiels; Moungali–Ouenzé : zones densément peuplées; Talangaï–Djiri : extensions urbaines récentes; Kintélé : nouvelle zone d'urbanisation dotée d'équipements modernes. Ce schéma montre que les flèches représentent les flux de transport entre le domicile et le lieu de travail, ainsi qu'entre le domicile et les commerces. La plupart des flux convergent vers le centre administratif et commercial. Dans notre analyse nous enregistrons que la mobilité urbaine à Brazzaville repose principalement sur les taxis collectifs et individuels, les minibus urbains (Sotrac) et les motos-taxis dans certains quartiers péri-urbains. Le port fluvial de Brazzaville est

également une plaque tournante importante pour les flux de marchandises et les traversées vers Kinshasa via le fleuve Congo. La structure des flux de mobilité à Brazzaville se caractérise par : un degré élevé de centralisation vers le centre administratif, des flux radiaux Nord-Sud depuis Talangaï et Ouenzé, une dépendance vis-à-vis des transports informels et un rôle stratégique pour le transport fluvial vers Kinshasa.

### **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.

**Tableau 9 :** Association entre perception du trafic et contraintes rencontrées ( $\chi^2$ )

| Contraintes principales | Très mauvaise | Mauvaise   | Acceptable | Bonne     | Total      |
|-------------------------|---------------|------------|------------|-----------|------------|
| Congestion              | 180           | 160        | 50         | 10        | 400        |
| Coût élevé              | 140           | 120        | 70         | 10        | 340        |
| Insécurité              | 50            | 60         | 20         | 5         | 135        |
| Mauvais état routes     | 40            | 40         | 25         | 8         | 113        |
| Incivilités/surcharge   | 15            | 20         | 20         | 12        | 67         |
| <b>Total</b>            | <b>425</b>    | <b>400</b> | <b>185</b> | <b>45</b> | <b>750</b> |

Source : Enquête de terrain, 2025

**Test statistique :**  $\chi^2 = 97,6$  ; ddl = 12 ;  $p < 0,001$

**Interprétation :** La perception négative du trafic est significativement liée aux contraintes majeures rencontrées par des usagers.

**Tableau 10 :** Résultats des entretiens avec les acteurs du transport urbain

| Indicateurs issus des entretiens             | Pourcentage (%) |
|----------------------------------------------|-----------------|
| Reconnaissance d'un déficit de planification | 72              |
| Dégradation des infrastructures évoquée      | 65              |
| Absence de régulation du transport informel  | 58              |

Source : Entretiens de terrain, 2025

Le tableau 10 montre que 72 % des acteurs institutionnels signalent un manque de planification, 65 % signalent une détérioration des infrastructures et 58 % signalent un manque de réglementation des transports informels. Ces conclusions, confirmées par des observations du flux de circulation, confirment que les problèmes de mobilité à Kinshasa, Douala et Brazzaville résultent d'un décalage entre la croissance urbaine, l'organisation spatiale et la gouvernance, avec des tendances communes aux grandes villes d'Afrique centrale.

## 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 :** L'auteur a déclaré n'avoir aucun conflit d'intérêts.

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

**Déclaration de financement :** L'auteur n'a bénéficié d'aucun financement pour cette recherche.

#### **References:**

1. Akiyo, O. L. R., Adoukpe, J., Babajide, C. L., Akobi, I., & N'bessa, B. (2016). L'embouteillage dans les grandes villes de l'Afrique de l'Ouest et ses problèmes: Cas de Cotonou au Bénin. *African Sociological Review/Revue Africaine de Sociologie*, 20(1), 87-110.
2. Bamba, M. (2017). La liberté de circulation et le développement humain en Afrique de l'Ouest et du Centre. Ed. . Torrossa.
3. Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Routledge.

4. De Boeck, F., & Baloji, S. (2015). *Suturing the City: Living Together in Congo's Urban Worlds*. Autograph ABP.
5. Godard, X. (2002). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Karthala.
6. Harvey, D. (2009). *Cosmopolitanism and the Geographies of Freedom*. Columbia University Press.
7. Kini Masiala, M. (2021). Influence spatiale et services écosystémiques des espaces verts urbains publics de Kinshasa (RDC). *Revue egi n*, 2021.
8. Klopp, J. M., & Mitullah, W. V. (2015). Transport and accessibility in African cities: Reducing poverty and inequality. *International Development Policy*, 7(1), 1–18.
9. Mfewou, A. (2022). Regional, Decentralization and Traditional Power in Cameroon. *Journal of Education, Society and Behavioural Science*, 12-19.
10. 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.
11. Njoh, A. J. (2017). *Planning in contemporary Africa: The state, town planning and society in Cameroon*. Routledge.
12. Olvera, L. D., et al. (2016). *La mobilité urbaine dans les villes africaines : Lieux de vie, lieux d'activité et accès aux services*. Karthala.
13. 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.
14. Peters, D. (2013). *Gender and Sustainable Urban Mobility*. Global Report on Human Settlements, UN-Habitat.
15. 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.
16. Salon, D., & Gulyani, S. (2010). Mobility, poverty, and gender: Travel 'choices' of slum residents in Nairobi, Kenya. *Transport Reviews*, 30(5), 641–657.
17. Soja, E. W. (2010). *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press.
18. Urry, J. (2007). *Mobility's*. Polity Press.
19. Venter, C., Mahendra, A., & Hidalgo, D. (2020). *From mobility to access for all: Expanding urban transportation choices in Africa and Asia*. World Resources Institute.