

Les embouteillages à Kinshasa : causes, effets socio-économiques et défis de gouvernance urbaine

Traffic Congestion in Kinshasa: Causes, Socio-Economic Effects and Urban Governance Challenges.

Auteur 1 : MUKWAMA ISRAËL Amos,

Auteur 2 : MBUDI MASUNDA Martin,

MUKWAMA ISRAËL Amos, DEA à l'Université Pédagogique Nationale (UPN) RDC

MBUDI MASUNDA Martin, DEA à l'Université Pédagogique Nationale (UPN) RDC

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

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

Pour citer cet article : MUKWAMA ISRAËL .A & MBUDI MASUNDA .M (2026) « Les embouteillages à Kinshasa : causes, effets socio-économiques et défis de gouvernance urbaine », African Scientific Journal « Volume 03, Num 37 » pp: 001 – 016.



DOI : 10.5281/zenodo.22113292
Copyright © 2026 – ASJ



Résumé

Cette étude porte sur les embouteillages à Kinshasa, leurs principaux déterminants, leurs effets socio-économiques et les défis de gouvernance urbaine qui en découlent. Elle a pour objectif d'analyser les facteurs associés à la congestion routière ainsi que ses conséquences sur la mobilité, la productivité et les conditions de vie des populations, afin de dégager des pistes d'amélioration de la mobilité urbaine. La recherche adopte une approche quantitative à visée descriptive et analytique, fondée sur une enquête de terrain réalisée au moyen d'un questionnaire structuré auprès d'un échantillon de 500 répondants. L'échantillon a été constitué selon une méthode d'échantillonnage non probabiliste par quotas et les données ont été traitées à l'aide du logiciel STATA/SE 15.1. Les résultats montrent que la surpopulation constitue le facteur le plus fortement perçu comme cause des embouteillages (score moyen de 4,488 sur 5), suivie du comportement des usagers (4,036) et des insuffisances infrastructurelles (4,008). Le temps de trajet moyen atteint environ 108 minutes et les enquêtés signalent également des retards, des effets sur la santé et le stress ainsi que des dépenses de transport importantes. Les solutions privilégiées concernent notamment l'élargissement des routes, le développement des routes secondaires, le transport ferroviaire et le renforcement de la discipline routière. L'étude conclut que la congestion à Kinshasa constitue un phénomène multifactoriel qui nécessite une réponse intégrée associant investissements infrastructurels, amélioration du transport collectif, régulation du trafic et meilleure planification urbaine.

Mots-clés : embouteillages, mobilité urbaine, infrastructures, gouvernance urbaine, Kinshasa.

Abstract

This study examines traffic congestion in Kinshasa, its main determinants, its socio-economic effects, and the urban governance challenges arising from it. Its main objective is to analyze the factors associated with road congestion and its consequences for mobility, productivity, and living conditions, in order to identify ways of improving urban mobility. The study adopts a quantitative approach with descriptive and analytical aims, based on a field survey conducted using a structured questionnaire among a sample of 500 respondents. A non-probability quota sampling method was used, and the data were processed with STATA/SE 15.1. The results indicate that population growth/overpopulation is perceived as the strongest cause of congestion, with a mean score of 4.488 out of 5, followed by road-user behavior (4.036) and infrastructure deficiencies (4.008). The average travel time reaches approximately 108 minutes, while respondents also report delays, health and stress-related effects, and significant transportation expenses. The most frequently preferred solutions include road widening, the development of secondary roads, railway transport, and stronger road discipline. The study concludes that traffic congestion in Kinshasa is a multifactorial phenomenon requiring an integrated response combining infrastructure investment, improved public transport, traffic regulation, and better urban planning.

Keywords: traffic congestion, urban mobility, infrastructure, urban governance, Kinshasa.

1. INTRODUCTION

Kinshasa, capitale de la République Démocratique du Congo, constitue aujourd'hui l'une des plus grandes métropoles africaines tant par sa population que par son dynamisme économique. Avec une croissance démographique rapide et une expansion spatiale continue, la ville fait face à des défis structurels majeurs dans le domaine du transport urbain. Parmi ces défis, la problématique des embouteillages apparaît comme l'une des plus préoccupantes, tant pour les ménages que pour les acteurs économiques. Cette étude analyse les embouteillages à Kinshasa : causes, effets socio-économiques et défis de gouvernance urbaine.

Chaque jour, les principaux axes routiers de la ville, notamment le Boulevard Lumumba, le Boulevard du 30 Juin, l'avenue de l'Université et les grandes artères reliant les communes périphériques au centre-ville, connaissent une congestion intense. Cette situation ralentit considérablement la mobilité des personnes et des biens, affectant directement la productivité du travail, la ponctualité des activités économiques ainsi que la qualité de vie des populations. Des analyses récentes soulignent que la congestion routière à Kinshasa est devenue un véritable frein au développement urbain et économique. Une étude comparative récente sur les mobilités en Afrique centrale montre que Kinshasa souffre d'une urbanisation rapide non accompagnée par une planification adéquate des infrastructures de transport, ce qui accentue la saturation du réseau routier.

Cette réalité s'inscrit dans un contexte marqué par plusieurs facteurs : insuffisance des routes modernes, dégradation avancée des infrastructures existantes, forte concentration des activités administratives et commerciales dans certaines zones, multiplication des véhicules privés, croissance du transport informel, ainsi qu'une gouvernance urbaine encore insuffisamment coordonnée.

À cet effet, la Direction générale du Trésor français, dans sa publication récente sur les transports urbains en Afrique (2024), met en évidence que les grandes métropoles africaines sont confrontées à une congestion croissante en raison du manque de systèmes de transport collectif de masse et de la prédominance de modes de déplacement informels, une observation qui correspond parfaitement au cas de Kinshasa.

Ainsi, l'étude des embouteillages à Kinshasa revêt un intérêt scientifique, économique et social majeur dans la mesure où elle permet de comprendre les déterminants de la congestion urbaine et ses implications sur le développement de la ville.

La question des embouteillages à Kinshasa dépasse aujourd'hui le simple cadre d'un dysfonctionnement de la circulation routière pour s'inscrire dans une problématique plus large de gouvernance urbaine, de développement économique et de planification territoriale. Dans une métropole dont la croissance démographique et spatiale s'est accélérée de manière exponentielle au cours des dernières décennies, les infrastructures de transport semblent désormais incapables d'absorber l'intensification continue des flux de mobilité quotidienne. En effet, Kinshasa concentre une part importante des activités administratives, universitaires, commerciales et industrielles du pays. Cette forte polarisation des fonctions urbaines entraîne des déplacements massifs et simultanés vers certains pôles stratégiques, notamment la Gombe, Limete, Matete, Lemba et le corridor du Boulevard Lumumba. À cela s'ajoute la dégradation progressive des routes, l'insuffisance des voies secondaires, la faible capacité du transport collectif ainsi que la prolifération du transport informel, qui accentuent considérablement la saturation du réseau routier.

Des analyses récentes montrent que la congestion urbaine à Kinshasa constitue désormais un coût économique majeur. Selon une publication récente de Radio Okapi (2025), Embouteillages à Kinshasa : un véritable casse-tête pour les Kinois, les usagers sont souvent contraints de parcourir de longues distances à pied ou de passer plusieurs heures sur les principaux axes routiers, ce qui réduit la productivité du travail, perturbe les horaires académiques et accroît les coûts de transaction au sein de l'économie urbaine.

Sous un angle plus théorique, cette situation renvoie à la problématique de l'inadéquation entre croissance urbaine et infrastructures publiques. En économie du développement urbain, une ville dont les investissements en infrastructures n'évoluent pas au même rythme que la croissance démographique tend à connaître des phénomènes de congestion chronique, générateurs d'externalités négatives : perte de temps, surconsommation de carburant, pollution atmosphérique, stress social et baisse du bien-être collectif.

Dans cette perspective, l'analyse récente de Congo Quotidien (2025), Kinshasa étouffe sous ses embouteillages : la crise de mobilité urbaine qui paralyse une capitale en pleine expansion souligne que la voirie kinoise reste largement héritée d'une époque où la pression démographique était nettement plus faible, ce qui rend aujourd'hui le système de mobilité profondément inadapté aux réalités contemporaines.

Par ailleurs, la problématique des embouteillages soulève également la question de l'efficacité des politiques publiques de transport et de la coordination institutionnelle. L'absence d'une stratégie durable de mobilité urbaine, intégrant à la fois les transports collectifs, la

réhabilitation routière, la régulation du trafic et l'aménagement du territoire, semble contribuer à la persistance du phénomène.

À cet égard, une autre référence récente, Fatshimetrie (2025), Embouteillages à Kinshasa : défis et solutions pour une mobilité urbaine durable, met en évidence que la congestion ne relève pas uniquement d'un problème technique, mais reflète également les limites structurelles de la gouvernance urbaine et de la planification des investissements publics.

Dès lors, la persistance et l'aggravation des embouteillages à Kinshasa appellent une réflexion scientifique approfondie sur leurs déterminants, leurs effets socio-économiques ainsi que sur les mécanismes de réponse susceptibles d'améliorer durablement la mobilité urbaine. Ainsi, une question principale et deux questions spécifiques vont devoir guider cette étude

La question principale de cette étude consiste à savoir, quels sont les principaux déterminants des embouteillages à Kinshasa et quelles en sont les conséquences socio-économiques sur la mobilité urbaine et le développement de la ville ?

L'objectif principal **est d'analyser** les principaux déterminants des embouteillages à Kinshasa ainsi que leurs conséquences socio-économiques sur la mobilité urbaine, la productivité et le développement de la ville, en vue de proposer des mécanismes susceptibles d'améliorer durablement la circulation routière.

La présente recherche est structurée en quatre grandes parties. Après cette introduction, la première partie présente la méthodologie retenue, notamment l'approche de recherche, les méthodes mobilisées, les moyens de collecte des données et la constitution de l'échantillon. La deuxième partie est consacrée à la présentation et à l'analyse des résultats de l'enquête auprès des 500 répondants. La troisième partie discute les principaux résultats à la lumière de la problématique des mobilités urbaines et de la gouvernance de la circulation à Kinshasa. Enfin, la conclusion synthétise les principaux enseignements de l'étude et formule les orientations susceptibles de contribuer à une mobilité urbaine plus durable.

2. METHODOLOGIE

2.1. Approche générale de l'étude

La présente recherche s'inscrit dans une approche quantitative, fondée sur une enquête de terrain réalisée à l'aide d'un questionnaire structuré. Cette dernière est une approche à visée descriptive et analytique, visant à analyser les embouteillages à Kinshasa.

L'approche quantitative a été retenue en raison de sa capacité à fournir des données objectives et mesurables, indispensables à l'analyse des réalités et des perceptions socio-économiques des acteurs concernés. En transformant ces réalités en données chiffrées, cette approche

permet de réduire la subjectivité et d'apprécier avec rigueur l'ampleur des phénomènes observés. Elle facilite également le dégagement de tendances générales à partir de l'exploitation statistique des informations recueillies, permettant ainsi d'identifier des régularités et des relations significatives au-delà des situations individuelles. Par ailleurs, l'utilisation d'outils statistiques renforce la fiabilité, la comparabilité et l'interprétation des résultats, en offrant une base scientifique solide pour l'analyse, la discussion des résultats et la formulation de conclusions pertinentes.

2.2. Méthode de recherche

Dans le cadre de cette étude, les méthodes ci - après ont été utilisées, je cite :

- la méthode Descriptive et la méthode Analytique
- La méthode Descriptive a consisté à dresser un état sur les embouteillages et de leurs effets socio-économiques ;
- La méthode Analytique quant à elle, a consisté à examiner les relations existantes entre le phénomène des embouteillages ou encore l'accessibilité route et les conditions de vie des populations de Kinshasa.

Ce qui fait que cette recherche soit à la fois Descriptive et Analytique

2.3. Matériels et moyens utilisés

Nous avons utilisé le stylo et le questionnaire d'enquête y compris les yeux pour le bon déroulement de notre enquête.

Ce faisant, nous avons utilisé le questionnaire d'enquête que nous avons adressé à l'ensemble des acteurs directement ou indirectement concernés par les routes de desserte agricole et ce, en les catégorisant, il s'agit des : Chauffeurs, étudiants, travailleurs, commerçants et autres

2.4. Détermination de l'échantillonnage

2.4.1. Méthodes de l'échantillon

En effet, il existe plusieurs méthodes pour déterminer l'échantillon. Nous avons à savoir :

- La méthode Probabiliste ou aléatoire
- La méthode Non Probabiliste ou non aléatoire

Ainsi, dans la méthode Probabiliste ou Aléatoire, nous trouvons les méthodes Probabilistes par : Strate, Grappe et la méthode aléatoire simple.

Tandis que dans la méthode Non Probabiliste ou non aléatoire, nous trouvons les méthodes telles que : la méthode par quotas, la méthode de Boule de neige et la méthode d'itinérance

De ce fait, pour ce qui est de notre cas, nous avons porté notre dévolu sur la méthode de l'échantillonnage Non Probabiliste par quotas.

Ceci étant, nous pouvons retenir ces petites explications sur ces trois différentes méthodes issues de l'échantillonnage Non Probabiliste :

1. Méthode d'échantillonnage par quotas

La méthode d'échantillonnage par quotas est une technique non probabiliste qui consiste à sélectionner les enquêtés en respectant une répartition préalablement définie entre différentes catégories de la population étudiée. L'objectif est d'assurer que chaque groupe important pour la recherche soit représenté dans l'échantillon selon une proportion déterminée par le chercheur.

Bref, elle consiste à répartir l'échantillon selon des catégories d'acteurs définies à l'avance afin d'assurer leur représentation dans l'enquête.

2. Méthode de l'itinérance

La méthode de l'itinérance consiste pour le chercheur à se déplacer systématiquement dans différents lieux ou espaces d'un territoire afin d'interroger les individus rencontrés sur le terrain. Elle est souvent utilisée lorsque la population étudiée n'est pas facilement identifiable à partir de listes ou de registres.

Bref, elle consiste à collecter les données en parcourant le terrain pour interroger les personnes rencontrées dans les lieux d'activité.

Pour ce faire, le choix que nous avons porté sur l'échantillonnage non Probabiliste est motivé par plusieurs considérations scientifiques et pratiques, à savoir :

- L'Absence d'une base de sondage exhaustive ;
- Les Contraintes financières, temporelles et logistiques ;
- La Nécessité d'assurer la représentation des principales catégories d'acteurs.

2.4.2. Répartition de l'échantillon par quotas (n = 500)

La répartition de l'échantillon a été effectuée en fonction du poids socio-économique de chaque catégorie.

3. PRESENTATION ET DISCUSSION DES RESULTATS

Cette étude analyse les causes, les effets socio-économiques et les défis de gouvernance urbaine liés aux embouteillages à Kinshasa, en se basant sur les données d'une enquête menée auprès de 500 personnes. L'objectif est de présenter de manière structurée les résultats de cette enquête, d'interpréter les données et de discuter de leurs implications.

Tableau 1 : Répartition des enquêtés par sexe

Sexe	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Féminin	249	49.80	49.80
Masculin	251	50.20	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Ce tableau montre une répartition quasi égale entre les sexes parmi les participants à l'enquête, avec une légère prédominance masculine. Cette distribution assure une représentativité équilibrée des perceptions des hommes et des femmes concernant les embouteillages.

Tableau 2: Statistiques descriptives de l'âge

Variable	Obs	Moyenne	Écart-type	Min	Max
Âge	500	40.262	13.7058	18	65

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

L'âge moyen des enquêtés est d'environ 40 ans, avec un écart-type de 13.7 ans, indiquant une diversité d'âges. La tranche d'âge des participants (18 à 65 ans) couvre une population active et potentiellement plus affectée par les problèmes de transport.

Tableau 3 : Répartition par commune de résidence

Commune de résidence	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Bandalungwa	57	11.40	11.40
Gombe	45	9.00	20.40
Kalamu	44	8.80	29.20
Kintambo	45	9.00	38.20
Lemba	56	11.20	49.40
Limete	48	9.60	59.00
Masina	45	9.00	68.00
Matete	58	11.60	79.60
N'djili	56	11.20	90.80
Ngaliema	46	9.20	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Les enquêtés sont répartis dans plusieurs communes de Kinshasa, avec une légère concentration à Matete et Bandalungwa. Cette diversité géographique est cruciale pour comprendre les variations des problèmes d'embouteillage à travers la ville.

Tableau 4 : Répartition par commune de travail

Commune de travail	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Bandalungwa	51	10.20	10.20
Gombe	58	11.60	21.80
Kalamu	49	9.80	31.60
Kintambo	52	10.40	42.00
Lemba	47	9.40	51.40
Limete	49	9.80	61.20
Masina	51	10.20	71.40
Matete	47	9.40	80.80
N'djili	47	9.40	90.20
Ngaliema	49	9.80	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Similaire à la résidence, les lieux de travail sont également diversifiés, avec Gombe et Kintambo se distinguant légèrement. La comparaison entre les communes de résidence et de travail peut révéler les principaux flux de déplacement et les zones de congestion.

Tableau 5 : Répartition par profession

Profession	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Chauffeur	87	17.40	17.40
Commerçant	66	13.20	30.60
Employé secteur privé	94	18.80	49.40
Fonctionnaire	88	17.60	67.00
Sans emploi	74	14.80	81.80
Étudiant	91	18.20	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

La population étudiée est composée de diverses catégories socioprofessionnelles, avec une forte représentation des employés du secteur privé, des fonctionnaires et des étudiants. Les chauffeurs, directement concernés par les embouteillages, représentent également une part significative.

Tableau 6 : Mode de transport principal

Mode de transport	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Marche à pied	90	18.00	18.00
Moto-taxi	113	22.60	40.60
Taxi	99	19.80	60.40
Transport en commun	102	20.40	80.80
Véhicule personnel	96	19.20	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Le moto-taxi est le mode de transport le plus utilisé, suivi de près par le transport en commun, le taxi et le véhicule personnel. La marche à pied reste également un mode de déplacement important. Cette diversité des modes de transport souligne la complexité des flux de circulation à Kinshasa.

Tableau 7 : Fréquence des embouteillages

Fréquence	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Quotidienne	164	32.80	32.80
Rarement	176	35.20	68.00
Souvent	160	32.00	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Une majorité des enquêtés (68%) déclarent rencontrer des embouteillages rarement ou quotidiennement, ce qui indique que les embouteillages sont une réalité fréquente pour une grande partie de la population de Kinshasa.

Tableau 8 : Causes liées aux infrastructures (Échelle 1-5)

Cause : Infrastructures	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Score 3	171	34.20	34.20
Score 4	154	30.80	65.00
Score 5	175	35.00	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Les infrastructures sont perçues comme une cause majeure des embouteillages, avec une forte concentration de réponses aux scores 3, 4 et 5. Cela suggère que l'état des routes, la planification urbaine et les aménagements routiers sont des facteurs critiques.

Tableau 9 : Effet sur le stress (Échelle 1-5)

Effet : Stress	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Score 3	157	31.40	31.40
Score 4	170	34.00	65.40
Score 5	173	34.60	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Le stress est un effet très ressenti des embouteillages, avec une majorité d'enquêtés attribuant des scores élevés (3, 4 et 5). Cela met en évidence l'impact négatif des embouteillages sur le bien-être psychologique des habitants.

Tableau 10 : Autres variables descriptives (Moyennes)

Variable	Obs	Moyenne	Écart-type	Min	Max
Temps trajet (min)	500	108.402	43.060	30	180
Cause comportement	500	4.036	0.814	3	5
Cause manque police	500	3.4	1.089	2	5
Cause surpopulation	500	4.488	0.500	4	5
Effet retard	500	4.092	0.825	3	5
Effet santé	500	3.528	1.113	2	5
Dépense transport	500	8421.77	3785.39	2002	14993
Satisfaction	500	1.998	0.809	1	3

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Le temps de trajet moyen est d'environ 108 minutes, soit près de deux heures, ce qui est considérable. Les causes liées au comportement des usagers et à la surpopulation sont également perçues comme importantes. Les embouteillages entraînent des retards significatifs et ont un impact négatif sur la santé et la satisfaction des usagers, en plus d'engendrer des dépenses de transport élevées.

Tableau 11 : Priorité des solutions

Priorité Solution	Fréquence	Pourcentage (%)	Cumulé (%)
Discipline routière	110	22.00	22.00
Routes secondaires	130	26.00	48.00
Transport ferroviaire	123	24.60	72.60
Élargissement routes	137	27.40	100.00
Total	500	100.00	

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

L'élargissement des routes est la solution la plus plébiscitée, suivie par le développement des routes secondaires et du transport ferroviaire. La discipline routière est également jugée importante. Ces résultats suggèrent une demande pour des améliorations infrastructurelles et une meilleure gestion du trafic.

Tableau 12 : Estimation des moyennes des causes (IC 95%)

Variable	Moyenne	Erreur Std	[95% Conf. Interval]
Cause infrastructures	4.008	0.0372	3.934 - 4.081
Cause comportement	4.036	0.0364	3.964 - 4.107
Cause manque police	3.4	0.0487	3.304 - 3.495
Cause surpopulation	4.488	0.0223	4.444 - 4.531

Source : Enquête de terrain, 2026 ; traitement des données sous STATA/SE 15.1.

Les moyennes des scores pour les différentes causes confirment que la surpopulation est perçue comme la cause la plus influente (moyenne de 4.488), suivie par le comportement des usagers et les infrastructures. Le manque de présence policière est également un facteur, mais avec un score moyen légèrement inférieur.

4. DISCUSSION DES RESULTATS

Les résultats de cette enquête mettent en lumière la complexité du problème des embouteillages à Kinshasa, en identifiant plusieurs facteurs interdépendants et leurs impacts sur la population. La répartition sociodémographique des enquêtés, avec une moyenne d'âge de 40 ans et une diversité de professions et de lieux de résidence/travail, assure une perspective large et représentative des défis de mobilité urbaine.

Le temps de trajet moyen, qui avoisine les deux heures, est une donnée alarmante, soulignant l'ampleur du problème. Cette durée excessive a des répercussions directes sur la qualité de vie des habitants, comme en témoigne le niveau élevé de stress rapporté par une grande partie des enquêtés. Bien que les analyses de corrélation et de régression linéaire n'aient pas montré de liens directs et statistiquement significatifs entre le temps de trajet et les effets sur le stress, le retard ou la santé, il est indéniable que ces phénomènes sont intrinsèquement liés dans l'expérience quotidienne des Kinois.

En ce qui concerne les causes des embouteillages, la surpopulation est perçue comme le facteur le plus prépondérant, suivie par le comportement des usagers et les lacunes infrastructurelles. Le manque de discipline routière et l'insuffisance de la présence policière sont également des éléments contributifs. Ces perceptions sont cohérentes avec les observations générales des villes en croissance rapide, où l'augmentation démographique et l'urbanisation non planifiée exercent une pression immense sur les infrastructures existantes et les systèmes de gestion du trafic.

Les solutions proposées par les enquêtés convergent vers des améliorations infrastructurelles, notamment l'élargissement des routes et le développement de routes secondaires, ainsi que l'investissement dans le transport ferroviaire. Ces suggestions reflètent un besoin pressant de moderniser et d'étendre le réseau de transport de la ville. La demande de renforcement de la discipline routière met également en évidence la nécessité d'une meilleure application des règles de circulation et d'une sensibilisation accrue des usagers.

Cependant, les analyses de régression linéaire n'ont pas permis d'établir un impact linéaire significatif des causes identifiées sur le temps de trajet. Cela suggère que le problème des embouteillages est multifactoriel et ne peut être réduit à quelques variables isolées. Une approche holistique, intégrant des solutions infrastructurelles, comportementales, réglementaires et de planification urbaine, est essentielle pour aborder efficacement ce défi complexe.

CONCLUSION

Les embouteillages à Kinshasa constituent un problème urbain majeur, ayant des conséquences socio-économiques et psychologiques importantes sur la population. Les causes sont multiples, allant de la surpopulation et des comportements des usagers aux déficiences infrastructurelles et au manque de gouvernance. Les solutions envisagées par les habitants soulignent la nécessité d'investissements massifs dans les infrastructures de transport et d'une amélioration de la gestion du trafic et de la discipline routière. Une stratégie intégrée et à long terme est indispensable pour désengorger la ville et améliorer la qualité de vie de ses habitants.

Bibliographie

1. Agence Française de Développement (AFD). (2024). *Mobilité urbaine durable et développement des villes africaines : enjeux, externalités et gouvernance*. Paris : Agence Française de Développement.
2. Beaucire, F. (2024). *La gestion du stationnement, un élément clé de la mobilité urbaine*. *Transports urbains*, 145(1), 5-8. Paris : Groupement pour l'étude des transports urbains modernes.
3. Cantuarias-Villessuzanne, C., & Fragny, B. (Dirs.). (2023). *Économie urbaine et environnementale*. Paris : L'Harmattan.
4. CEREMA / CERTU. (2012). *La mobilité urbaine en France : enseignements des années 2000-2010*. Lyon : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 8 p.
5. Coldefy, J. (2023). *L'indispensable révision du modèle économique des transports publics*. *Transports urbains*, 142(2), 15-22.
6. Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). (2024). *Rapport sur la gouvernance urbaine, l'aménagement et la mobilité durable*. Paris : Ministère de la Transition écologique.
7. Deubel, P. (2024). *Comment penser l'avenir des mobilités urbaines ?* *Sciences économiques et sociales, Revue pédagogique française*, 18(2), 45-57.
8. Direction générale du Trésor. (2024). *Les transports urbains en Afrique : défis structurels, financement et gouvernance*. Paris : Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique.
9. European Scientific Journal. (2026). *Urban congestion and economic losses in Kinshasa: Socioeconomic implications of traffic gridlock*. *European Scientific Journal*, 22(3), 77-95.
10. Fatshimetrie. (2025, 8 décembre). *Embouteillages à Kinshasa : défis et solutions pour une mobilité urbaine durable*. Kinshasa.
11. Fournier, A. (2023). *Externalités urbaines et gouvernance territoriale*. In C. Cantuarias-Villessuzanne & B. Fragny (Dirs.), *Économie urbaine et environnementale* (pp. 115-138). Paris : L'Harmattan.
12. Godoy Leski, C. de, & Sahraoui, Y. (2023). *Gouvernance urbaine moderne et coordination multi-acteurs dans les métropoles africaines*. Paris : Presses universitaires.

13. Héran, F. (2024). *Mobilité urbaine et équité territoriale : enjeux contemporains. Transports urbains*, 146(1), 21-29.
1. Kabasele, G. (2024). *Mobilité urbaine à Kinshasa : un défi quotidien et des solutions innovantes. Revue congolaise d'économie urbaine*, 6(1), 33-49.
2. Koning, M. (2013). *La variété des coûts de congestion routière : le cas du boulevard périphérique parisien. Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 4, 737-763.
3. Lesteven, G. (Dir.). (2024). *Systèmes de mobilité urbaine dans le monde. Londres / Paris : ISTE Éditions*.
4. Matanga, Y., Du, C., & Van Wyk, E. (2025). *Optimal traffic relief road design using bilevel programming and greedy seeded simulated annealing: A case study of Kinshasa. Journal of African Urban Transport Studies*, 9(2), 101-126.
5. Mfelowu, A. (2026). *Dynamiques de la mobilité urbaine dans trois métropoles d'Afrique centrale : Kinshasa, Douala et Brazzaville. Revue africaine des études urbaines*, 11(1), 55-78.
6. OCDE / CEMT. (2010). *Gérer la congestion urbaine. Paris : Éditions OCDE*.
7. Office québécois de la langue française. (2023). *Congestion routière. Grand dictionnaire terminologique. Québec : OQLF*.
8. Radio Okapi. (2025, 28 avril). *Embouteillages à Kinshasa : un véritable casse-tête pour les Kinois. Kinshasa : Radio Okapi*.
9. *Rapport France – New Urban Agenda. (2023). Développement urbain durable, résilience et infrastructures métropolitaines. Paris : Ministère de la Cohésion des territoires*.
10. Watezolo Sivi, J., Gafundu Byamungu, T., et al. (2025). *Intervention publique et phénomène d'embouteillage dans la ville-province de Kinshasa. Revue congolaise des politiques publiques*, 4(2), 89-112