

Problématique des Embouteillages dans la Ville Portuaire de Matadi, Contour de la Question et Pistes de Sortie.

Clinton Nzau Muanda

Université de Matadi (UNI.MAT)

clintonnzau10@gmail.com

+243899921517, 811493417.

Résumé

Le présent article porte sur la problématique des embouteillages dans la ville portuaire de matadi, contour de la question et pistes de sortie. L'objectif principal étant de contribuer, entant que scientifique, grâce aux investigations faites sur terrain, à l'atténuation et/ou suppression de ce phénomène, car il impact le vécu quotidien de la population et des firmes.

La particularité du présent article est la taille de son échantillon évaluer à 421 enquêtés constitués des piétons, chauffeurs remorque, taxi, moto et ses corollaires, gage d'un brainstorming des informations. Les enquêtes menées couvrent la période de six (6) mois, soit du mois d'octobre 2024 au mois de mars 2025.

Après analyse, les congestions dans la ville de matadi sont l'œuvre du nombre croissant des véhicules face au même réseau de circulation hérité du colon, de la création de deuxième bande, des comportements des agents de régulation de la circulation, des chauffeurs, et enfin de l'Etat obsolète et/ou vieillissement des véhicules surtout poids lourds.

Mots clés : *Embouteillage, contour, piste.*

Summary

This article focuses on the problem of traffic jams in the city of matadi, outline of the question and exit tracks. The main objective being to contribute, as scientific, thanks to the investigations made on the ground, to the attenuation and/or suppression of this phenomenon, because it impacts the daily experience of the population and firms.

The peculiarity of this population article is the size of its sample evaluate 421 respondents made up of pedestrians, trailer drivers, taxi, motorcycle and its corollars, a guarantee of a brainstorming of information. Survey is conducted over the six-month period, from October 2024 to March 2025.

After analysis, congestion in the city of Matadi are the work of the growing number of vehicles in the face of the same circulation network inheriting from the colon, the creation of second band, behaviors of traffic regulation agents, drivers, and finally the obsolete and/or aging of vehicles especially heavy goods vehicles.

Key words : traffic jams, outline, track.

Introduction

La circulation fait référence au mouvement ou au flux de quelque chose dans un système, qu'il s'agisse de liquides, de gaz, d'information, des biens ou même de personnes (Atif salaheddine, 2024 :p1). En général, cela implique le déplacement régulier ou continu à travers un système ou un ensemble des voies pré-déterminées.

Depuis un temps nous observons auprès de plusieurs états africains et mondiaux, des sérieux problèmes de circulation des personnes et leurs biens. Le problème le plus fréquent que rencontre une grande partie de la population mondiale est celui des congestions routières.

De nos jours, des congestions routières (embouteillages) sont devenues un mal qui ne paralyse pas seulement la circulation des biens et services, mais aussi empiètent toute la vie socioéconomique d'une contrée.

Plusieurs états du monde sont confrontés à ce phénomène et chacun d'entre eux cherche une thérapie adaptée pour y

remédier. Ces effets se font plus sentir dans des zones urbaines, à grande concentration de la population et faible infrastructures routières.

Actuellement l'embouteillage est un phénomène qui fait couler beaucoup d'encre, retient ainsi l'attention d'un nombre croissant des chercheurs et nécessite des investigations pour son atténuation car il constitue un frein au déplacement des personnes et leurs biens. D'où la raison d'être du présent article. En effet, la circulation des personnes et des biens constituent un aspect fondamental de l'intégration économique et de la coopération tant nationale, régionale qu'internationale et offre des nombreux avantages dans le sens où elle facilite et favorise le commerce, la mobilité de la main d'œuvre, le développement économique et les liens sociaux.

En effet, selon TOMTOM (2023), Dublin étant la ville la plus congestionnée au monde aux heures de pointe en 2023, avec les navetteurs quotidiens ayant perdu 153 heures dans les embouteillages. En 2019, la ville d'Istanbul en Turquie avec un taux de congestion de 62 % était la ville la plus embouteillée dans le monde. Ce niveau de congestion signifie qu'un trajet de 30 minutes prendra 62 % de temps en plus qu'il ne le ferait dans des conditions normales (SUDOUEST, 2022).

En Afrique, les embouteillages sur les routes causent une perte annuelle d'environ 314 milliards de dollars pour l'économie du continent, selon une étude du groupe Alstom. Dans son rapport intitulé "the role of urban rail in sustainable Africa", le constructeur ferroviaire français met en lumière les effets négatifs de la congestion, qui engendre une combinaison de coûts tels que la perte de productivité liée aux temps de déplacement rallongés, l'augmentation des

émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et les accidents de la route. Ces facteurs ont un impact direct sur le produit intérieur brut (P.I.B.) des pays (NOTREAFRIK, 2024).

D'après une étude publiée par le fournisseur d'info Trafic Inrix, le coût des embouteillages atteindrait 17 milliards d'euros en 2013 en France, ce qui représente plus de 46 millions d'euros par jour. Ce coût devrait atteindre 22 milliards d'ici 2020 (www.transcopo.com, 2014).

Tableau n°1 : Cours de change actuel Banque Centrale du Congo

EURO	FRANC CONGOLAIS
1 Euro	3.249, 9534cdf
2 Euro	6.499,9068cdf
46 Millions d'euro	46.000.000*3.249,9534
46 Millions d'euro	149.497.856.400cdf

Source : B.C.C., 17 Avril 2025, 09 :09' :21.

Partant de résultat du tableau de cours de change actuel de la Banque Centrale du Congo, la République Démocratique du Congo, présentant une situation similaire ou même plus profonde en congestions routières que la France, perdrat plus de **149.497.856.400cdf** par jour. Une somme qui aurait pu résoudre bon nombre de problèmes1 existentiels dans un pays où la majeure partie de sa population vivent dans une situation de pauvreté extrême.

Raison pour laquelle la question de congestion mérite une attention soutenue et les dirigeants des états ont intérêt à l'atténuer car elle constitue pour le trésor public un manque à

gagner, expliqué par des durées d'inactivité des personnes, des biens et de l'ensemble de moyens de mobilités.

Dans la ville de Kinshasa par exemple, pour faire face aux difficultés de la mobilité et assurer la fluidité dans la circulation routière, le ministre des transports, voies de communication et de désenclavement, a préconisé 7 mesures suivantes :

- Le désengorgement de 22 points noirs de trafic identifiés à travers la ville ;
- L'aménagement des carrefours, espaces de stationnement et signalisation routière ;
- La régularisation et l'inspection de la circulation notamment en modernisant le registre des véhicules par l'enregistrement électronique, en produisant de nouveaux permis de conduire avec puce et en équipant la police des portiques mobiles et terminaux ;
- La coordination de la prévention et la sécurité routière ;
- La relance du train urbain de Kinshasa dans différents tronçons ;
- L'encadrement du phénomène motos-taxis et ses corollaires ;
- Le soutien des projets innovants tels que les téléfériques ou métro aérien, le transport urbain sur fleuve de kinshasa à Maluku et la construction de tramway (DESKECO, 2022).

En ce qui concerne la ville de Matadi, sachant que la mobilité est aujourd'hui inscrite à l'agenda politique (Cahiers de CEPRESS, 2006 :p7) et elle constitue une exigence et une contrainte quotidienne pour tout humain, sa population, comme relayer sur Radio Okapi peine à se déplacer. Cette

situation est entre autre expliquée par les camions remorques stationnés durant des longues heures sur l'axe routier la Pigalle (RADIO OKAPI, 2021). Outre cet axe, il faut y ajouter un long fil d'attente des véhicules remorques sur la route nkalakala, déversant au port S.C.T.P. (Société Congolaise de transports et des ports) qui par moment déborde jusqu'au rond point londé, ville-haute.

A cela s'ajoute, une longue queue de longs véhicules sur l'axe rond point kinkanda en passant par le rond point R.T.N.C.(Radio Télévision Nationale Congolaise) à destination du port M.G.T. (Matadi Gateway terminal).

La question de l'état des infrastructures routières, la création des nouvelles routes de secours, le comportement des conducteurs de taxis, motos et ses corollaires, les tracasseries routières des agents de l'ordre, valent leur pesant d'or dans l'explication des congestions routières à Matadi.

D'où l'objet du présent article comme signal d'alarme et document proposant des voies de sortie façonner à partir des enquêtes menées sur terrain. Car si les autorités ne réagissent pas maintenant, la saturation des axes routiers aura de très graves conséquences pour l'économie du pays, les entreprises et les citoyens dans les années à venir.

L'objectif poursuivi en élaborant le présent travail est entre autre de démontrer l'impact négatif des congestions sur la vie socioéconomique de la population matadienne, mais aussi le manque à gagner que l'état enregistre et enfin, sur base des analyses faites, proposer des pistes de solution.

De ce qui précède, nous nous posons la question principale suivante :

- Comment atténuer ou lutter contre les congestions routières dans la ville de Matadi ?

Pour bien cerner le problème des embouteillages, nous joignons à cette dernière les questions suivantes :

- Quelles sont les conséquences socioéconomiques des embouteillages sur le vécu quotidien des matadiens ? et enfin
- Quel est l'impact des congestions sur les activités des firmes évoluant dans la ville de matadi ?.

Partant des questions posées ci-haut en rapport avec notre sujet, nous formulons les hypothèses suivantes :

- ✚ La lutte contre les embouteillages dans la ville de matadi passerait par la construction et entretien des routes, l'ouverture et/ou asphaltage des routes secondaires reliant certains quartiers de la ville à la nationale N°1. En outre, compte tenu de sa position de ville portuaire, il serait nécessaire de relancer le transport ferroviaire gage de transport d'un grand nombre des conteneurs et voie sortant du réseau routier utiliser régulièrement par les véhicules remorques ainsi que du développement d'un nouveau réseau routier adapter à l'actuelle organisation urbaine et reliant directement les deux grands ports à la nationale N°1 ;
- ✚ Les conséquences socioéconomiques des congestions dans la ville de matadi seraient entre autre la difficulté de déplacement. C'est-à-dire le non satisfaction du

besoin de transport ; la baisse de productivité pour les travailleurs suite aux retards de circulation ; le non accomplissement ou conclusion de certaines affaires et manque d'opportunité d'emploi aux postulant ;

- ✚ L'impact des embouteillages sur les activités des entreprises évoluant à matadi se caractérise entre autre par le manque à gagner sur la vitesse de circulation des stocks ; retard de livraison aux clients causant par moment la perte de certains ; détérioration des certaines marchandises à courte durée d'usage (comme le cas de véhicule transportant les bananes plantains, ananas,... en provenance des villages du bas-fleuve, obliger de passer par matadi à destination de la capitale kinshasa).

1. Revue de la littérature

Le mot embouteillage, bouchon et congestion (également utilisé en anglais) sont utilisés par analogie. Tous ces mots étant auparavant employés dans d'autres domaines. Ils désignent de manière courante un embarras, un encombrement de circulation, qui se traduit par des vitesses plus lentes qu'habituellement, voire quasiment nulles ou encore par un débit irrégulier. Nous pouvons confirmer que la congestion est une situation où les usagers des transports ne peuvent pas se déplacer comme ils y sont habitués ou comme ils le souhaitent. Tout les véhicules, de même que les piétons peuvent la subir (Centre de recherches économiques, 1998 :p13).

1.1. Définitions et types des embouteillages

Pour *Ortuzar et Willumsen*, en 1994, « un embouteillage commence quand les niveaux de demandes se rapprochent de la capacité d'une installation, et le temps nécessaire à son utilisation (sa traversée) augmente bien au-delà de la moyenne observée lors de l'utilisation sous faible demande.

Thomson et Bull confirment qu'un embouteillage est une situation qui advient lorsque l'entrée d'un nouveau véhicule dans le trafic augmente le temps de trajet des autres.

Généralement ont distingué deux types d'encombrement du trafic en centre-ville :

- ⊕ *La congestion récurrente*, qui est une augmentation de la demande par rapport à l'offre d'espace de l'infrastructure qui cause le bouchon. On observe cette congestion, dite de la demande, lors des heures de pointe, des journées dédiées à un événement spécial ou encore aux moments des départs en vacances.
- ⊕ *La congestion non récurrente*, est une réduction soudaine ou prévue de la capacité de la voirie. On parle alors de congestion de l'offre qui survient lors de travaux ou d'un accident routier, par exemple. (www.agilenville.com).

2. Quelques résultats des études empiriques

Pour l'assistant au centre de recherche des sciences humaines, MUSONGELA KIBANDWA VICTOR, « *analysant des congestions routières dans la ville de Kinshasa : causes et pistes des solutions* », face à ces multiples causes des congestions des routes dans la ville de Kinshasa, il propose de sensibiliser les usagers de la route sur le respect du code de la route, sanctionner tout comportement allant à l'encontre du respect du code de la route, peu importe le rang social du conducteur, améliorer l'état des routes de la ville de Kinshasa, aménager les routes secondaires pour faciliter la circulation, désengorger la commune de la Gombe en réorientant certains bureaux vers d'autres communes telles que les communes de la N'sele et Maluku et assurer le curage régulier des caniveaux pour éviter tout débordement des eaux sur la route(V. MUSONGELA KIBANDWA,2024 :p22) ;

De son coté le Professeur Jeannot FATAKI N. BAZONGA propose l'utilisation de *l'application BIG DATA*, étant une application informatique capable de collecter un plus grand nombre d'informations pour résoudre le problème d'embouteillage monstre dans la ville de Kinshasa en particulier et en R.D.C. en général. Pour ce chercheur le Big Data peut alors jouer un rôle crucial dans la résolution des embouteillages à Kinshasa et en RDC. Voici quelques implications importantes qu'il propose :

1. *Analyse des données de trafic* : En collectant et en analysant les données de circulation, les autorités peuvent identifier les points de congestion, les heures de pointe et les

schémas de déplacement. Cela permet de prendre des décisions éclairées pour améliorer la circulation ;

2. *Prévision du trafic* : Les modèles basés sur le Big Data peuvent prédire les niveaux de trafic futurs, ce qui aide à planifier les infrastructures et à ajuster les itinéraires en conséquence ;

3. *Optimisation des itinéraires* : Les applications de navigation utilisant des données en temps réel peuvent proposer des itinéraires alternatifs pour éviter les embouteillages ;

4. *Gestion des transports publics* : Le Big Data peut aider à optimiser les horaires des transports en commun, à surveiller l'utilisation des lignes de bus et à améliorer l'efficacité globale du réseau ;

5. *Maintenance prédictive des routes* : En analysant les données sur l'état des routes, les autorités peuvent planifier la maintenance et les réparations de manière proactive.

En somme, *le Big Data offre des opportunités pour une gestion plus intelligente et proactive du trafic, contribuant ainsi à réduire les embouteillages dans la ville de Kinshasa (Jeannot FATAKI N. BAZONGA, 2024 : pp642-643).*

3. Causes immédiates des embouteillages à matadi

3.1. *L'augmentation des véhicules privés et ses conséquences*

Le nombre de véhicules privés est passé de moins de 50

véhicules pour 1.000 habitants en 2000 à plus de 200 en 2015 (NOTREAFRIK, 2024). Si aucune réforme n'est entreprise pour ajuster les systèmes de transport actuels, le manque à gagner peut atteindre 488 milliards de dollars d'ici 2030, selon le rapport.

Toute chose restante égale par ailleurs, une excellente réorganisation des modes de transport pourrait réduire la pression sur la route. Dans un scénario alternatif, une augmentation de la part du rail urbain à 10% d'ici 2030 et à 20% d'ici 2050 peut permettre de retirer environ 8 millions de voitures des rues chaque jour d'ici 2030 et près de 29 millions d'ici 2050. Pour y faire face, il serait indispensable de promouvoir et encourager le transport en commun pour un déplacement massif de la population et une réduction de la pollution de l'environnement.

3.2. Le comportement des usagers de la route

On peut définir le comportement sur la route comme un ensemble d'actions faites par un individu et ayant une influence positive ou négative sur sa sécurité. Celui qui se déplace (automobiliste, piéton, certain agent régulateur de la circulation se donne à des pratiques cycliste, etc.) est contraint, par le droit, de respecter un certain nombre de règles de bonne conduite (attacher sa ceinture, ne pas consommer d'alcool, s'arrêter au feu rouge, respecter les limitations de vitesse, porter le casque, traverser sur le passage piéton, etc.).(Richard Nkene Ndeme, Jean Claude Mbassi, Nafissetou Mandou Mayouotain, 2021 :p34).

Il se vit depuis un moment en République Démocratique du Congo en général, et la ville de matadi en particulier, un afflué d'un comportement opportuniste auprès des agents

régulateurs de la circulation dans le sens ou même si un conducteur est en règle en différents documents de bord, il cherchera à tout prix créer une infraction imaginaire pour soudoyer, tracasser voir arrêter sans raison. A coté on note le mauvais stationnement, des véhicules hors usage délaissé tout au long des routes, le manque de la courtoisie routière,...

Pour ce faire, les autorités doivent veiller au respect de la législation en la matière tant du coté de conducteur que de l'agent de régulation et réprimander en cas de dérive.

3.3. Etat des infrastructures routières

A matadi une bonne partie des infrastructures routières date de l'époque coloniale. L'esprit même de construction de ses routes tenait compte de la densité de la population de cette ère sans pour autant anticiper l'explosion démographique et l'augmentation exponentielle des engins roulant. A cela s'ajoute le problème d'entretien et la qualité des routes récemment bétonner. Ici la responsabilité revient à la politique de construction d'infrastructure routière.

4. Causes lointaines des embouteillages a matadi

4.1. Lourdeur administrative des différents services étatiques

L'administration publique reflète les fondements institutionnels de la manière dont les pays sont gérés. L'administration publique répond aux besoins de la société et son fonctionnement s'appuie sur des structures, des processus, des fonctions, des relations, des politiques et des programmes organisationnels. Elle façonne une prospérité économique durable, la cohésion sociale et le bien être humain. Elle influence la confiance sociale et forge les conditions de création d'une valeur publique (European commission, 2017: p1).

En République Démocratique du Congo l'administration publique éprouve d'énormes difficultés à cause : du fléau de la corruption à tout les niveaux, le comportement opportuniste des certains agents de fiscs (Douaniers, agent de l'O.C.C., Commissionnaire en douane, ...). Cette manière de fonctionner, par exemple, suite au manque du pot de vin, un dossier en lieu et place de poursuivre son parcours normal, va être contraint expliquant en partie la durée de stockage allongée des marchandises dans différents entrepôts du port. Situation qui non pas seulement encombre le port, mais aussi explique la longue ligne de longs véhicules en attente de chargement, expliquant la congestion.

5. Orientation méthodologique et opérationnalisation

5.1. Population de l'étude

La population étudiée tout au long de nos investigations est constituée : des conducteurs des véhicules, des motocyclistes et des piétons qui vivent au quotidien le calvaire des congestions.

5.2. Echantillonnage et collecte des données

L'étude mener couvre la période de six (6) mois, soit du mois d'octobre 2024 au mois de mars 2025, dans la ville de matadi. Pour ce faire, un questionnaire d'enquête avait été administré aux différentes personnes ressources trouvées dans les axes répertoriés d'embouteillages.

La taille de la population enquêtée était de 450 personnes. Mais faute du non restitution de certains questionnaires d'enquêtes, seulement 421 ont fait l'objet de nos analyses, soit un taux de 94% entre la projection et la réalisation en terme des sujets à étudier.

5.3. Traitement des données

Les données collectées et compiler ont fait l'objet d'une analyse statistique descriptive. Elle nous a permis de présenter les résultats de l'enquête sous forme des tableaux et de dégager les principales tendances sur les congestions routières dans la ville de Matadi. Nous nous sommes servis de l'outil informatique SPSS 10.

5.4. Méthodes et techniques

Pour atteindre l'objectif assigné dans la rédaction du présent travail, nous nous sommes servis :

- *Technique documentaire*, indispensable dans la construction d'une base des données théoriques en rapport avec le sujet. Elle est constituée essentiellement des documents scientifiques (ouvrages, article, note de cours, travaux empiriques, mémoires, thèses, internet ...);
- *Technique d'observation*, elle nous a permis d'observer tout au long de nos investigations, les réalités des congestions routières dans la ville de matadi ;
- *Méthode analytique*, nous a permis de décomposer et d'analyser systématiquement toutes les informations collectées auprès de différentes personnes ressources grâce à la statistique descriptive;
- *L'enquête*, qui grâce au questionnaire d'enquête, nous a facilité l'obtention des informations dont nous avons besoin pour l'aboutissement du présent travail.

6. Analyse et interprétation des résultats

Le présent point nous renseigne des différents avis et approches de la population enquêtée sur la question d'embouteillages dans la ville de matadi. Il comprend pour ce faire, 3 points.

6.1. Présentation des données

6.1.1. Identification des enquêtés

a. Genre

Tableau N°2: Sexe des enquêtés

Sexe	Ni	Fi
M	296	70, 3%
F	125	29,7%
Total	421	100%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Il sort de ce tableau dans la ville de matadi, les infrastructures routières (axes en situations de congestions) sont plus utilisées par les hommes soit 70, 3% que les femmes évaluer à 29,7%. Cette situation est expliquée par la dominance des hommes en conduite d'automobiles, motos et ses corollaires. Ce qui corrobore avec la pensée de Yoann Demoli, « l'accès des femmes au volant demeure toutefois sous le contrôle des hommes » (Yoann Demoli, 2014 :p23).

b. Age

Tableau N°3 : Tranche d'âge des enquêtés

Age	Ni	Fi
Moins de 20 ans	75	17,8%
21 ans et 30 ans	98	23,3%
31 ans et 40 ans	183	43,5%
Plus de 40 ans	65	15,4%
Total	421	100%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Le tableau ci-haut nous renseigne sur la tranche d'âge dominant en circulation routière dans la ville de matadi. Ce dernier nous indique que la plupart des usagers ont un âge qui vari entre 31 ans et 40 ans car cette tranche d'âge occupe en elle seule 43,5% des enquêtés. Une situation expliquée par le rajeunissement de plus en plus des chauffeurs poids lourds et la dominance des jeunes dans le transport urbain. Suivi de 21 et 30 ans représentant 23,3% des enquêtés. Cette situation est approuvée par l'intéressement de plus en plus de nos jours des jeunes dans la conduite d'automobile. Raison expliquant le faible taux d'utilisation des infrastructures routières pour les vieux selon Gaultier et Associer, a partir de 75 – 80 ans, la marche et l'utilisation du vélo deviennent plus difficiles : problèmes de mobilité, ostéoporose, peur de tomber, craintes à l'égard de la circulation automobile (pour traverser la route, les rues, etc.) (Gaultier & Associer, 2008 :p13).

c. Etat civil

Tableau N°4: Etat civil

Etat civil	Ni	Fi
Célibataire	139	33%
Marié(e)	142	33,7%
Veuf (ve)	78	18,5%
Divorcé	62	14,7%
Total	421	99,9%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

S'agissant de l'état civil, deux assertions ont été plus plébiscitées par nos enquêtés, il s'agit respectivement de célibataire avec 33% et Marié(e) 33,7%. En effet, la situation civile d'un individu peut expliquer ses faits et gestes sur la route. En ce qui concerne la conduite par exemple, nous observons un comportement plus responsable auprès des mariés (é) s que des célibataires.

d. Niveau d'étude

Tableau N°5: Niveau d'étude

Niveau d'étude	Ni	Fi
Sans formation	82	19,4%
Primaire	114	27,0%
Secondaire	131	31,1%
Universitaire	89	21,1%
Maitrise	5	1,2%
Total	421	99,8%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Il sort de ce tableau sur les 421 personnes enquêtées, 27,0% soit 114 individus ont un certificat d'école primaire, une réponse plébisciter par un grand nombre des roulages (agent régulateur de circulation) ; et les diplômés d'Etat représente 31,1% soit 131 personnes, une assertion plus sélectionnée par des chauffeurs taxi, privés, moto et ses corolaires et certains piétons. Une situation à la base des congestions. Puisque pour les agents censés régler la circulation, faute d'une formation adéquate, créer des bouchons ; et certains chauffeurs ne sachant pas la signification des panneaux de signalisation routiers, peuvent par exemple stationner là où il souhaite et freiner comme bon il trouve.

e. Formation faite

Tableau N°6 : Filière de formation

Formation	Ni	Fi
Électricité et mécanique	93	22%
Commerciale et gestion	133	31,6%
Coupe et couture et art	42	10%
Droit et agriculture	56	13,3%
Maçonnerie et ménagerie	18	4,3%
Autres à préciser	79	18,8%
Total	421	100%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Le tableau ci-haut nous éclairci sur la formation faite par les usagers de la route constitué des agents régulateurs, conducteurs et piétons. Il sort que 133 enquêtés, soit 31,6% ont fait des études commerciales ou ayant trait à la gestion ; 93 personnes soit 22% ont un titre d'électricité et/ou mécanique

dans un sens plus large, la technique ;... dans l'assertion autres à préciser, il a été question des études comme : la médecine (Sciences de santé), l'architecture, chimie, informatique. Les répondants étaient au nombre de 79 soit 18,8%. Il sied de signaler qu'un manque criant d'une base de connaissance d'automobile (Connaitre le véhicule) est parfois à la base des congestions. Car même pour une petite anomalie, le conducteur sera sensé d'attendre pendant des heures un garagiste pour le dépanner, ce qui peut causer le blocage de la bande occupée. Chose qu'il aurait pu résoudre et poursuivre son chemin.

6.1.2. Causes et sources d'embouteillages à matadi

a. Rôle du renseignant

Tableau N°7 : Rôle de l'enquêté

Rôle de l'enquêté	Ni	Fi
Agent régulateur	29	6,9%
Chauffeur taxi, moto,...	162	38,4%
Piétons	136	32,3%
Operateurs économiques le long des axes	94	22,3%
Total	421	99,9%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Sur terrain, tenant compte des résultats du tableau ci-dessus, dans les axes à problème, nous avons été plus en face de conducteurs car ils représentent 38,4% de notre échantillon, suivi des piétons 32,3%, des opérateurs économiques installés le long des axes des congestions soit 22,3%. S'agissant du rôle du renseignant, chaque catégorie nous a relevée des réalités tenant compte de sa position dans l'utilisation de la route. Ce

qui explique par exemple que les piétons et les opérateurs économiques voient facilement les erreurs commises tant par les roulages que les chauffeurs, car ils sont acteurs passifs ; et de leur cote, les roulages et chauffeurs, acteur actifs, voient facilement les fautes perpétrés par les piétons, par exemple en voulant traverser la route et ignorant la vitesse de circulation d'un engin roulant.

b. Fait à la base d'embouteillage

Tableau N°8: Fait à la source de la congestion

Fait primaire	Ni	Fi
Nombre croissant des véhicules en circulation	59	14%
Comportement des agents régulateurs	98	23,3%
Comportement des chauffeurs remorque, taxi, moto et ses corollaires	91	21,6%
Les intempéries naturelles (précipitations, érosion,...)	6	1,4%
L'état des routes	56	13,3%
L'Etat obsolète et/ou vieillissement des véhicules	111	26,4%
Total	421	100%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Il sort de ce tableau, selon nos enquêtés, dans la ville de matadi, le fait majeur à la base des embouteillages est l'état obsolète et/ou vieillissement des véhicules, soit 26,4%. Ce qui explique des pannes à temps et contre temps que peut présenter ces véhicules, causant ainsi le blocage de la bande occupée par le véhicule durant sa durée d'inactivité ; suivi du comportement des chauffeurs remorques, taxis, motos et ses corollaires avec 91 enquêtés soit 21,6% et le comportement des agents

régulateurs (roulages) évalué à 23,3% soit 98 enquêtés ; le nombre croissant des véhicules en circulation face au même réseau d'infrastructures routières hérités du colon, soit 14%. En effet, certains points de notre analyse cadre avec certaines résultats des nos prédecesseurs, comme le cas Musongela Kibandwa Victor, menant une étude similaire dans la ville de Kinshasa, trouvant comme causes à la congestion : le comportement des conducteurs, comportement des agents de l'ordre de la circulation routière, le mauvais stationnement des motocyclistes, mauvais état des routes,[...](Musongela Kibandwa Victor, 2024 :p23).

c. Méfais des congestions routières

Tableau N°9: conséquences socio-économiques

Conséquences des embouteillages	Ni	Fi
Pollution de l'environnement (fumée moteur)	67	15,9%
Contrainte de long trajet à parcours faute de circulation	127	30,2%
Ralentissement de l'activité économique dans la ville	76	18%
Pénurie des certains biens et service sur les marchés	15	3,6%
baisse de la productivité des employés utilisant l'axe	136	32,3%
Total	421	100%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Le tableau ci-haut nous indique dans la ville de matadi, les embouteillages monstres ont comme conséquences en première, une diminution de la productivité des employés utilisant l'axe soit 32,3%. Ici le mot travailleur contient : les

bureaucrates, les chauffeurs, les commerçants, ... bref, toute personne ayant une occupation utilisant l'axe. Car dit-on « le temps c'est de l'argent ». Suivi de la contrainte de long trajet à parcourir faute de circulation soit 30,2%, la pollution de l'environnement (fumée moteur) représente 15,9%. Ces résultats rencontrent les conclusions de *Transitionsenergies* (2023). Dans une étude intitulée : *les embouteillages, un fléau environnemental, économique, social et de santé publique*, il constate que les embouteillages sont une calamité ; pour l'environnement, en augmentant considérablement la pollution atmosphérique, la consommation de carburants et donc les émissions de gaz à effet de serre ; pour l'économie, en gaspillant des dizaines de milliards d'euros en heures perdues par des millions de personnes et enfin en termes d'inégalités sociales qu'ils creusent et de santé publique en affectant les personnes qui les subissent (www.Transitionsenergies.com).

d. Piste de sortie

Tableau N°10: Solution palliative

Solution face aux embouteillages	Ni	Fi
Construction des routes	124	30%
Ouverture des routes secondaires	186	45%
Formation des roulages et recyclage de chauffeurs	89	21,5%
Contrôle de documents de bord	12	2,9%
Equipement de la police routière des dépanneuses	2	0,5%
Total	413	99,9%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Lors de notre descente sur terrain, submerge une réponse proposée par 2 enquêtés soit pour lutter efficacement contre les embouteillages, hormis les propositions reprises par la plus part d'entre eux, comme la construction des routes représentant 30% des enquêtés, l'ouverture des routes secondaires 45%,... et qui jusqu'à preuve du contraire, n'a guère était expérimenter à matadi, il s'agit *d'équiper le service de la police routière des dépanneuses*. En effet, une dépanneuse, ou remorquer des véhicules automobiles, généralement après une panne ou un accident ; elle est à cet effet, chargée d'acheminée jusqu'à un garage ou une casse d'automobile le véhicule à problème. Ces résultats concordent avec la conclusion de Musongela Kibandwa, qui propose la sensibilisation des usagers de la route sur le respect du code de la route, sanctionner tout comportement allant à l'encontre du respect du code de la route, peu importe le rang social du conducteur, améliorer l'état des routes de la ville de Kinshasa, aménager les routes secondaires pour faciliter la circulation,[...] (Musongela Kibandwa Victor, 2024 :p22-23).

e. Part de responsabilité

Tableau N°11: Pour le pouvoir public

Part de l'Etat	Ni	Fi
Incivisme des certaines autorités et partenaires de l'I.T.P.R .	89	21,1%
Manque de la volonté politique	253	60%
Manque de moyens financier	3	0,7%
Manque d'expertise	76	18,1%
Total	421	99,9%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

Le présent tableau nous fait mention de la part de responsabilité de l'état dans l'éradication ou l'atténuation de la congestion. Il en ressort que si aujourd'hui dans la ville de matadi, les embouteillages perdurent c'est premièrement par manque criant de la volonté politique car l'assertion représente 60%, suivi de l'Incivisme des certaines autorités et partenaires de l'I.T.P.R. (Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction), soit 21,1%, caractérisés par l'impunité dont fait preuve l'état par rapport aux détourneurs des fonds destinés à la construction des routes, et la qualité souvent à durée éphémère que produisent certaines sociétés partenaires de l'I.T.P.R. cette réalité prouve a suffisance combien l'état est démissionnaire de ses devoirs et obligations en ce qui concerne l'organisation de la voirie.

f. Part de responsabilité

Tableau N°12: Pour les usagers (chauffeurs, piétons,...)

Part des utilisateurs	Ni	Fi
Manque de formation sur la circulation routière	57	13,5%
Non application de la courtoisie routière	102	24,2%
La création de deuxième bande	99	23,5%
Incompréhension de conducteurs sur la priorité	93	22,1%
Comportement opportuniste des agents régulateurs	70	16,6%
Total	421	99,9%

Source : Notre enquête, octobre 2024 et mars 2025.

S'agissant de la part de responsabilité pour les usagers, le tableau ci-dessus nous renseigne dans la ville de matadi, les

embouteillages causés par les usagers sont souvent l'œuvre du non application de la courtoisie routière car il représente 24,2%, suivi de la création de deuxième bande soit 23,5%, l'incompréhension des conducteurs sur la priorité représente 22,1% et le comportement opportuniste des agents régulateurs de la circulation s'élève à 16,6%.

6.2. Discussions des résultats

Partant des résultats issus de SPSS 10 dégageant les grandes tendances sur la question des embouteillages dans la ville de matadi, repris dans différents tableaux, en appuie des résultats empiriques et théories existantes, nous pouvons dire dans la ville de matadi la situation des embouteillages est expliquée premièrement par l'état obsolète et/ou vieillissement des véhicules remorques contrairement aux conclusions de nos prédecesseurs ; suivi du comportement des chauffeurs remorques, taxis, motos et ses corollaires ainsi que du comportement des agents régulateurs (roulages), des conclusions corroborant aux résultats obtenus des travaux empiriques; le nombre croissant des véhicules en circulation face au même réseau d'infrastructures routières hérités du colon, constitue un élément particulier par rapport aux études passées d'où la nécessité de développer un nouveau réseaux routiers tenant compte de l'actuelle démographie, urbanisme,... bref actuelle organisation spéciale de la ville.

En outre, la principale conséquence socioéconomique de cette situation est entre autre une diminution de la productivité des employés utilisant l'axe, suivi de la contrainte de long trajet à parcourir faute de circulation, tous ces éléments rendent la vie de l'homme pénible et difficile surtout en termes de mobilité. La voie de sortie appropriée selon nos enquêtes demeure : la construction des nouvelles routes ; l'ouverture des routes

secondaires ; la formation des roulages et recyclage des chauffeurs et enfin, la mise en place d'un nouveau réseau routier tenant compte de la réalité actuelle de Matadi.

Le manque de la volonté politique du côté de l'état, la défaillance du service de contrôle technique, organe assurant le contrôle technique des véhicules, gage d'un bon état d'un engin roulant (l'explication des véhicules tombant en panne et bloquant la circulation routière), la non application de la courtoisie routière, la création de deuxième bande, des tracasseries multiples des roulages maintiennent et entretiennent des congestions routières dans la ville de matadi.

Conclusion

Au terme du présent article, nous avons eu plaisir d'investiguer sur la problématique des embouteillages dans la ville portuaire de matadi, contour de la question et pistes de sortie. Nous nous sommes fixés comme objectif de chercher les causes à l'origine de ce phénomène et y apporter une solution appropriée. Pour atteindre notre but, nous avons fait recours aux techniques documentaires, d'observation et la collecte des données grâce à l'enquête réalisée sur terrain auprès de 421 personnes ressources mais également la méthode analytique, nous a été très utile en analyse statistique descriptive.

Avant l'analyse et la présentation de nos résultats, nous avons fait un tour d'horizon de la littérature des congestions routières et présenter les résultats obtenus par nos prédecesseurs. Ainsi, les résultats de nos investigations à révéler que les embouteillages dans la ville de Matadi est fonction de : l'état obsolète et/ou vieillissement des véhicules, suivi du comportement des chauffeurs remorques, taxis, motos et ses corollaires ainsi que le comportement des agents régulateurs

(roulages), la construction des routes, une solution suggérée également par Joseph Abdo (2011) confirmant qu'il est de l'intérêt de la communauté, sur le plan environnemental, d'augmenter la capacité des infrastructures routières qui se trouvent régulièrement en situation de congestion (Joseph Abdo, 2011 :p49) et enfin du nombre croissant des véhicules en circulation face au même réseau d'infrastructures routières légué du colonisateur.

A côté de ses résultats, compte tenu de l'ampleur de la situation et sur base de nos analyses et observations faites, nous formulons les recommandations (solution au problème) suivantes :

- *La réhabilitation et relance de la voie ferrée (SCTP),* Cette stratégie permettra non pas seulement de réduire sensiblement les embouteillages suite au transport d'un nombre important de conteneurs mais également améliorer la situation sociale des travailleurs de cette entreprise qui traverse un moment sombre de son histoire ; une croissance de la recette de l'Etat et selon certains experts, une augmentation de la durée de vie des routes suite au faible utilisation par des véhicules à haut tonnage expliquant la détérioration rapide de la nationale N°1 ;
- *Création de deux axes : reliant le pont ponzo au port S.C.T.P. ; et le port M.G.T. au pont ponzo (nouveau réseau de circulation routier spécialement aux véhicules poids lourds),*

Il est de la responsabilité d'un Etat d'assurer à sa population une vie saine et paisible. Face à cette obligation, l'Etat a le

devoir pour désengorger définitivement les congestions routières, à créer deux axes dont l'un partira du pont ponzo en passant par citra pour aboutir au port SCTP ; et l'autre du port MGT en passant par ango, soyo 4 pour se déverser à ponzo. Il est important pour cette initiative d'associer les experts en la matière pour une bonne cartographie. Ici l'objectif est d'éviter la circulation des véhicules remorques dans la ville, ce qui rejoint l'optique de la conclusion de Wonya lunda et Mangenda Holenu dans leur étude « Acteurs et facteurs de la congestion automobile dans la commune de la gombe/ville de kinshasa ». ces auteurs on suggérer la nécessité d'élaborer un nouveau plan d'aménagement de la ville en tenant compte des réalités locales de la commune de la Gombe. Enfin d'avoir un système de transport de qualité, accessible, disponible, fluide et durable (Wonya lunda, Mangenda Holenu, 2022: p16);

- *Délocalisation des garages des véhicules remorques installés en pleine centre ville,*

Cette initiative a pour finalité d'éviter des manouvres exécutés par certains longs véhicules qui paralysent parfois la bonne circulation des taxis, motos et ses corollaires. Toutes les entreprises poids lourds auront intérêt à s'acquérir de concessions sur le long de la nationale N°1 pour y implanter leurs garages.

Bibliographie

1. Atif SALAHEDDINE, 2024, les problèmes de circulations, pp.1-3, Université des sciences et de la technologie Houari-Boumedienne
2. Cahier de CEPRESS, 2006, la mobilité, p.7

3. Centre de recherches économiques, 1998, la congestion routière en europe, p.13, Pari
4. DESKECO, 2022, 7 mesures pour régler le problème des embouteillages dans la capitale Kinshasa
5. European Commission, 2017, fiche thématique du semestre européen, qualité de l'administration publique, p.1
6. Gaultier et Associer, 2008, les personnes âgées et risque routier, Marketing-Research, p.13
7. <https://www.agilenville.com>. Une réponse aux embouteillages dans nos centres-villes : la cyclo-logistique
8. <https://www.BCC.Cd>, 2025
9. <https://www.notreafrik.com>, 2024
10. <https://www.radiookapi.net>, 2021
11. <https://www.Transitionsenergies.com>, 2023
12. <https://www.transpoco.com>, 2014, John Harrington
13. Joseph Abdo, 2011, construire des nouvelles infrastructures routières, la solution à la congestion du trafic ?, p.49, Rcs paris
14. MUSONGELA KIBANDWA VICTOR, 2024, « Analyse approfondie des congestions routières dans la ville de Kinshasa : Causes et piste des solutions », pp.14-24, Congo Research Papers
15. Professeur Jeannot FATAKI N. BAZONGA, 2024, Comment résoudre le problème des embouteillages monstres dans la ville de Kinshasa en particulier et en RDC en général par le truchement du Big data?, pp.642-643, Gobal Scientific Journal: Volume 12, Issue 7
16. Richard NKENE, Jean Claude MBASSI, Nafissetou MANDOU MAYOUOTAIN, 2023, Communication en matière de sécurité routière et comportement des usagers de la route : rôle et risque perçu, pp. 76-77, Scientifique Papers in Transportation

17. SUDOUEST, 2022, Circulation : quelles sont les villes les plus embouteillées au monde et en France.
<https://www.sudouest.fr/economie/transport/circulation-quelles-sont-les-villes-les-plus-embouteillees-au-monde-et-en-france-8467567.php>
18. Wonya lunda, Mangenda Holenu, 2022, Acteurs et facteurs de la congestion automobile dans la commune de la gombe/ville de kinshasa, p.16, Hal open science
19. Yoann demoli, 2014, Les femmes prennent le volant. Travail, genre et société, pp.119-140