



## POLITIQUES DE TRANSPORT ET REDUCTION DES INEGALITES SPATIALES DANS LA VILLE DE KINSHASA « Cas de la commune de Kimbanseke »

Mayamba Nzambi P.<sup>1</sup>, Lusambulu Nete B.<sup>2</sup>, Kanyinda Munsesa F.<sup>1</sup>, Mwatha Matadi L.<sup>1</sup>, Makabi Molha J.<sup>1</sup>, Ngeleto Mubiongo D.<sup>1</sup>, Mvudi Mwadi A.<sup>2</sup> et Likitshi Botaaka T.<sup>3</sup>,

1: Chercheurs de l'Institut Géographique du Congo, Kinshasa/RDC

2: Université Pédagogique Nationale/RDC

3: Chercheurs au Centre de Recherche en Sciences Humaines/RDC

**Abstract:** This study examines transport policies and their role in reducing spatial inequalities in the commune of Kimbanseke, located in Kinshasa, the capital of the Democratic Republic of Congo. It aims to analyze the organization of transport systems at the local level in this peripheral urban area. The findings reveal significant spatial disparities, inadequate transport infrastructure, and a high level of service precariousness. In response, the study proposes a set of strategic measures intended to reduce observed inequalities and improve access to public transport. The results also indicate that spatial inequalities in Kimbanseke are largely driven by shortcomings in transport and urban planning policies. This research provides useful insights for policymakers seeking to improve transport accessibility and the social conditions of residents.

**Keywords:** Transport policies; Spatial inequalities; Public transport; Urban accessibility; Kimbanseke; Kinshasa.

**Résumé:** Cette étude analyse les politiques de transport et leur rôle dans la réduction des inégalités spatiales dans la commune de Kimbanseke, à Kinshasa capitale de la république démocratique du Congo. L'objectif étant de comprendre l'organisation des transports dans cette commune périphérique. Les résultats de l'étude mettent en évidence de fortes disparités spatiales, un déficit en infrastructures adéquates et une grande précarité des services de transport. Face à cette réalité, nous proposons quelques pistes de solution à travers des éléments susceptibles de réduire les inégalités constatées et d'améliorer la desserte en transports publics dans la zone d'étude.

Les recommandations issues de cette recherche permettront notamment :

- de valoriser les potentialités de la commune de Kimbanseke ;
- de révéler les opportunités spatiales qu'elle offre ;
- de réduire les inégalités spatiales et le coût du transport ;
- de fournir aux décideurs des éléments utiles pour l'amélioration des conditions sociales des habitants.

Les résultats démontrent aussi que les inégalités spatiales à Kimbanseke sont fortement influencées par les insuffisances des politiques de transport et d'urbanisme.

**Mots clés:** politique de transport, inégalités spatiales, transport public, Kimbanseke, Kinshasa.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.18195577>

---

## 1. INTRODUCTION

Au cours des trois dernières décennies le secteur des transports a connu une croissance importante, générant des enjeux économiques, écologiques et sociaux majeurs. Analyser l'impact des transports sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire revient à évaluer ce qui est acceptable pour la société et ce qui nuit à la qualité de vie. À Kinshasa, la problématique des transports constitue un phénomène multidimensionnel, influençant la mobilité, l'accès aux services, l'économie urbaine et l'environnement.

La capitale présente une dégradation avancée des infrastructures routières. Ces routes en mauvais état limitent la mobilité, influencent les coûts des transports qui ne cessent d'être révisés à la hausse et pèsent fortement sur les budgets des ménages. De même, elles favorisent les accidents, la pollution et la stagnation d'eaux insalubres dans les nids de poule qui deviennent des foyers de développement des parasites qui sont à la base de certaines maladies endémiques. Cette situation altère progressivement l'image de la ville.

La commune de Kimbanseke, la plus peuplée de Kinshasa, connaît une croissance démographique soutenue en raison notamment des coûts de loyer et des produits vivriers qui semblent plus abordables par rapport à plusieurs coins de la ville. Néanmoins, elle reste confrontée à plusieurs défis tels que l'existence du banditisme urbain (« Kuluna »), la spoliation des espaces publics dont les emprises des grandes artères. Cette occupation anarchique réduit l'espace dédié aux piétons et surcharge les routes où se mêlent piétons, motos et véhicules; augmentant ainsi les risques d'accidents et l'insécurité.

La mobilité, pourtant essentielle à la vie quotidienne, demeure difficile dans cette commune: embouteillages récurrents, insuffisance des transports publics, coûts élevés, mauvaise planification urbaine et insécurité. Ces difficultés reflètent la faiblesse des politiques de transport et d'aménagement, qui contribuent à renforcer les inégalités spatiales.

Cette étude s'inscrit dans l'observation directe du vécu quotidien des habitants de Kimbanseke afin de mieux comprendre les mécanismes qui génèrent les disparités territoriales et d'identifier des solutions susceptibles d'améliorer la mobilité dans cette commune. Elle cherche également à analyser l'impact des politiques actuelles de transport sur le développement spatial et social de la commune.

## 2. METHODES ET TECHNIQUES DE RECHERCHE

### 2.1. Méthodes

Pour mener à bien cette étude, plusieurs méthodes complémentaires ont été mobilisées:

#### a. Méthode analytique

Elle a permis d'examiner de manière critique et systématique l'ensemble des documents disponibles (rapports, ouvrages, articles scientifiques, textes institutionnels). Cette analyse a facilité la compréhension du fonctionnement des politiques de transport et la formulation de conclusions pertinentes.

#### b. Méthode comparative

Cette méthode a servi à confronter les différentes données recueillies sur la mobilité, les infrastructures et les inégalités spatiales. Elle a permis d'identifier les similitudes, divergences et tendances caractéristiques du système de transport à Kimbanseke.

#### c. Méthode déductive

Elle a permis de partir des observations générales sur l'évolution de la mobilité à Kinshasa pour analyser son influence sur les conditions sociales et économiques, en particulier dans la commune étudiée. Ce raisonnement a facilité l'établissement de relations entre politiques de transport et inégalités spatiales.

## **2.2. Techniques**

Pour compléter les méthodes, plusieurs techniques de collecte et de traitement des données ont été utilisées:

### **a. Pré-enquête**

Elle a consisté en une observation directe et intuitive de la mobilité dans l'aire d'étude. Cette étape a permis de saisir l'ampleur des difficultés liées aux transports et d'identifier les premières pistes susceptibles de réduire les inégalités spatiales.

### **b. Recherche documentaire**

Cette technique a permis de rassembler les informations nécessaires à la compréhension du sujet à travers des ouvrages, rapports, mémoires, articles scientifiques et autres publications pertinentes. Elle a fourni une base théorique solide à l'étude.

### **c. Interview**

Des entretiens semi-directifs ont été réalisés à l'aide d'une grille d'entretien préalablement élaborée. Ils ont permis de recueillir les perceptions, expériences et avis des acteurs concernés (habitants, usagers, autorités locales, transporteurs).

### **d. Enquête par questionnaire**

Des questionnaires ont été administrés auprès d'un échantillon de la population afin de collecter des données quantitatives sur les modes de transport, les difficultés rencontrées, les coûts et la perception des inégalités spatiales.

### **e. Dépouillement, traitement et interprétation des données**

Les données recueillies ont été classifiées, vérifiées et confrontées à l'aide de techniques statistiques simples. Les résultats ont ensuite été présentés sous forme de tableaux et figures, permettant une interprétation rigoureuse et cohérente.

## **3. PRESENTATION DU MILIEU D'ETUDE**

### **3.1. Situation géographique**

La commune de Kimbanseke s'étend sur 237, 80 km<sup>2</sup>, ce qui en fait l'une des plus grandes et la plus peuplée des communes de Kinshasa. Elle fait partie des cinq communes urbano-rurales de la capitale (Kisenso, N'sele, Maluku, Kimbanseke et Mont-Ngafula).

Elle est située à l'est de Kinshasa et délimitée:

- Au nord : boulevard Lumumba, entre les rivières Sanaga et Tshwenge, la séparant de Masina ;
- Au sud : province du Kongo Central ;
- À l'est : rivière Tshwenge et commune de N'sele ;
- À l'ouest: commune de Ndjili.

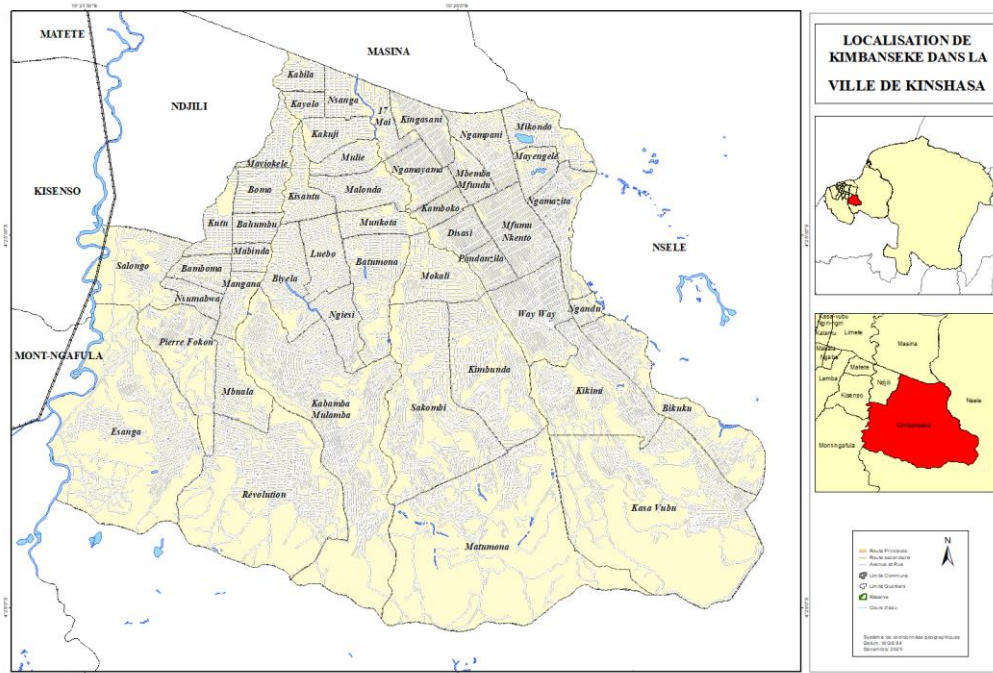


Figure 1. Localisation du milieu d'étude (commune de Kimbanseke) dans la ville de Kinshasa

Cette position stratégique, en périphérie urbaine, en fait un espace en forte croissance démographique mais marqué par des déficits d'infrastructures formelles.

### 3.2. Organisation et subdivision administrative

#### 3.2.1. Organisation administrative

Kimbanseke est une entité administrative décentralisée dotée de la personnalité juridique, conformément à l'arrêté ministériel n° 69-042 du 26 mars 1973 et à l'ordonnance-loi n° 82-008 du 25 février 1982 portant statut de la ville de Kinshasa.

L'exécutif communal est dirigé par un bourgmestre assisté d'un adjoint, appuyés par plusieurs services administratifs (population et état civil, finances, urbanisme, hygiène, services techniques, etc.).

#### 3.2.2. Subdivision administrative

La commune compte 30 quartiers administratifs, parmi lesquels: 17-Mai, Kingasani, Mbuala, Mokali, Revolution, Mangana, Mikondo, Ngandu, Nsanga, Salongo, etc.

Cette subdivision illustre l'étendue de la commune et la diversité de ses tissus urbains, allant des zones très denses aux espaces encore semi-ruraux.

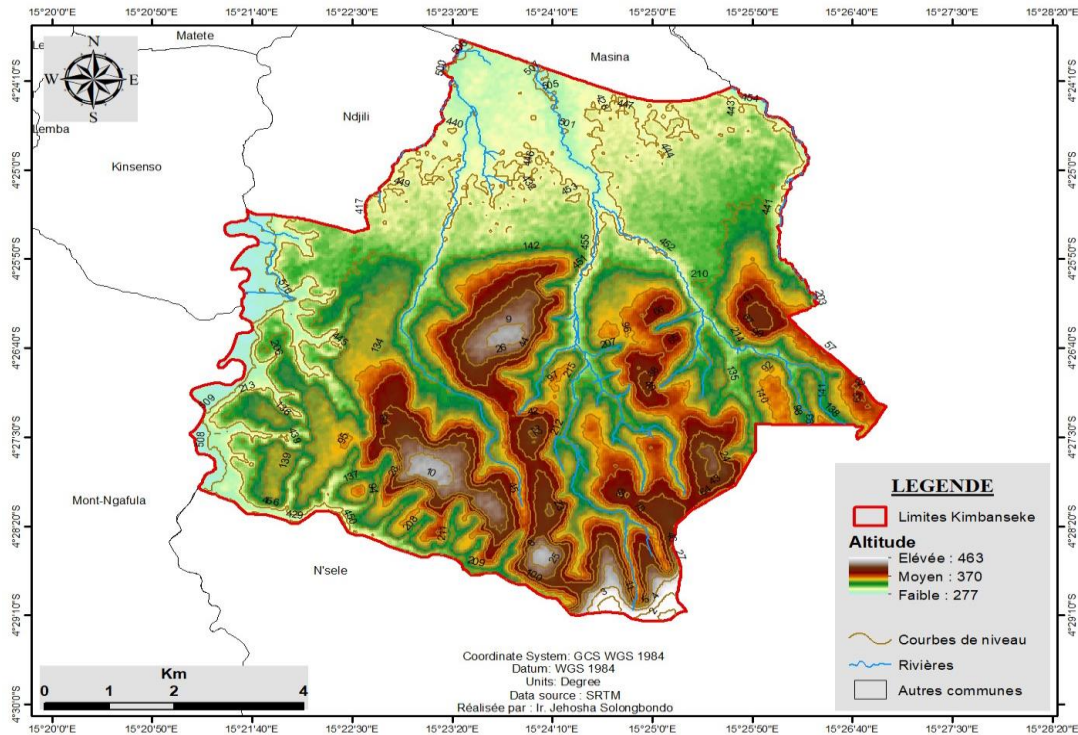
### 3.3. Aspects biophysiques

#### 3.3.1. Relief

Kimbanseke repose sur le plateau de Kinshasa, caractérisé par:

- un relief faiblement ondulé ;
- des bas-fonds sensibles à l'occupation spontanée ;
- des sols sablo-argileux pauvres, facilement érodables.

La pression urbaine accentue les phénomènes d'érosion, d'ensablement et de dégradation des sols, problématiques clés dans l'aménagement urbain local.



*Figure 2. Topographie de la commune de Kimbanseke*

### 3.3.2. Climat

Le climat est de type tropical humide Aw4 (classification de Köppen), avec:

- une saison sèche : fin mai → début septembre ;
- une saison des pluies : octobre → mai, avec un pic en octobre–décembre ;
- Températures : 21–30°C ;
- Pluviométrie annuelle : ~1 400 mm ;
- Humidité relative: moyenne de 79%.

Ce régime climatique influence fortement l'érosion des sols, la praticabilité des routes non asphaltées et la mobilité urbaine.

### 3.3.3. Végétation

Avant l'expansion urbaine, la zone était dominée par la savane boisée et des galeries forestières le long des cours d'eau.

Aujourd'hui, la végétation naturelle est largement dégradée, remplacée par:

- des espaces urbanisés ;
- des végétations rudérales ;
- quelques arbres fruitiers (manguiers, palmiers) ;
- des initiatives ponctuelles de reboisement communautaire.

### 3.3.4. Hydrographie

Le réseau hydrographique local comprend plusieurs rivières tributaires du fleuve Congo: Bansimba, Bono, Bosumu, Mango, Manzanza, Mokali, Nsanga, Tshangu, Tshwenge, Tumpu, etc.

La plupart de ces cours d'eau sont soumis à une pollution élevée et à l'occupation anarchique de leurs berges

### 3.4. Aspects humains

Kinshasa compte environ 17 millions d'habitants avec un taux de croissance proche de 6 %. Cette croissance rapide se concentre particulièrement dans les communes périphériques comme Kimbanseke.

En 2024, Kimbanseke compte 1 636 453 habitants soit 9, 6 % de la population de Kinshasa, dont une majorité de jeunes.

La structure par âge montre:

- une pyramide très large à la base, illustrant un fort poids des 0–19 ans ;
- une population adulte importante (20–49 ans) ;
- une faible proportion de personnes âgées.

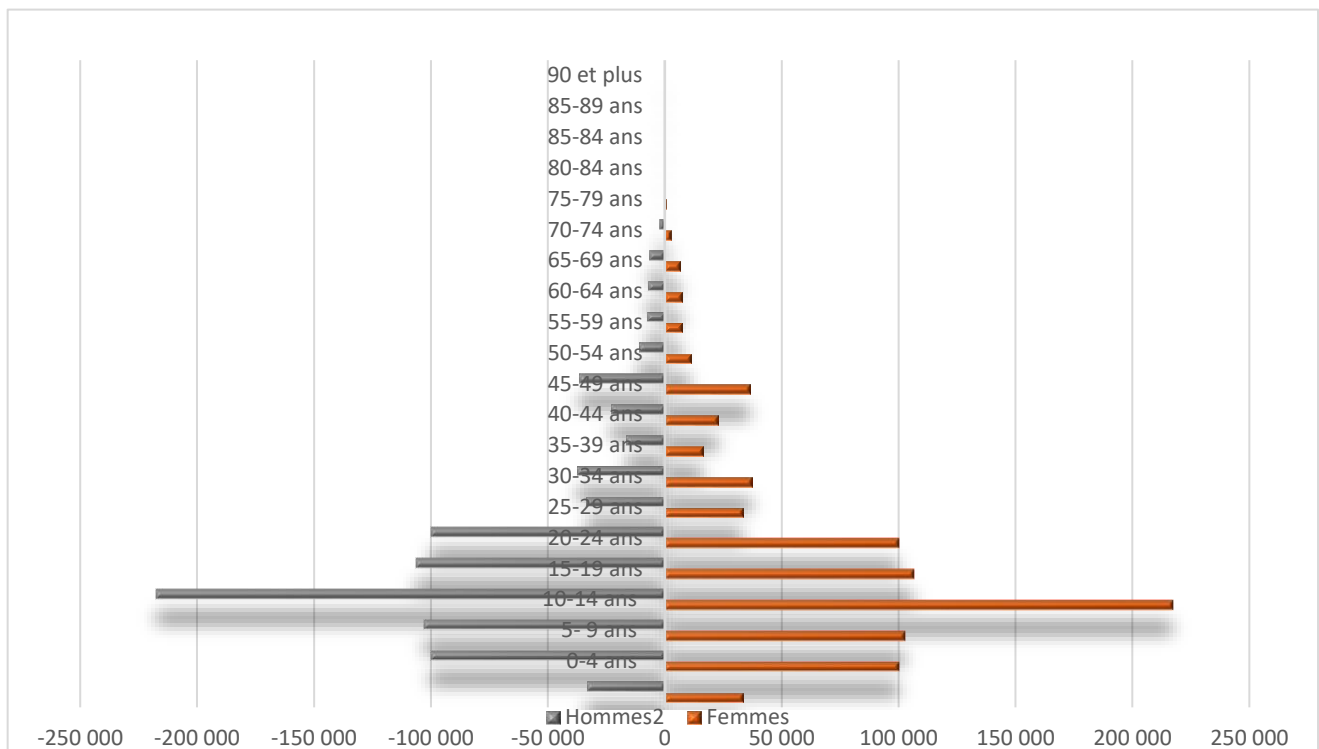


Figure 3. Pyramide d'âges la Population générale (commune de Kimbanseke 2024)

Cette dynamique démographique génère une demande élevée en services sociaux, mobilité, infrastructures et emplois.

## 4. LES INFRASTRUCTURES SOCIALES DE BASE,

Les infrastructures sociales de base font grandement défaut.

- Les établissements scolaires sont principalement publics, malgré l'existence des écoles privées ;
- Les écoles publiques, connaissent des problèmes tels que manque de ressources financières, absence d'infrastructures adéquates, manque ou insuffisance de matériels pédagogiques...
- Malgré une voirie importante, la plupart de routes sont en mauvais état. Ce qui constitue l'une des causes des embouteillages





**Photo n ° 1. Illustration d'une route en mauvais état dans la commune de Kimbanseke**



**Photo n ° 2. Emboutellages sur une route de la commune de Kimbanseke**

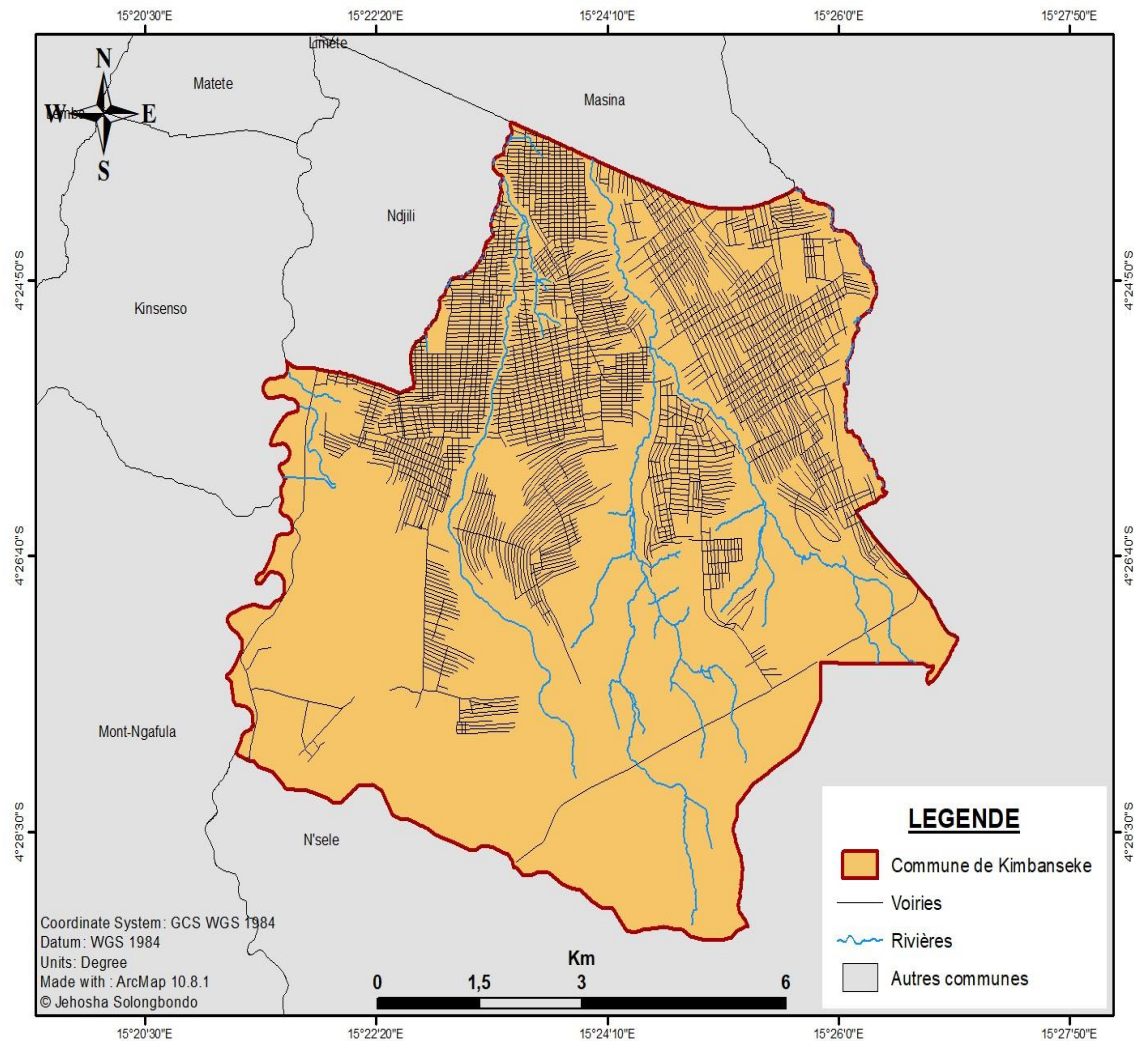


Figure 4. La voirie de la commune de Kimbanseke

## 5. RÉSULTATS ET DISCUSSION

Les résultats présentés sont issus des réponses des enquêtés, des autorités communales ainsi que de diverses documentations relatives à l'aménagement urbain. Toutes ces informations se complètent et permettent d'avoir une vision globale de la problématique étudiée.

### 4.1. Aspects sociodémographiques des enquêtés

Pour identifier nos enquêtés, nous avons retenu plusieurs critères sociodémographiques: le sexe, l'âge, le niveau d'études, la profession, l'état matrimonial et la nationalité.

Les renseignements collectés portent également sur l'ancienneté dans la commune de Kimbanseke et la fonction des personnes interrogées.



**Tableau n° 1: Aspect socio-démographique**

| Variables        | Modalités                 | Fréquence | Pourcentages |
|------------------|---------------------------|-----------|--------------|
| Sexe             | Masculin                  | 62        | 75           |
|                  | Féminin                   | 21        | 25           |
|                  | Total                     | 83        | 100%         |
| Age              | 18-24 ans                 | 22        | 26           |
|                  | 25-31 ans                 | 27        | 33           |
|                  | 32-38 ans                 | 5         | 6            |
|                  | 39-45 ans                 | 13        | 16           |
|                  | 46-52ans                  | 12        | 14           |
|                  | 53-60 ans                 | 4         | 5            |
|                  | Total                     | 83        | 100 %        |
| Niveau d'étude   | Sans niveau               | 6         | 7            |
|                  | Primaire                  | 14        | 17           |
|                  | Secondaire                | 50        | 60           |
|                  | Universitaire (Supérieur) | 13        | 16           |
|                  | Total                     | 83        | 100 %        |
| Profession       | Sans emploi               | 35        | 42           |
|                  | Commerçants               | 23        | 28           |
|                  | Métier libéral            | 16        | 19           |
|                  | Fonctionnaire de l'état   | 9         | 11           |
|                  | Total                     | 83        | 100 %        |
| Etat matrimonial | Célibataire               | 25        | 31           |
|                  | Marié                     | 36        | 43           |
|                  | Divorcé                   | 7         | 8            |
|                  | Veuf                      | 15        | 18           |
|                  | Total                     | 83        | 100 %        |
| Nationalité      | Congolaise                | 83        | 100%         |
|                  | Total                     | 83        | 100 %        |

*Source: Enquête sur le terrain*

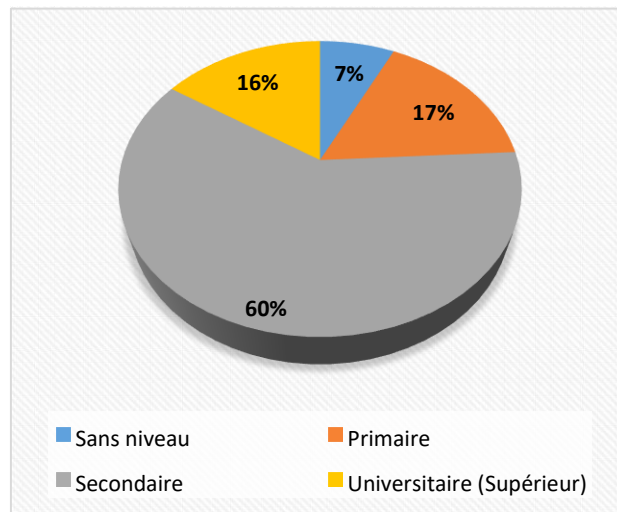
Il ressort du tableau n° 1 que, concernant le sexe, parmi les 83 personnes interrogées, 62 étaient des hommes (75 %) contre 21 femmes (25 %).

La prédominance masculine dans notre échantillon s'explique par le fait que, sur le terrain, les hommes se sont montrés plus coopératifs et disponibles. À l'inverse, plusieurs femmes se montraient méfiantes ou hésitaient à répondre aux questions en l'absence de leurs conjoints, ce qui peut s'expliquer par certaines normes culturelles limitant leurs interactions avec des inconnus.

En ce qui concerne l'âge, les données du tableau 2 montrent que la majorité des enquêtés sont des adultes. La tranche d'âge de 25 à 31 ans est la plus représentée (33 %), suivie de celle de 18 à 24 ans (26 %). Les tranches 39-45 ans (16 %), 46-52 ans (14 %), 32-38 ans (6 %) et plus de 53 ans (5 %) suivent respectivement.

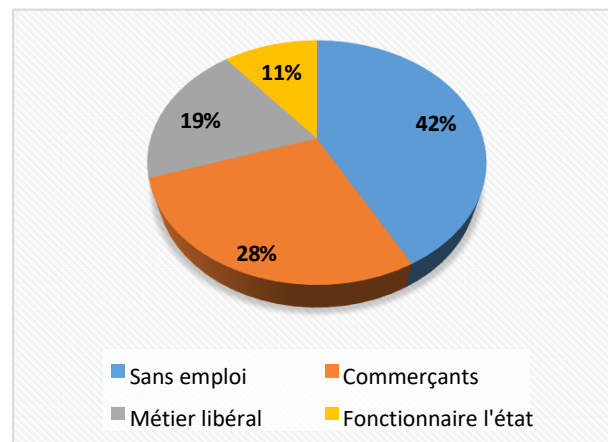
Ce profil s'explique par le fait que, dans nos enquêtes, nous avons privilégié des adultes pour obtenir des informations issues de leurs expériences quotidiennes liées aux difficultés d'accessibilité aux transports.

Il convient de souligner que l'âge constitue un facteur influençant la perception et l'expérience du transport urbain à Kinshasa en général, et à Kimbanseke en particulier.



**Figure 5. Répartition des enquêtés selon le niveau d'étude**

Les données de la figure 5 indiquent que la majorité des enquêtés possède un niveau d'études secondaire (60 %), suivis du niveau primaire (17 %), universitaire (16 %) et enfin des personnes sans niveau scolaire (7 %). Cela révèle une population relativement instruite, et donc capable d'évaluer les problématiques liées au transport urbain.

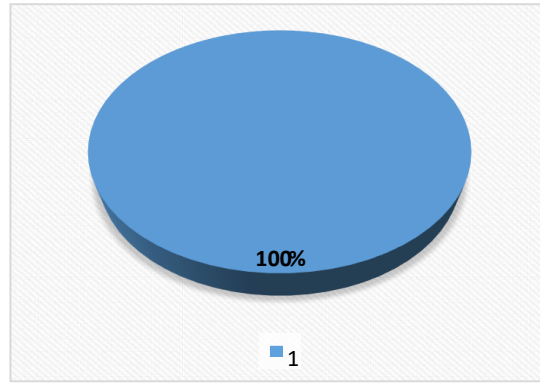


**Figure 6. Répartition des enquêtés selon la profession**

La figure 6 montre que 42 % des enquêtés sont sans emploi, 28 % commerçants, 19 % exercent un métier libéral et 11 % sont fonctionnaires de l'État.

Ces résultats s'expliquent en partie par la disponibilité des personnes sans emploi ou exerçant des activités informelles, davantage présentes dans les ménages pendant journée.

La structure socioprofessionnelle apparaît ainsi déséquilibrée, avec une forte proportion de sans-emplois, traduisant une pression sociale importante nécessitant de nombreux investissements (éducation, création d'emplois, infrastructures sanitaires, logements, transports, etc.).



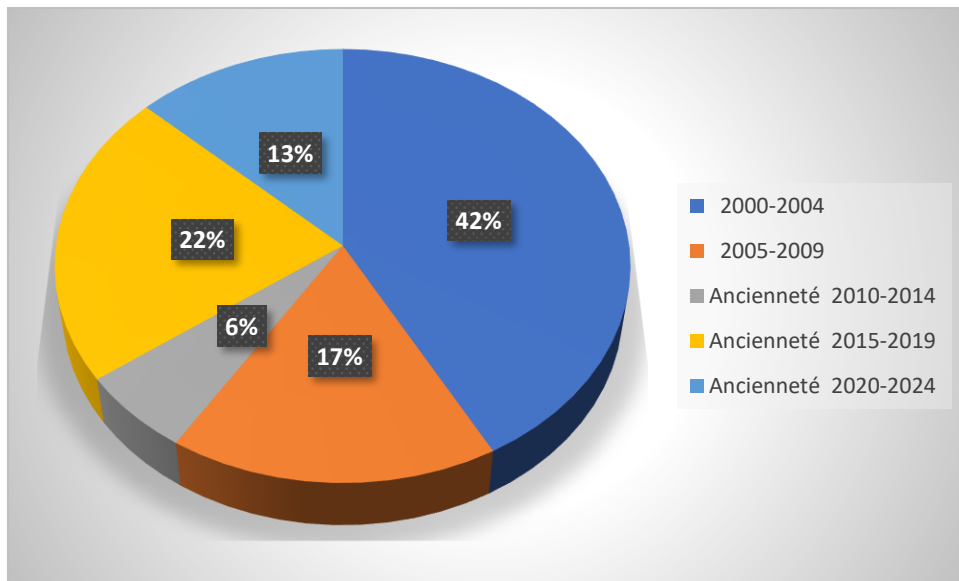
**Figure 7. Répartition des enquêtés selon la nationalité**

D'après les données de l'enquête réalisée sur terrain, telles que représentées par la figure 7, 100 % des répondants sont de nationalité congolaise. Aucun étranger n'a été identifié dans l'échantillon, ce qui reflète la composition majoritairement locale de la population de Kimbanseke.

**Tableau 2. Informations relatives à l'ancienneté, aux perceptions des politiques de transport et aux modes de déplacement**

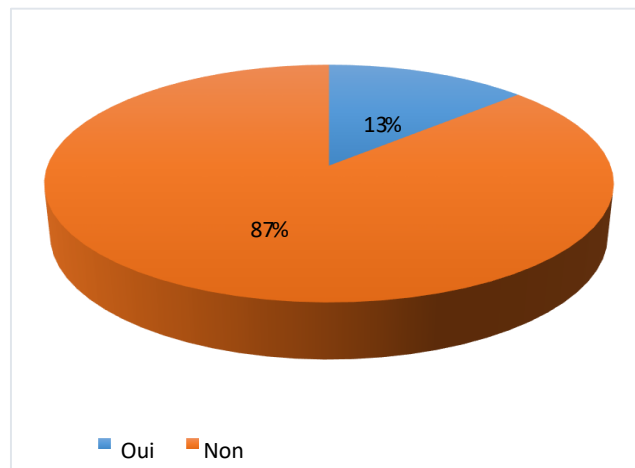
| Variables                               | Modalités | Fréquence | Pourcentages |
|---|-----------|-----------|--------------|
| Ancienneté                              | 2000-2004 | 35        | 42           |
|   | 2005-2009 | 14        | 17           |
|   | 2010-2014 | 5         | 6            |
|   | 2015-2019 | 18        | 22           |
|   | 2020-2024 | 11        | 13           |
|   | Total     | 83        | 100%         |
| Idées sur les politiques des transports | Oui       | 11        | 13           |
|   | Non       | 72        | 87           |
|   | Total     | 83        | 100 %        |
| Mode de déplacement                     | Moto-taxi | 7         | 8            |
|   | Taxi      | 3         | 4            |
|   | Taxi-bus  | 23        | 28           |
|   | Bus       | 50        | 60           |
|   | Total     | 83        | 100 %        |

*Source: Enquête sur terrain*



**Figure 8. Répartition selon l'ancienneté**

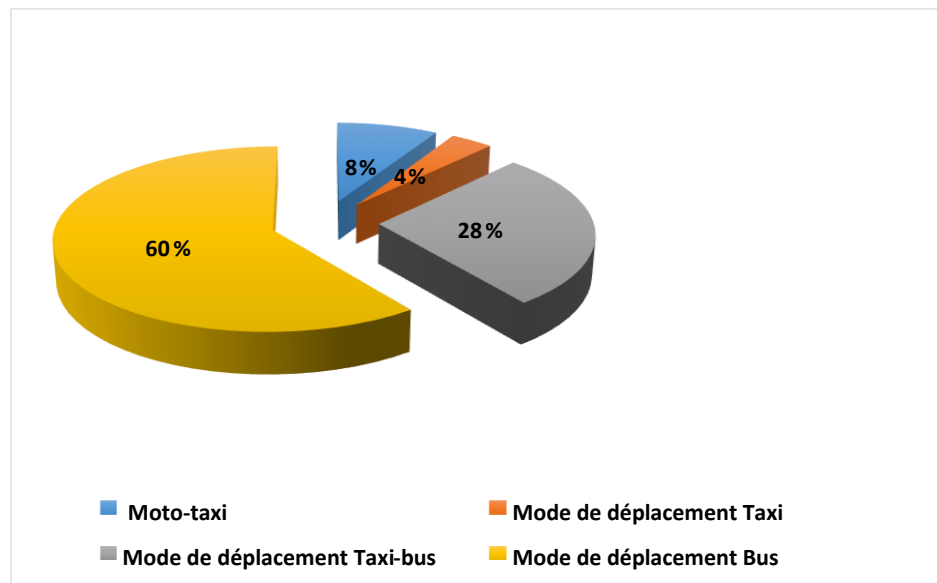
Les données montrent que 42 % des enquêtés résident dans la commune depuis 2000-2004, suivis de 22 % (2015-2019), 17 % (2005-2009), 13 % (2020-2024) et 6 % (2010-2014). Cela indique une population relativement stable et familière des réalités locales en matière de mobilité.



**Figure 9. Connaissance des politiques de transport**

Les résultats présentés par la figure 9 montrent que 87 % des enquêtés déclarent ne pas connaître les politiques des transports, contre seulement 13 % qui en ont entendu parler.

Cela révèle une faible diffusion de l'information et un manque de sensibilisation de la population aux stratégies de mobilité urbaine mises en place par l'État.



*Figure 10. Répartition de la population selon les moyens de transports utilisés*

Selon les données ci-dessus, 60 % des habitants utilisent le bus, 28 % le taxi-bus, 8 % la moto-taxi et 4 % le taxi. Cela confirme la prépondérance des transports collectifs bon marché, malgré leur surcharge et leur irrégularité.

#### **4.2. Contribution des politiques de transport face aux inégalités spatiales**

La commune de Kimbanseke, située à l'est de Kinshasa, est l'une des plus densément peuplées. Historiquement, le développement urbain de la capitale s'est concentré autour de la Gombe, cœur politique et économique du pays. Cette centralisation a entraîné une forte polarisation des transports vers le centre-ville, provoquant des embouteillages et accentuant les déséquilibres dans la répartition des infrastructures.

Les communes périphériques comme Kimbanseke souffrent d'une carence en infrastructures de transport, limitant la mobilité des habitants et leur accès aux opportunités socio-économiques. L'urbanisation rapide et souvent non planifiée a aggravé cette situation.

Le Plan Directeur des Transports Urbains de Kinshasa (PDTK) propose neuf politiques visant à améliorer le système de transport. Parmi elles, la création d'un réseau de transport de masse sur sites propres constitue une solution essentielle pour desservir les communes périphériques. Une telle initiative permettrait de décongestionner le centre-ville et de renforcer l'accès des populations aux services essentiels.

Toutefois, la réussite de ces politiques nécessite une planification urbaine intégrée et une participation active des communautés locales. Une approche inclusive favoriserait des systèmes de transport adaptés aux besoins réels des habitants et contribuerait à réduire les inégalités spatiales.

Les principales mesures à envisager incluent:

##### **1. Amélioration des infrastructures routières**

- Réhabilitation et pavage des routes principales et secondaires ;
- Création de nouvelles voies pour fluidifier la circulation ;
- Entretien régulier des infrastructures.

##### **2. Développement des transports en commun**

- Mise en place d'un réseau de bus publics couvrant toute la commune ;
- Réduction des tarifs pour les populations vulnérables ;
- Augmentation du nombre de minibus et taxis pour répondre à la demande.



**3. Modernisation des moyens de transport**

- Promotion de bus plus grands et en bon état ;
- Introduction de transports écologiques (bus électriques).

**4. Renforcement de la connectivité avec le centre-ville**

- Création de lignes rapides (BRT) ;
- Construction de gares routières et échangeurs.

**5. Sécurisation et accessibilité**

- Lutte contre l'insécurité routière ;
- Aménagement d'arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite.

**6. Développement des transports alternatifs**

- Pistes cyclables, trottoirs, zones piétonnes ;
- Régulation des motos-taxis.

**7. Planification urbaine intégrée**

- Coordination avec le logement, les écoles, hôpitaux et marchés ;
- Création de pôles économiques pour réduire les longs déplacements.

L'application de ces mesures pourra permettre de réduire les inégalités spatiales et d'améliorer la mobilité à Kimbanseke.

**4.3. Impacts d'une bonne politique de transport**

Une politique de transport efficace dans la commune de Kimbanseke générerait de nombreux effets positifs:

**1. Impacts économiques**

- Stimulation du commerce local grâce à une meilleure connectivité ;
- Création d'emplois dans les secteurs du transport, de la construction et des services ;
- Réduction du coût des déplacements pour les ménages.

**2. Impacts sociaux**

- Accès facilité aux services essentiels (écoles, hôpitaux, marchés) ;
- Réduction de la congestion et du stress grâce à des transports organisés ;
- Amélioration de la sécurité routière grâce à des infrastructures fiables.

**3. Impacts environnementaux**

- Réduction de la pollution via le transport en commun et les véhicules propres.
- Promotion d'un urbanisme durable avec pistes cyclables et zones piétonnes.

**4. Impacts sur la gouvernance locale**

- Meilleure organisation urbaine basée sur une planification rationnelle.
- Attraction d'investissements et amélioration de la gestion publique.

**6. CONCLUSION**

L'analyse des politiques de transport et de leur impact sur la réduction des inégalités spatiales dans la commune de Kimbanseke permet de dégager plusieurs constats majeurs.

### **1. Un déficit persistant en infrastructures et services de transport**

L'accessibilité aux infrastructures de transport demeure un défi important. La commune souffre du sous-développement des réseaux routiers, de l'insuffisance des transports en commun efficaces et de la congestion croissante. Cette situation accentue les inégalités spatiales en limitant la mobilité quotidienne des habitants, surtout ceux des quartiers périphériques.

### **2. Des politiques de transport partiellement adaptées aux besoins**

Les résultats montrent que les politiques actuelles ne répondent que partiellement aux attentes de la population. Les efforts en urbanisme et aménagement du territoire restent insuffisants face à une croissance démographique rapide et à l'expansion désordonnée de la ville. Ainsi, les habitants font face à des difficultés accrues pour accéder aux services essentiels tels que l'éducation, la santé, l'emploi ou encore les marchés.

### **3. Une forte influence des politiques de transport sur les inégalités spatiales**

L'étude démontre que les inégalités spatiales observées dans la commune de Kimbanseke sont étroitement liées aux déficiences des politiques de transport et de planification urbaine. Une amélioration des réseaux, une meilleure organisation des flux et une gouvernance plus proactive pourraient réduire considérablement les disparités entre les quartiers.

### **4. Vers une approche intégrée et inclusive**

Pour remédier à ces inégalités, il est indispensable de mettre en œuvre des politiques de transport intégrées dans une planification urbaine inclusive.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **I. OUVRAGES ET ARTICLES**

1. Abdourahmane, M. & Claude, C. (2016). *Dynamiques de l'aménagement du territoire et inégalités socio-spatiales au Sénégal*. Cahiers de géographie du Québec.
2. Bazonzi, J.-M. (2019). *Périphéricités et précarité mobilitaire à Kinshasa*. Espace géographique.
3. Stead, D. (2003). *Les politiques des transports et de l'aménagement du territoire*. Revue des sciences sociales.
4. Lelo Nzunzi, F. (2011). *Kinshasa: Planification et Aménagement*. Paris: L'Harmattan.
5. Martin, T. (2019). *Pas de planification des transports sans aménagement du territoire*. La Vie économique.
6. Mpuru, B. (1991). *La congestion de la circulation à l'hyper-centre de Kinshasa (Zaire)*.
7. Mwanza wa Mwanza, H. (1991). *Transport et implantation des équipements socio-collectifs dans les métropoles d'Afrique tropicale: exemple de Kinshasa (Zaire)*. Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer.

### **II. ANNALES**

1. Martin, T. (2019). *Pas de planification des transports sans aménagement du territoire*. In Annales de Berne (pp. 177-200).
2. Mpuru M. B. & Mbuluku, N. (2007). *La crise de la planification de la métropole congolaise: Kinshasa* (pp. 33-46).

### **III. MÉMOIRES**

1. Booto, L. (2022). *La mobilité des habitants du quartier Bumba dans la commune de Ngaliema à Kinshasa*.
2. Lundula, L. (2012). *Le centre des affaires de Kinshasa: impacts du commerce sur la mobilité et stratégies de réduction de la forte centralité urbaine*.

3. M. Bigoumou (2011). *Les mobilités des populations à faible revenu à Libreville*.
4. Mawete (2004). *La crise des réseaux, mobilités de transports et initiatives populaires à Kinshasa-Est*.
5. Mokenzo, S. (2019). *De la mobilité à l'hyper-centre de Kinshasa et stratégies de réduction de la forte centralité dans la commune de la Gombe*.

#### IV. NOTES DE COURS

1. Bena, D. (2020). *Aménagement urbain*. Notes de cours de 2<sup>e</sup> licence Aménagement du Territoire. Kinshasa: UPN, 2021.
2. Kapita, M. (2021). *Urbanisme et Aménagement du territoire*. Notes de cours de 2<sup>e</sup> licence Aménagement du Territoire. Kinshasa: UPN, 2021–2022.
3. Katalay, H. (2020). *Analyse spatiale*. Notes de cours de 1<sup>re</sup> licence Aménagement du Territoire. Kinshasa: UPN, 2020–2021.