

# Les pousse-pousses, comme un moyen de transport urbain alternatif chez les maraîchères. Le cas des maraîchères vendeuses de la commune de Kazamba a Kikwit (R.D.C)

Zéphyrin M'Pene

*Chercheur-documentaliste au Centre Interuniversitaire d'Etudes de la mobilité (CIEM) en Belgique*

Jacques Charlier

*Enseignant-chercheur à l'Université Catholique de Louvain et au CIEM*

**RESUME:** La ville de Kikwit connaît de nombreuses difficultés en matière des transports. A l'absence de tout investissement public dans ce secteur depuis des origines, la marche à pied est le mode le plus utilisé par la population de Kikwit pour leur déplacement à l'intérieur de la ville ou de l'intérieur vers la périphérie. Avec l'étirement de la ville, les distances entre la périphérie et le centre ville sont devenues longues. De ce fait la marche à pied devient pénible pour les maraîchères qui doivent se déplacer avec leurs lourdes charges. C'est pourquoi, les pousse-pousses sont utilisés comme moyens de transport alternatif.

**ABSTRACT :** The City of Kikwit acquainted more difficulties in urban transport. At deficiency of public investment in transport sector, the footboard is the mode what is using by Kikwit's population for their interurban moving and the interior to periphery. With urban stretching, the distance between the periphery and city center becomes very long. Thereby, the footboard becomes very hard for the market-gardening who must moving with their load. Therefore, the pousse-pousse are using as a medium urban alternative transport.

## Introduction

Presque partout au monde, le transport est un droit qui est accordé à toute personne physique. Dans certains pays, ce droit est même clairement défini et mis dans la loi. La République Démocratique du Congo n'en fait pas exception. Cependant, depuis la création de Kikwit jusqu'à ce jour, il n'y a jamais existé un service de transport public. Ce sont des privés, avec des moyens de bord qui tentent d'organiser un secteur délaissé par l'Etat. Ils utilisent pour ce faire, des vieilles voitures et des vieux minibus dont l'âge varie entre 10 à 15 ans voire plus. Malgré cela, tout semblait bien fonctionner.

Depuis la fin des années 80, les pillages et la guerre ont, d'une part, réduit le nombre des véhicules en circulation et, d'autre part, augmenter les tarifs.<sup>1</sup> En même temps le niveau de vie de la population a sensiblement chuté.

Par ailleurs, ces différentes crises ont aussi eu des conséquences graves dans la vie quotidienne de la population de Kikwit. Le manque d'emploi pour la majorité des Kikwitois<sup>2</sup> l'oblige au travail de la terre. L'agriculture de subsistance devient ainsi très dynamique dans des parcelles et à la périphérie de la ville. En même temps on assiste à la multiplication des fermes tout autour de la ville. Cependant, dans une ville où la voirie urbaine est en mauvais état, où le transport public est inexistant et l'offre privée extrêmement chère et insuffisante, comment font ses agriculteurs (maraîchères) et ses fermiers pour vendre leurs productions au Grand marché qui est situé au cœur de la ville ?

L'objectif de cette communication qui s'inscrit dans le contexte de nos recherches<sup>3</sup> actuelles est de montrer comment les pousse-pousses sont utilisés par les maraîchères de Kazamba à Kikwit comme moyen alternatif pour le transport de leurs marchandises vers le Grand marché.

Nous exposerons d'abord la situation géographique et administrative de Kikwit. Ensuite nous dirons un mot sur l'impact des crises politiques et économique

---

<sup>1</sup> Avant les pillages de 1991, le prix d'une course à Kikwit dans le minibus (aller simple) revenait à \$1 et actuellement il est de l'ordre de \$2 soit le double. En même temps le prix d'un déplacement aller simple en taxi est passé de \$1.5 à \$3.00 à la même période.

---

<sup>2</sup> C'est ainsi qu'on appelle les habitants de Kikwit

<sup>3</sup> Nous menons actuellement nos recherches sur le "Rôle et la place de Kikwit dans le développement de la province de Bandundu".

sur l'organisation des transports collectifs, enfin nous traiterons de l'utilisation des poussettes par les maraîchères de Kazamba.

### 1. Breve présentation de Kikwit

La ville de Kikwit est située à 550 km au sud-ouest de Kinshasa. Elle est née entre 1897 et 1901 comme centre commercial au croisement des rivières Kwilu et Kwenge. Du jour au lendemain, ce petit centre commercial deviendra d'abord un lieu de transit et d'exportation d'huile de palme en provenance des huileries de Djokopunda et de Leverville (Lusanga) ; ensuite il deviendra le chef-lieu du District de Kikwit avant d'être promu en 1935 au rang de chef-lieu de la province de Bandundu jusqu'en 1966 année au cours de laquelle la province sera transférée à Bandundu.

Située sur la route nationale Kananga-Kinshasa, la ville de Kikwit est construite sur des ravins. Ces derniers favorisent des érosions. En outre, le ruissellement est intense sur les versants déboisés. Par conséquent les sentiers sont creusés rapidement et, concentrant les eaux des averses, deviennent des rigoles qui se transforment en ravines. Ces ravines détériorent à leur débouché les pistes et rongent aussi les quartiers habitables. Ce qui fait que les rues ne sont plus des voies de circulation (surtout pas pour les véhicules ni même pour les bicyclettes) mais les fossés de séparation.<sup>4</sup>

En dépit de cela, la ville de Kikwit, fort de ses fonctions administratives, culturelles et économiques de l'époque, bénéficiera d'un important flux migratoire de son hinterland à savoir : Gungu, Idiofa, Masi-manimba, Feshi, Kenge, Kahemba, Kasongolunda, Popokabaka, Bagata, Oshwe, Mushi, Bolobo, Inongo et Kiri ( MASINI, D.M., 1987, p. 159). Ce qui fait d'elle la première ville de la province de Bandundu avec une population de 200. 000 (1998) habitant une superficie de 92 km<sup>2</sup>. Du point de vue spatial, cette situation ne manque pas des conséquences : outre le système de construction horizontale qui favorise l'étirement spatial, l'inexistence de la politique d'aménagement du territoire allongent les distances entre les quartiers périphériques et le centre ville. Ce qui pose le problème de transport pour la majorité de la population démunie qui habite ces périphéries.

Administrativement, la ville de Kikwit est une entité administrative non autonome qui a le statut d'un district constitué de quatre communes urbaines : Lukolela, Kazamba, Nzinda et Lukemie. A l'exemple de toutes les entités administratives de la République Démocratique du Congo, le District urbain de Kikwit dépend financièrement et politiquement de la capitale Kinshasa.

### 2. Les facteurs ayant favorisé l'usage des poussettes par les maraîchères à Kikwit

Depuis le transfert du chef-lieu de la province de Kikwit vers Bandundu, Kikwit est restée une ville avec prédominance d'activités socio-culturelles. Aucune industrie n'est à signaler. Le plus grand secteur distributeur des revenus est celui de l'enseignement organisé en maternel, primaire, secondaire, supérieur et universitaire. Mais depuis la fin des années 80 jusqu'à ce jour, les pouvoirs publics ne paient plus les salaires des enseignants et professeurs. Ce sont des parents des élèves qui donnent aux enseignants des « primes d'encouragements » pour que ces derniers continuent à enseigner. Par rapport aux salaires réels, ces primes ne représentent même pas le 1/3 des salaires. Dans une ville où la majorité de la population salariale est enseignant, le manque des salaires a aggravé la misère et la pauvreté de la ville.

Faute de trouver un autre travail dans le secteur moderne, une grande partie de la population de Kikwit s'est repliée sur le travail agricole et cela dans la périphérie de la ville. Ainsi de 1994 à 2000, l'accroissement de la population agricole dans la ville de Kikwit se présentait de la manière suivante :

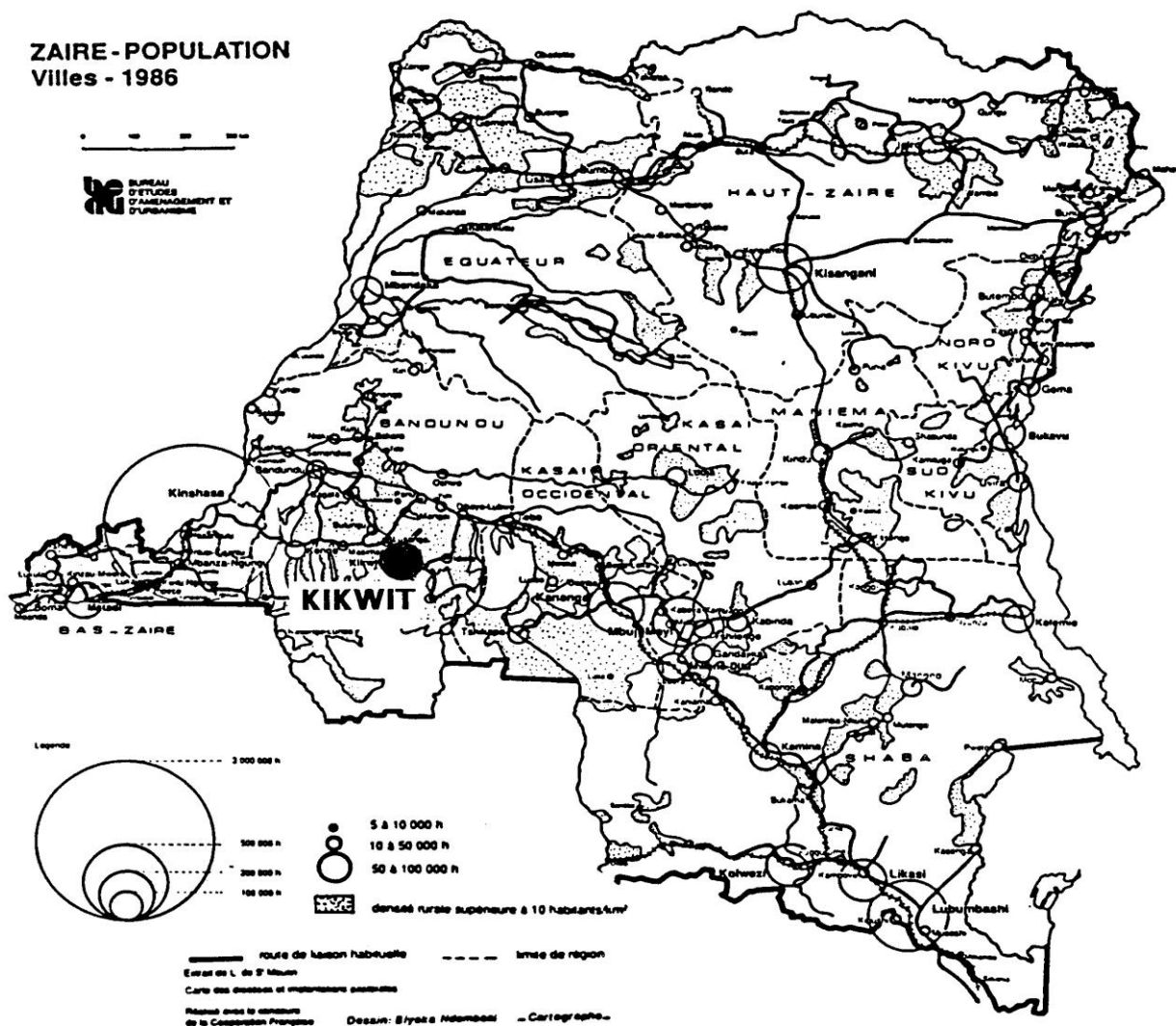
Tableau 1. Evolution de la population agricole de Kikwit (1994-2000)

Année	Population agricole	Accroissement en % par rapport à 1994	Population totale	Accroissement en % par rapport à 1994
1994	24.372	100	132.497	100
1996	35.243	148,5	136.151	102,8
1998	48.972	209,9	148.784	112,4
2000	50.074	214,8	158.275	119,7

Source : Tableau élaboré par nous sur base des données récoltées par MUSEME à Kikwit, août 2001

<sup>4</sup> H. NICOLAI, op.cit., p. 394

Fig. 1. La ville de Kikwit dans l'armature urbaine congolaise



Source : MPURU, M., « Approvisionnement vivrier immédiat de Kikwit. Aperçu préliminaire » in *Géokin*, Vol.IV, n°1, 1993, p.39

Malgré le rôle combien important des hommes dans cette agriculture, force est de constater que ce sont des femmes qui sont majoritaires. Selon une étude menée en 2001, sur 100 agriculteurs interrogés, 28 % étaient des hommes à côté des 72 % des femmes. Ces résultats corroborent les études déjà faites par HOUYOUX et LEOCOANET en 1982, qui sont arrivés au constat selon lequel, le motif principal qui poussa les femmes à pratiquer ce genre de commerce est bien le souci de pallier à l'insuffisance du salaire mensuel du mari ou pour les jeunes filles d'aider leurs parents ou encore d'arriver à payer les fournitures scolaires ou une partie de frais d'études. ( KAYEMBE, et al., 1993, p. 31) Quant à la destination de leurs productions, 60 % de ces femmes ont déclaré qu'elles vendaient les deux tiers au grand marché.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Interview réalisée à Kikwit, le 15/10/2001

Retenons que dans les villes africaines en général et à Kikwit en particulier, le marché c'est d'abord un lieu de rencontre. Avec le temps, le mot marché est devenu en plus un lieu où on peut tout vendre et tout acheter. ( M'PENE N., 2002, p. 18). Il n'y a donc pas de spécificité en ce qui concerne la gamme des produits vendus. Tout ce qui peut rapporter des revenus peut bien se vendre aux marchés.

A Kikwit, outre le Grand marché qui est situé au cœur de la ville dans la commune urbaine de Lukolela, on dénombre d'autres marchés de niveau intermédiaire tel qu'il est résumé sur le tableau 2 ci-dessous ; mais n'offrent pas autant des produits que ce qui est offert par le Grand marché. Raison pour laquelle, les marâchères habitant la commune de Kazamba sont obligées de se déplacer pour vendre leurs produits au grand marché en dépit d'une distance des 7 kilomètres qui les séparent du centre ville.

Tableau 2. Différents marchés de Kikwit et leur localisation

Dénomination	Localisation administrative
Grand marché Zandu <sup>6</sup> ya ville basse	Lukolela (Ville basse)
zandu ya poto-poto	Lukolela
Zandu ya Kazamba	Kazamba
Zandu ya Nzinda	Nzinda

Source : Tableau conçu par nous

Comment se déplacent les maraîchères de Kazamba dans une ville où la voirie urbaine est en mauvais état, l'offre de transport est insuffisante et les prix sont très élevés ?

### 3. Les pousse- pousés comme moyens alternatifs utilisés par les maraîchères de Kikwit.<sup>7</sup>

Rappelons que depuis la création de Kikwit, le transport urbain public n'a jamais été organisé. Ce type de transport a été et reste développé par les acteurs privés qui mettent en circulation de minibus (taxibus) ou des vieilles voitures (taxis) dont la durée de vie se situe entre 15 à 20 ans.<sup>8</sup>

A l'absence de toute réglementation en matière de transport des personnes et des marchandises, les transporteurs privés fixent le prix de trajet selon leur convenance. De jour en jour le prix d'un déplacement simple peut passer du simple au double selon l'humeur du chauffeur et la ligne desservie soit un équivalent de 0.50 à 1.00 euro par trajet. Ce qui est énorme pour des personnes démunies dont les salaires (s'ils sont payés) ne dépassent pas les 35.00 euros (salaire actuel d'un professeur d'université).

Pour des maraîchères qui doivent prendre le transport privé deux fois par jour et cela durant une semaine ajouter à cela le prix de leurs marchandises, se déplacer à Kikwit en mode motorisé est synonyme de se lier la ficelle au coup. Mais ne pas aller au Grand marché où on a son étale pour vendre, c'est suicidaire. Par ailleurs, monter sur un minibus ou un taxi à Kikwit ressemble à une lutte pour la survie<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> En kikongo, zandu signifie marché. Ainsi Zandu ya, signifie le marché de..

<sup>7</sup> Précisons qu'il s'agit ici du cas des quatre femmes maraîchères qui habitent la commune périphérique de Kazamba à Kikwit.

<sup>8</sup> Enquête réalisée à Kikwit, mars 1995. Depuis lors la situation n'a jamais changé bien au contraire, elle s'est empirée avec les destructions massives causées par les guerres et les pillages.

<sup>9</sup> Compte tenu de l'insuffisance de l'offre de transport par rapport à la population, pour pouvoir avoir une place dans ces

Pour les maraîchères de Kazamba, cette lutte s'accompagnait des pertes énormes de leurs marchandises. Certaines arrivaient aux marchés non seulement avec des habits sales mais surtout avec des légumes perdus ou endommagés. Ce qui constituait une perte pour un commerce où la marge de bénéfice n'était pas énorme<sup>10</sup>.

En vue d'éviter ces pertes et de réduire le coût de transport, un groupe de quatre maraîchères qui provenaient de la commune de Kazamba à Kikwit III ont signé avec l'association des pousse-pousés appelée « Accorderdit » un « contrat de transport » selon lequel chaque matin et soir, les pousse-pousés de cette association devraient non seulement transporter les légumes de ses maraîchères de leur commune vers le Grand marché mais aussi assurer le retour de la marchandise vers leurs domiciles. Pour une distance de plus ou moins 7 km aller-retour, chaque femme payait à la fin du mois un montant équivalent à 60 euros à l'association.<sup>11</sup> Ce qui représente une somme importante et pour l'association et pour les maraîchères. Mais une chose est vraie ce que les marchandises arrivent en bon état au marché.

Quant aux déplacements de ces maraîchères, ils se font à pied, suivant après les pousse-pousés. Bien que fatiguant, cette pratique a l'avantage de préserver l'état de leurs marchandises. Par ailleurs en marchant après les pousse-pousés, les maraîchères ont non seulement un regard sur leurs marchandises mais en plus, peuvent, tout au long du parcours vendre une bonne quantité à des personnes qui ne peuvent pas se déplacer vers le Grand marché.

Outre ces avantages purement économiques, l'usage des pousse-pousés par les maraîchères leur permet de saluer physiquement certaines connaissances et de discuter avec elles.<sup>12</sup>

Comme inconvénient, les pousse-pousés n'étant pas couverts, les marchandises sont parfois mouillées lors des intempéries.<sup>13</sup>

En dépit de cet inconvénient, force est de signaler qu'en dehors de transport des légumes, les pousse-pousés se présentent dans toutes les villes du Congo comme un moyen de transport alternatif pour le transport des marchandises. D'ailleurs de nos jours, des efforts sont en train d'être faits par les artisans pour rendre les pousse-pousés utilisables aux transports urbains des personnes. C'est le cas des

minibus ou taxis, il faut se réveiller très tôt, le temps d'attente étant selon les arrêts de trente à soixante minutes. Une fois le taxi-bus arrivé, il faut se battre pour y pénétrer. C'est pourquoi, dans la plupart de temps, les gens arrivent à leur travail avec des habits mouillés voire déchirés.

<sup>10</sup> MOKWA, B., interview réalisée à Kikwit, juillet 2000

<sup>11</sup> Enquête réalisée par MUSEME à Kikwit en 2001

<sup>12</sup> Bala- Bala, interview réalisée à Kikwit, le 12/11/2001

<sup>13</sup> BALA-BALA, L., interview réalisée à Kikwit, août 2001

pousse-pousses, sans moteur mais avec des pédales, un guidon et avec trois pneus dont un avant et deux en arrière.

## Conclusion

Cette étude nous a permis de faire deux constats : premièrement, il existe bel et bien dans le cas de Kikwit un lien très étroit entre la pauvreté de la population et leur mobilité. Deuxièmement, malgré le caractère rudimentaire et artisanal des pousse-pousses, force est de signaler qu'ils sont nés pour répondre à un besoin qui est resté pendant longtemps non satisfait par les pouvoirs publics ; celui d'assurer à l'ensemble de la population de Kikwit des moyens de transport adaptés à la géographie du site et aussi au niveau des revenus. Cependant, malgré le service que les pousse-pousses rendent à la population et aux maraîchers, il est temps que les pouvoirs publics du Congo organisent en collaboration avec les acteurs privés le transport urbain. C'est inconcevable qu'une ville de plus des 200.000 d'habitants ne puisse pas avoir un service de transport public ou de transport collectif bien organisé. Ce qui ne fait qu'accentuer le sous-développement de la ville et son caractère d'une ville incomplète.

Par ailleurs, signalons que même si le transport est un droit dans la constitution zairoise<sup>14</sup>, il ne concerne qu'une infime minorité de la population. Se déplacer dans les villes du Congo à l'heure actuelle à l'exemple de Kikwit, ressemble au chemin de la croix qu'on effectue.

## Références bibliographiques.

CODOU, A., GAHANGA, G. et MUTUNGU, K. (1991), « Urbanisation et difficultés de développement à Kikwit et au Kwilu (Zaire) », in *Espaces tropicaux*, n°4, CEGET, Bordeaux

KAYEMBE, C. et ali., (1993), « Caractéristiques socio-économiques de vendeurs des abords de quatre grands marchés de Lubumbashi : cas de Lusonga, Kenya, Kamalondo et Katuba II » in *Géokin*, Vol. IV ; n°1, janvier-juin

MASHINI, D.M., (1987), « La formation d'un réseau urbain : l'urbanisation du Kwilu » in *Revue belge de géographie*, fasc. 38

M'PENE, N.Z.(2002), *La problématique de l'intégration économique par les transports au Congo (R.D.C.)*, Ed. Academia-l'Harmattan, Louvain-la-Neuve-Paris

MPURU, K. (1993), « Approvisionnement vivrier immédiat de Kikwit. Aperçu préliminaire » in *Géokin*, Vol. IV, n°1, janvier-juin

NICOLAÏ, H., (1963), *Le Kwilu. Etude géographique d'une région*. CEMUBAC, Liège

SOLOTSHI, M. et KAKESE, K.B. (1990), « Logique spatiale du micro commerce ambulante à Lubumbashi (Zaire), pauvreté urbaine ou réaction devant l'adversité » in *Bulletin de la Société Belge d'études géographiques*, tome LIX, n°2

---

<sup>14</sup> Certaines matières au Congo sont encore réglées par la constitution laissée par le régime de Mobutu. C'est le cas de droit de transport pour tous.

