

# Problématique des Transports Urbains à Kinshasa - Enjeu pour la lutte contre la pauvreté par la mobilité

## MASSONSA- wa - MASSONSA

*Economiste, Prospectiviste Consultant en transport , Congo*

**RESUME :** La mobilité à Kinshasa est contrariée par la dégradation des transports urbains. La demande de transport s'élève à 5698280 déplacements journaliers. Or, l'offre des transports en commun formels ne dépasse guère 100 autobus et le volume des passagers transportés est estimé à 1,6 millions par jour. Cette inadéquation entre l'offre et la demande, restreint la mobilité et apparaît comme une véritable expression de la pauvreté. La création d'une Régie Autonome des Transports Urbains de Kinshasa (RATUK ) s'impose.

**ABSTRACT :** Mobility in Kinshasa is thwarted by the deterioration of urban public transport. The demand for transport amounts to 5,7 millions daily travels. By contrast, the supply of formal public transport doesn't exceed 100 buses , and the number of passengers can be assessed to 1 600 000 per day. Such a contrast between demand and supply hinders mobility and is a true mark of poverty. It seems necessary to set up an Autonomous Public Company of Urban Transport in Kinshasa ( in French: une Régie Autonome des Transports Urbains de Kinshasa : RATUK).

## I PROBLEMATIQUE

Les transports urbains à Kinshasa, pôle de structuration du marché en RDC, posent de sérieux problèmes de déplacements quotidiens avec une rare acuité.

Ils privilégient autant qu'ils conditionnent les déplacements domicile travail vers le centre historique, situé le long du fleuve Congo dans l'axe Nord Est et Nord Ouest, et qui concentre près de 60% des emplois formels et établissements d'enseignement, à plus ou moins 5 à 15 km des agglomérations les plus peuplées.

Or, dans cette mégapole africaine, de plus de 6 062 000 habitants, le mode de vie, les relations sociales qui s'y tissent, impliquent aussi plusieurs motifs de déplacement aux caractéristiques particulières, en vue de consolider les rapports sociaux, expression significative de l'accomplissement des besoins de solidarité africaine agissante.

Véritable enjeu économique et social, les transports urbains, avec 1 600 000 voyageurs transportés par jour dans des autobus et trains vétustes, accusent un niveau de service fort

insuffisant. Ils ne peuvent malheureusement pas satisfaire à une demande exponentielle.

Comme la population active représente 47% de la population totale, on estime qu'avec une mobilité de 2 déplacements par jour en moyenne, le nombre des déplacements s'élèverait à 5 698 280.

Une telle inadéquation entre l'offre et la demande, confortée par des infrastructures viaires non fonctionnelles et dégradées jusqu'à la fondation, constitue une réelle problématique des transports urbains à Kinshasa. La défektivité ainsi relevée de la voirie, rend inaccessibles de nombreuses zones et partant, réduit la mobilité par les transports en commun.

Cette faiblesse de la mobilité est une véritable expression de la pauvreté urbaine. Elle s'imprime de façon très visible dans le tissu urbain et soulève une série des questions pratiques :

\* Comment accroître l'offre des transports pour faire face à une demande explosive, dans un cadre institutionnel et réglementaire inadapté à une économie de marché et dans un contexte d'urbanisation non maîtrisée et d'un niveau d'emplois insignifiant, pour favoriser la mobilité pour tous et contribuer à éradiquer la pauvreté ?

\* Quelle politique des transports urbains pour Kinshasa et quelle forme juridique doivent revêtir

les grandes entreprises de transports opérant dans cet espace ?

\* Comment étendre le réseau ferroviaire de transport urbain en vue d'en faire l'épine dorsale du système de transport de Kinshasa ?

## II. RETROSPECTIVE BILANTAIRE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Il est notoire de souligner que la situation actuelle des transports en commun à Kinshasa apparaît extrêmement dégradée.

- ❑ La désorganisation du service des bus se traduit
- ❑ un taux d'immobilisation de l'ordre de 60 à 80 %. Ce qui explique en grande partie la dégradation des conditions de transport.

Cette déficience de l'offre influe négativement et gravement sur la vie quotidienne de la population et sur le fonctionnement économique de la ville.

- ❑ attentes aux arrêts très longues et parfois plus d'une heure.
- ❑ surcharges des véhicules rendant les conditions de transport et d'accès à bord extrêmement difficiles.
- ❑ conditions de sécurité très mauvaises,
- ❑ les habitants limitent par conséquent, le nombre de leurs déplacements.

L'exaspération qu'engendre cette situation conduit à des tensions sociales graves.

- ❑ détournement des autobus et des camions par les étudiants pour se rendre à l'Université ou dans des Instituts Supérieurs.
- ❑ Taux élevé d'absentéisme des employés sur leur lieu de travail.

Les moyens alternatifs sur lesquels se rabattent les usagers des bus notamment les taxis collectifs et la marche à pied, comportent des servitudes qui accentuent les mauvaises conditions de déplacements.

En effet, les conditions de transports en taxis collectifs sont difficiles :

- ❑ surcharge
- ❑ insécurité
- ❑ sectionnement des trajets qui augmente le coût et la durée des déplacements

Les déplacements effectués à pied entraînent des durées très longues de 1h 30 à 2 h 00 pour arriver à destination (lieu de travail, école, marché, etc.) en raison de l'éloignement de nombreuses zones, de l'enclavement des quartiers et de l'absence de dessertes transversales.

On estime que le marché des déplacements en transports en commun se présente ainsi :

30% des déplacements assurés par les taxis collectifs et diverses entreprises de bus et de trains.

70 % des déplacements assurés par la marche à pied.

La situation de faillite fortement marquée des entreprises des transports publics, nécessite de résorber progressivement la sur-immobilisation et la ramener au seuil raisonnable de l'ordre de 20 %, au lieu de 80% enregistrés actuellement ; d'élaborer un réseau des Transports collectifs réorganisé, et visant à satisfaire une part croissante de la demande essentiellement par :

- ❑ les fréquences de passages de plus en plus réduites.
- ❑ des trajets raccourcis, voire entièrement supprimés.
- ❑ des horaires irréguliers.
- ❑ des pannes fréquentes sans que les véhicules soient remplacés ni la continuité du service assuré. prévisible en augmentant à court terme l'offre globale d'environ 800 autobus.

Il paraît donc impérieux d'inverser la tendance actuelle en matière de partage modal des déplacements en transport en commun, tout en se fixant l'objectif de 60 % des déplacements sur le réseau autobus/ Train aux Heures de pointe. Les contraintes à une telle évolution proviennent du réseau de la voirie.

Toute amélioration de la voirie à l'horizon de la planification, permettrait de faire évoluer le réseau dans le sens d'une adaptation plus fine aux objectifs fixés.

- utilisation des voies ferrées existantes pour la mise en place d'un axe lourd ferroviaire constitué des lignes.
  - KASANGULU-KIN-EST.
  - Gare Centrale Kin- Est – Aéroport de Ndjili avec un embranchement pour desservir le grand Marché de la Libération à BITABE-Masina
  - NDOLO-CARIGRES
  - Limete-Bokassa, plus tard prolongement de la ligne jusqu'au Pont Kasa-Vu puis vers l'Avenue ASSOSA- KINTAMBO.
- desserte des zones périphériques par les lignes de bus fonctionnant en rabattement sur l'axe lourd ferroviaire.
  - rabattement au niveau de la zone de Matete, des lignes 1 (desserte de Masina et de Kimbansenke) des lignes 11 et 12 desserte de Ndjili centre et périphérie)
  - rabattement au niveau de la gare de NGALIEMA des lignes n°8 (desserte de NGALIEMA) et 5 (desserte de KINTAMBO)
  - rabattement au niveau de la gare de Bandanlungwa de la ligne n° 6 (desserte de Selembao, Bandalungwa, Bumbu, Ngiri-Ngiri).
- mise en place d'un **axe lourd radial complémentaire**, équipé de véhicules routiers de grande capacité (city TRAIN) constitué des lignes n° 3 et 4, pour assurer la liaison entre

l'UNIKIN, les zones de LEMBA, Selembao, Ngaba, Kalamu, Kasa-vubu, Kinshasa, Gombe.

- Mise en place de **dessertes transversales par autobus**, permettant de mailler le réseau et d'améliorer les possibilités d'accès aux zones périphériques, soit directement, soit par correspondance :

- lignes n° 9 (liaison Ngaliema-Limete-Masina) 10, 11 et 12 (liaison Ndjili, Matete,-Lemba et l'université (UNIKIN), les lignes n° 9 et 11 sont des axes lourds et doivent être équipés de véhicules de grande capacité.

Il est prévu un troisième flux (liaison Ngaliema, Barumbu, Makala-Ngaba-Limete) par l'ouverture d'un Boulevard semi-périphérique dans ce secteur qui permettrait d'améliorer sensiblement les dessertes transversales. Ces liaisons sont absentes au Sud où les lignes radiales sillonnent de vastes zones d'urbanisation non reliées entre elles, obligeant les usagers à recourir à la marche à pied sur de longs trajets pour atteindre l'arrêt le plus proche

### Performance du réseau

Vitesse par tronçon (vitesses commerciales moyennes- heure de pointe) pour le réseau ferré : 20 km/ heure, mais, on note en réalité une vitesse de 12 km/h en raison de la mauvaise qualité du matériel roulant ; la vétusté des infrastructures sur certains tronçons des lignes ; la construction illicite des habitations dans le périmètre bordant les lignes de trains.

Pour le réseau bus : 10 à 20 km/heure

Types de véhicules pour :

- le réseau ferré : la capacité d'un train prise égale à 20000 personnes
- le réseau bus : la capacité du véhicule bus standard prise égale à 150 personnes. Celle de City-Train à 450 personnes (1 city- train bus remorque équivaut à 3 bus ordinaires)

Fréquences :

- le réseau ferré : l'existence d'une voie double permet de prévoir des intervalles de 12 minutes sur chacune des lignes de train ( soit une capacité maximale de 20.000 personnes sur le réseau ferré). Cette fréquence de base doit permettre un bon transfert de charge vers le réseau ferré.
- le réseau bus : les fréquences sont déterminées par itération successive de manière à absorber la charge maximale par ligne.

En 1991, la demande à l'heure de pointe du réseau ferré était estimée à 5 204 personnes par jour sur le tronçon le plus chargé de la ligne n° 14. Elle devrait passer à 6645 en 2000 et à 7325 en 2005.

Sur la ligne 13, on a enregistré une demande de 2805 en 1991. Elle devrait aussi évoluer de 3912 en 2000 à 4 672 en 2005.

Pour satisfaire cette demande, il est nécessaire de disposer :

- de 10 locomotives et de 140 voitures , le matériel roulant devant être mieux adapté pour mettre en place 5 fréquences à l'heure de pointe. L'installation sur la voiture de queue de chaque train d'une cabine de réversibilité, permettra la commande du train depuis l'extrémité opposée de la locomotive. Cela est tout à fait adapté au réseau ferré de Kinshasa.

Cette disposition éliminant les manœuvres de locomotives au terminus, devrait faire gagner du temps sur les retournements des trains aux terminus.

Quant aux installations fixes, il est nécessaire de

- clôturer les emprises ferroviaires
- améliorer la signalisation lumineuse
- équiper ou même construire des gares et des quais.

### Réseau Bus

Les capacités acceptables des autobus sont :

- de l'ordre de 10000 voyageurs à l'heure sur les lignes 3,6,9,11
- de l'ordre de 6000 voyageurs à l'heure sur les lignes 7 et 8.

A court et moyen terme, il semble indiqué d'équiper les axes lourds routiers de véhicules de grande capacité tels que City-Train (450 places). Les investissements lourds sont nécessaires pour satisfaire 60 à 70 % de la demande à l'horizon 2005, si le système des transports urbains dispose de 600 à 800 autobus et le renouvellement de 10 % du parc disponible.

D'une manière générale , la tarification doit être pratiquée en fonction de la distance parcourue et prendre en compte des possibilités à payer des voyageurs et de l'équilibre comptable de la société exploitante. L'ensemble de ces recommandations vise la mise en place d'un service performant de desserte de voyageurs.

### III MOBILITE CONTRARIEE, EXPRESSION DE LA CRISE ET DE LA PAUVRETE URBAINE

D'une manière générale, les données statistiques sur la mobilité urbaine sont rares souvent partielles et résultent davantage des estimations globales tirées des enquêtes anciennes.

Les dernières données statistiques sur la mobilité à Kinshasa proviennent d'une enquête menée dans les 22 zones de la ville en 1991 auprès d'un échantillon de 13910 personnes (BCEOM 1993) sur base d'une population totale estimée à 3101368 habitants (BEAU 1990) réparties par zones. Bien

avant en 1985, une enquête de Jica menée sur la mobilité dans quatre zones (Kimbasenke, Masina, Kisenso et Ndjili) auprès d'un échantillon de 12000 personnes de 5 ans et plus, a dégagé un ratio de 2,23 déplacements par jour et par personne.

Cette enquête a intégré les déplacements à pied estimés à 70% et pris en considération le seuil de déplacement de 500 mètres. Ce qui justifie une plus grande mobilité par rapport aux estimations antérieures.

En effet, l'étude réalisée par SADIC et ONATRA en 1981 a dégagé un ratio de 1,44 déplacements par jour et par personne, sur la base des prévisions projetées à l'horizon de 1985 avec un accroissement global de la mobilité de 20 % .. Ce qui, en 1985 donne un total de 3 600 000 déplacements par jour.

De même, on note que les enquêtes du BEAU (1978) donnaient un nombre de déplacements par jour et par personne en 1975 de 1,25, et 65% de marche à pied (trajet aller-retour de 500 mètres et plus).

Ces données sont notoirement faibles pour une mégalopole de plus de 6 062 000 d'habitants et indiquent l'insuffisance de l'offre qui conditionne une mobilité médiocre.

La faible mobilité ainsi enregistrée est surtout l'une des expressions de la crise et de la pauvreté urbaine à Kinshasa.

- Le plan directeur de développement du secteur des transports urbains élaboré en 1993 par le BCEOM donne une estimation de la demande potentielle de déplacements dans la situation de l'année d'étude et des projections de la demande aux deux horizons 2000 et 2005.

Les estimations de cette demande potentielle pour les transports collectifs, élaborées en 1991 sur base de l'enquête, des données redressées, des matrices Demande Transports Collectifs, Heure de Pointe (TC/HP) ont tenu compte de tous les déplacements, tous modes collectifs (Bus, Trains, Transport Employeur, Transport Scolaire, Camion, Taxi collectifs) et tous motifs (Travail Ecole, Autres motifs) augmentées du tiers des déplacements à pied inter-zonaux.

Il se dégage ainsi un marché potentiel de déplacements correspondant à :

- 165 296 déplacements à l'heure de pointe
- 1 719 934 déplacements à la journée.

Les principaux flux de déplacements entre zones ainsi que les volumes les plus significatifs (en nombre de déplacements à l'heure de pointe du matin) paraissent structurées de la manière suivante :

- Les flux radiaux sont les plus importants et convergent vers la zone de centralité « GOMBE », pôle administratif et commercial de l'agglomération.

- Le flux radial Nord Sud irrigue la zone d'activités de Limete et compte 37 600 déplacements à l'heure de pointe du matin.
- D'autres flux transversaux également significatifs sont liés à l'attractivité de la zone de LIMETE et à celle de l'Unikin.

Les projections de la demande aux horizons 2000 et 2005 sont déterminées à partir de la croissance de la population et des emplois. Leurs taux de croissance par zone de 1991 à 2005 permettent d'estimer l'évolution des déplacements fondée sur l'application aux volumes émis et reçus, des coefficients multiplicateurs respectivement égaux aux taux de croissance de la population et des emplois par zone.

Le flux prédominant se situe à l'Est de Kinshasa où se concentrent près de 45 % de la population urbaine.

Ce mouvement centripète des flux de déplacements et de trafic motorisé, dénote bien la ségrégation et la disparité des quartiers urbains et traduit semble-t-il, l'inopérationalité de la politique d'aménagement urbain initiée à Kinshasa au lendemain de 1960.

En tout état de cause, la structure de déplacements n'est pas fondamentalement modifiée par l'évolution des facteurs population et emplois qui respectivement, correspondent à 1,36 et 1,17 pour 2000/1991 et 1,58 et 1,31 pour 2005/1991. Dans ce cas, seul le niveau du volume de déplacements est affecté.

On estime donc un accroissement de la demande de l'ordre de 23 % en 2000 et de 37,3 % en 2005. Les statistiques des déplacements journaliers indiquent que plus de la moitié de ceux-ci, ont pour motif l'école ceci dénote d'une inadaptation de réseaux scolaires par rapport à l'importance des effectifs et des attentes de scolarisation dans une ville qui compte près de 60 % de jeunes.

### **Prédominance des déplacements à motif scolaire**

Motifs	Déplacements %
ECOLE	55,4
TRAVAIL	25,7
ACHAT	8,1
SANTE	4,3
LOISIRS	2,6
RELIGION	1,9
DIVERS	2,0
TOTAL	100

Source : BEAU, 1978

Les déplacements liés à l'emploi sont peu nombreux. En effet la structure économique est

fortement marquée par des petites activités informelles qui occasionnent peu de déplacements, du fait qu'elles s'exercent à proximité de l'habitat. De même les achats qui représentent 8,1% du budget ménage, se font le plus souvent sur les marchés du quartier, caractérisés par la prédominance des ventes au détail, lesquelles sont plus adaptées aux faibles revenus de nombreuses populations à la périphérie.

D'une manière générale, on observe que les 2/3 de la population kinoise font des achats principalement alimentaires qui représentent dans la structure de consommation moyenne des ménages, environ 63% de leur consommation totale (INS 1989). Au regard de ces deux motifs alternants de déplacements (travail et achat), on peut conclure que les kinois se déplacent peu. Une telle situation reflète bien la crise économique et celle de l'emploi dans la ville. Cependant les flux importants de déplacements observés sont irrigués par des populations de l'EST et de l'OUEST et SUD de la ville, à l'assaut du centre ville pour l'investir à la recherche de quoi survivre. Pour ces captifs des transports en commun, toute faiblesse de la mobilité est comprise comme expression de privation des opportunités pour éradiquer journallement la pauvreté stigmatisée par la faim.

L'analyse des déplacements de 500 mètres et plus, montre que 45% de ces déplacements sont produits hors zones. Toutefois, ils varient selon les motifs et le type de quartier. Cependant, il convient de noter que 4/5 des déplacements au motif travail, concernent certes les déplacements externes, mais aussi la distance moyenne à parcourir. Cette distance varie à son tour en fonction des catégories socio-professionnelles (BEAU, 1978).

On relève que les cadres et les patrons parcourent la plus faible distance moyenne en raison de la localisation des zones d'emplois situées à proximité de leurs quartiers résidentiels de haut standing. A contrario, les professions libérales et les ouvriers couvrent des distances supérieures à la moyenne urbaine, du fait qu'ils habitent à la périphérie, situation qui impose de parcourir de longues distances.

On estime que la part des déplacements piétonniers représentent 70% du total de déplacements de 500 mètres et plus (JICA, 1986). Cette proportion tombe à 40% pour les déplacements externes (Sadic-Seges, 1981). Plus généralement, ce sont les sans emplois et les bas revenus qui recourent davantage à la marche à pied, que les employés, les cadres moyens et les populations à revenus supérieurs.

Selon une étude de JICA, la contribution des transports en commun dans la mobilité générale représente 66,4%, les voitures particulières 33,6%. Mais au regard de la demande de l'ordre de 5698280 déplacements journaliers, les transports en commun n'en assurent que 1617800.

#### IV STRATEGIE

Le mode de vie actuel des congolais, exige que soit modifié le système des transports urbains mieux encore le soubassement de ce système soit inversé. Il doit être repensé pour répondre aux besoins culturellement ressentis par la population et qui impliquent une forte mobilité aux motifs sociaux divers de déplacements et aux caractéristiques particulières, comme expression significative de l'accomplissement des besoins de solidarité vécue comme facteur d'éradication de la pauvreté dans la société africaine.

Nous estimons donc que le système des transports urbains de Kinshasa devrait se structurer autour du transport ferroviaire urbain lourd vers lequel se rabattent les autobus et le transport fluvial urbain.

Aussi, nous proposons dans le cadre du partenariat public /privé :

1° la création d'une grande société des transports en commun dénommée Régie Autonome des Transports Urbains de Kinshasa (RATUK). Cette nouvelle entité naîtra de la fusion des chemins de fer urbains (CFU/ ONATRA) et CITY-TRAIN. Elle exploitera à la fois les trains urbains et les autobus (tramway, métro) en reprenant les actifs des chemins de fer urbains ONATRA et ceux de CITY-TRAIN. La gestion sera confiée aux privés, mais l'Etat demeure propriétaire du patrimoine infrastructurel. L'objectif est donc de viser l'efficacité pour conquérir à court et moyen terme, 30 à 60% des parts de marché de déplacements en transports en commun dont la demande globale est estimée actuellement à 5 698 280.

2° la mise à contribution des sociétés mixtes et/ou privées pour résorber le déficit en capacité de transport en commun, par exemple :

- New SOTRACO SARL avec 130 autobus dont 40 véhicules neufs
- SITAC avec 50 autobus neufs

3° l'exemption durant une période déterminée de taxes pour certaines matières et importations comme :

- Taxe sur le gas-oil ;
- Taxe d'importation de pneus et autres pièces de rechange ;
- Taxe d'importation des autobus et matériel roulant ferroviaire destinés au transport public ;

4° la tarification d'équilibre pour les entreprises de transport en commun ;

5° la réhabilitation à court terme de certaines infrastructures ferroviaires ainsi que la voirie urbaine notamment :

- Avenue Kasa-vubu, du Bd du 30 juin jusqu'à Kintambo magasin via Place de la Victoire ;
- Avenue de l'Université, du Rond Point Ngaba jusqu'à l'Avenue Sendwe ;
- Avenue Pierre Mulele ( ex 24 Novembre ), du Rond Point Mandela jusqu'à l'IPN via Selembao ;
- Chaussée du Président Mzee L.D.Kabila jusqu'à l'IPN via Binza ozone ;
- Avenue Gambela, de l'avenue Enseignement jusqu'à l'Avenue Kasa-vubu ;
- Avenue Bongolo, de l'avenue Kasa-vubu jusqu'au Bd Lumumba via avenue Yolo et la Clinique Bondeko ;
- Avenue Luambo Makiadi (ex Bokassa), de l'avenue Sendwe jusqu'au Bd du 30 Juin;
- Avenue de la Démocratie ( ex Huileries) du Bd du 30 Juin jusqu'à Bumbu ;
- Avenue de la Victoire ;
- Avenue de la Foire , prolongement By Pass via Rond Point Ngaba jusqu'à l'UNIKIN ;
- Route des Poids lourds etc...

Cette réhabilitation des routes représente une priorité absolue et urgente pour pouvoir apporter une mobilité accrue et conséquente à la population et développer l'activité économique dans la ville de Kinshasa, partant, contribuer à éradiquer la pauvreté. Aussi, la création de la RATUK n'implique qu'une régularisation juridique des CFU/ONATRA et de CITY-TRAIN qui jusque là demeurent sans personnalité juridique, mais fonctionnant dans le premier cas comme une simple direction et dans l'autre comme un projet depuis de nombreuses années. A cet égard, l'investissement initial de fusion sera tout à fait supportable.

La RATUK fondée sur le ferroviaire permettra d'augmenter la capacité substantielle des transports en commun et la performance de gestion du système.

6° la création d'un Fonds de Promotion des Transports urbains pour soutenir le financement du système de transports urbains.

7° la décentralisation des entités administratives chargées de gérer le système de transports urbains.

Les 4 districts de la ville de Kinshasa qui ne sont pas fonctionnels actuellement, pourraient être activés en les érigeant en Communautés Urbaines de Kinshasa.

- Communauté urbaine de la LUKUNGA ( L )
- Communauté urbaine de la FUNA ( F )
- Communauté urbaine du MONT AMBA( M)
- Communauté urbaine de la TSHIANGU ( T)

Ces communautés seront chargées en matière de transport, d'assurer l'entretien de la voirie, de percevoir la parafiscalité ( vignettes, taxes d'immatriculations...). Leurs compétences s'élargiront au domaine de l'organisation de la police de circulation et de stationnement.

Tous les véhicules seront immatriculés dans la Communauté de résidence.

Kin- L	numéro minéralogique, suivis des lettres de série
Kin- F	idem
Kin- M	idem
Kin- T	idem

La construction du grand Marché de la Libération à Masina nécessite qu'une étude de faisabilité soit diligentée désormais pour assurer le raccordement du nouveau marché de l'Est de la ville à la ligne de chemin de fer Kin- Est Aéro et au reste de la capitale congolaise. Cet embranchement devrait être programmé comme une priorité absolue du nouvel aménagement de l'espace kinois à mettre en place avant l'ouverture de ce Grand Marché. Il contribuera sûrement dans le nouveau système de transports urbains reconfiguré, à accroître la mobilité vers ce nouveau pôle économique d'équilibre de la ville en tant que facteur de lutte contre la pauvreté