

## L'analyse de l'impact socio-économique du transport par mini bus par les exploitants dans la ville de Bukavu

*Justin Bigabwa Burume<sup>1</sup>, Gervais Birere Muhanano<sup>1</sup>, and Innocent Cirhanduzi Rhushenge<sup>2</sup>*

<sup>1</sup>Département des sciences commerciales et Administrative, Institut Supérieur Pédagogique de Walungu, ISP  
WALUNGU, RD Congo

<sup>2</sup>Département de géographie et gestion de l'environnement, Institut Supérieur Pédagogique de Walungu, ISP  
WALUNGU, RD Congo

---

Copyright © 2019 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the *Creative Commons Attribution License*, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

**ABSTRACT:** This research intends to present, analyze and forward a view on the socio-economic impact of paid transport of people by small bus in Bukavu city. The results of this study will enable the public authorities to set up appropriate structures, mechanisms and supervisory measures for this sector, thus guaranteeing healthy social and economic conditions for the population. The main question of our study is: "What is the social and economic profitability of the actors in the transport of people on small bus? We emitted a hypothesis according to which all the actors would get some income, reason why the sector becomes more and attractive. However, the growth of the sector would create other ill-effects. To check the hypothesis, we used both quantitative and analytical methods. This study was carried out in Bukavu city on small bus owners and the population who use this mode of transport. At this end of the study, we come to the conclusion that paid transport of people in small bus has a social and economic impact in Bukavu city, mainly on the social life of motorcyclist, the income of small bus owners, public transport of population and the public receipts. The ill-effects of the growth of this sector is the increase of traffic accidents, the emergence of professional illnesses (paralysis, bronchitis ...) and the decrease of school children numbers.

**KEYWORDS:** socio-economic impact, transport, minibus, operators.

**RESUME:** La présente recherche se propose de présenter, d'analyser et d'émettre un avis sur l'impact socio-économique du transport des personnes par mini bus dans la ville de Bukavu. Les résultats de cette étude permettront au pouvoir public de mettre sur pied des structures, des mécanismes et des mesures d'encadrement appropriés à ce secteur et garantir ainsi les conditions sociales et économiques saine à la population. La question principale de cette étude est la suivante : quelle est la rentabilité sociale et économique des intervenants dans le transport des personnes par mini bus ? Nous avons avancé l'hypothèse selon laquelle tous les intervenants réaliseraient une rentabilité, raison de l'attractivité du secteur. Cependant, l'accroissement du secteur créerait d'autres effets pervers. Pour vérifier cette hypothèse, ce travail a dû recourir aux méthodes quantitatives et analytiques. Cette étude a été menée dans la ville de Bukavu et portait sur les conducteurs, les propriétaires des minis bus, et la population bénéficiaire de ce monde de transport

Après étude, le constat est que le transport des personnes par mini bus a un impact social et économique dans la ville de Bukavu notamment sur la vie sociale des conducteurs et les revenus des propriétaires des mini bus, le transport en commun des populations et les recettes publiques. Les effets pervers de la croissance de ce secteur est l'augmentation des accidents de circulation, l'apparition des maladies professionnels (paralysie, bronchite aiguë,...), la déperdition scolaire.

**MOTS-CLEFS:** impact socio-économique, transport, mini bus, exploitants.

## 1 INTRODUCTION

Le secteur des transports a, depuis l'aube des temps, constitué un moyen efficace pour faciliter le déplacement des personnes et de leurs biens. Il va de soi que le développement économique d'un pays passe entre autres par l'amélioration de l'infrastructure de communication. Il s'avère cependant que la République Démocratique du Congo n'échappe pas à la triste réalité des pays en voie de développement qui sont caractérisés par la précarité de leurs voies de communication mais aussi des moyens de transport efficaces pour cette fin.

En effet, pour appréhender et élucider cette question, nous avons été guidés par l'hypothèse selon laquelle l'activité de transport par mini bus serait rentable pour les propriétaires de mini bus, bénéfique pour les conducteurs et les convoyeurs ainsi permettrait à l'Etat congolais, non seulement de percevoir les impôts et les taxes pour la couverture des dépenses publiques, mais également de résoudre tant soit peu les problèmes de chômage de la jeunesse désœuvrée. La société en général y trouve son compte en ce sens qu'elle apporte une solution au problème de transport urbain en dépit des inconvénients épinglés ci haut.

## 2 APPROCHE METHODOLOGIQUE

L'étude a été menée dans la ville de Bukavu sur les stations (parking), auprès des conducteurs, des propriétaires mini bus et des personnes chargées.

Les informations recherchées concernaient :

- Le nombre des stations : une station étant un point où les conducteurs se rencontrent pour prendre ou déposer un client ;
- Le nombre des propriétaires mini bus;
- Les recettes mensuelles ou annuelles versées par les conducteurs aux propriétaires ;
- Les revenus mensuels des conducteurs ;
- Les charges d'exploitation engagées.

La synthèse des informations recueillies se trouve condensée comme repris dans les tableaux du point 3.

## 3 PRESENTATION, ANALYSE ET INTERPRETATION DES RESULTATS

### 3.1 RÉPARTITION DES ENQUÊTES DANS LA VILLE DE BUKAVU

Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1. Répartition de l'échantillon des conducteurs

COMMUNE DE KADUTU		COMMUNE D'IBANDA		COMMUNE DE BAGIRA	
Station	Nombre de conducteurs	station	Nombre de conducteurs	station	Nombre de conducteurs
Cimpunda	10	Nguba	05	Bagira- commune	8
pas à pas carrefour	8	Nyawera	17	brasserie	
pace du 24	12	ISP	11	Ciriri	6
Novembre	20	Camp saio	04	Hôpital général de	02
		COOCEC	10	référence de Bukavu	04
		Major Vangu1	13		
		Major Vangu 2	15		
		Panzi	15		
<b>Total /commune</b>	<b>50</b>		<b>90</b>		<b>20</b>

### 3.2 REVENU DES CONDUCTEURS DANS LA VILLE DE BUKAVU

Nous présentons dans le tableau 2, le revenu mensuel des conducteurs enquêtés au cours de notre étude

Tableau 2. Revenus mensuel de 150 conducteurs

Classe	N	xi	nxi	$(x - x)^2$	$n(x - x)^2$
40 - 60	31	50	1550	2484,03	77004,93
61 - 81	41	71	2911	831,75	34101,75
82 - 102	15	92	1380	61,47	922,05
103 - 123	31	113	3503	173,19	5368,89
123 - 144	9	134	1206	1166,91	10502,19
145 - 165	2	155	310	3042,63	6085,26
166 - 186	8	176	1408	5800,35	46402,8
187 - 207	55	197	10835	9440,07	75520,56
208 - 228	3	218	654	13961,79	41885,37
229 - 249	2	239	478	19365,51	38731,02
250 - 260	10	279	2790	267889,56	19876,67
	<b>Σn = 160</b>		<b>Σnxi = 26547</b>	<b>Σ(x - x)<sup>2</sup> = 56327,7</b>	<b>636524,82</b>

Les revenus indiqués ci haut sont des revenus nets après déduction des charges d'exploitation, notamment les repas du matin et de midi, les petites réparations (pneus, chambre à air...). Il s'agit donc des revenus qui restent définitivement entre les mains du conducteur après versement du dû au patron/propriétaire du mini bus.

$$x = \frac{\sum nxi}{\sum n} = \frac{26547}{160} = 165,91$$

n=effectif de l'échantillon

x= la moyenne

Xi = centre des classe

$$\delta^2 = \frac{\sum n(x-x)}{n-1} = \frac{636524,82}{159} = 4003,003$$

$$\text{Ecart type} = \sqrt{\delta} = \sqrt{4003,003} = 63,26$$

Ce résultat démontre que le revenu moyen du conducteur par mois se chiffre à 165,91US et par projection le revenu de ce dernier par an serait alors de 165,91x12 mois de l'année = 1990.91 \$ US. L'écart - type de 63,26démontre que la dispersion du revenu autour de la moyenne est de 63,26\$.

Par ailleurs le revenu réalisé par les conducteurs permet à ces derniers de couvrir leurs besoins tels qu'indiqués dans le tableau ci - après :

Tableau 3. Affectation des revenus des conducteurs

N°	AFFECTATION	Nombre de conducteurs	Pourcentage(%)
1	Besoins quotidiens des surviv	93	58.125
2	Logement (construction)	21	13.125
3	Elevage	4	2.5
4	Activités Génératrices des revenus	9	5.625
5	Epargne	8	5
6	Aucune réalisation	15	9.375
	<b>TOTAL</b>	<b>160</b>	<b>100</b>

En lisant attentivement le tableau ci - dessous, on dégage ce qui suit :

- La plupart de conducteurs soit 58.125% de ceux enquêtes affectent en priorité les revenus très de besoins quotidiens des surviv
- 13.125 % des conducteurs enquêtes affectent leurs revenus à l'investissement en logement (construction en matériaux généralement semi -durable) :

- 5.625% d'entre eux ont réalisé des activités Génératrices des revenus notamment le petit commerce (kiosque, boutique, ventes des unités de communication, ...)
- 5% ont réussi à constituer des épargner dans des institutions de micro finances de la place.

Il convient de préciser que pour cette catégorie, les épargnes constituées ont comme objectif de se procurer d'une part une moto pour soi – même et ainsi devenir propriétaire de même que celui de réaliser d'autre part des fonds pour subvenir aux besoins du mariage.

- 2.5% ont mis sur pied les activités d'élevage de volaille ou élevage des cochons
- 9.375 % des conducteurs n'ont aucune réalisation à leur actif.

Sur les 100% des conducteurs auprès desquels notre enquête a été menée, 145 conducteurs soit 90,6 % ont à leur actif une quelconque réalisation et 9,4% soit 15 conducteurs n'ont rien réalisé.

Ces chiffres sont suffisamment éloquents pour montrer l'importance de cette activité dans la société congolaise et plus particulièrement dans la ville de Bukavu.

De ce qui précède, nous concluons que les conducteurs tirent de leur exploitation des revenus qui leur permettent de répondre à certains besoins vitaux tels qu'évoqués les pages précédentes. Il va donc sans dire que ce métier est rentable pour les conducteurs.

### 3.3 REVENU DES PROPRIÉTAIRES MINI BUS (PATRONS) DANS LA VILLE DE BUKAVU

Les résultats obtenus au cours du présent travail sont présentés dans le tableau 4 ci-dessous.

**Tableau 4. Revenus mensuels des 30 propriétaires des mini bus par mois**

Classe	n	xi	nxi
60 – 75	1	67,5	67,5
76 – 81	1	78,5	78,5
82 – 97	1	89,5	89,5
98 – 113	2	105,5	211
114 – 119	5	121,5	607,5
130 – 145	7	135,5	962,5
146,161	10	153,5	1535
162,177	3	169,5	508,5
	$\Sigma n = 30$		$\Sigma nxi = 4060$

$$\bar{x} = \frac{\sum nxi}{\sum n} = \frac{4060}{30} = 135,3 \$US/mois$$

A l'issue des calculs ci haut effectués, on constate que le revenu moyen mensuel d'un propriétaire de mini bus est de 135,3 \$ US/mois. Ce revenu est supérieur à celui du conducteur (conducteur) , mais il faut faire remarquer que le propriétaire de du mini bus supporte tous les frais d'entretien et de réparation ainsi que les diverses taxes dues à l'Etat, voire les impôts éventuel ( vignette + immatriculation ).

Estimant à 10% tous ces frais, on peut déduire que le revenu mensuel net du propriétaire d'un mini bus en exploitation est  $135,33 - \left(\frac{135,33 \times 10}{100}\right) = 121,80 \$ US/mois$

En faisant une projection de ces revenus sur une année, on aura  $121,80 \times 12 \text{ mois} = 1.461,56 \$ US/an$ . La valeur de 1461,56 \$ US/an étant inférieure au coût d'achat de du mini bus (1480 \$ US). Il convient dès lors qu'on se pose la question de savoir si les propriétaires mini bus gagnent sur cette activité.

Pour répondre à cette préoccupation, il est important de déterminer la valeur résiduelle ou des cessions de du mini bus après une année d'exploitation. Lors de nos enquêtes auprès des propriétaires mini bus il a été signifié que la valeur de du mini bus après une année d'utilisation est égale à la moitié de sa valeur d'acquisition. Ce qui revient à dire que sa valeur d'acquisition étant 1480 \$ US, celle-ci divisée par deux donne 740 \$ US.

Si alors une année après, le propriétaire décide de céder son bus à une autre personne, il aura perçu en tout 1461,56 (revenus annuels) + 740 \$ US prix de cession = 2201,56 \$ US après une année. Ainsi donc la rente tirée sur cette activité après une année est égale à  $2.201,56 \$ US - 1.480 \$ US = 721,56 \$ US$  soit une rentabilité de 48,75%

Le revenu mensuel étant de 60,13 \$ US, il est largement inférieur aux revenus mensuels gagnés par le conducteur 99,84 \$ US/mois)

Au vu de ce qui précède, on pourrait se poser la question de savoir que peuvent faire les propriétaires mini bus pour rentabiliser davantage cette activité. Pour répondre à cette préoccupation, nous avons recouru au système de « leasing (crédit-bail) » qui se réalise généralement à long et à moyen terme mais pour notre cas il sera question de ramener le long et moyen termes au court terme compte tenu du délai très réduit d'amortissement des mini bus-taxi sur les routes bukaviennes. Le leasing (SOLNIK, 2001) est une méthode de financement des investissements qui, dans son esprit, s'assimile à l'emprunt même si la forme en est très particulière.

#### 4 IMPACT SOCIAL DU TRANSPORT DES PERSONNES PAR MINI BUS DANS LA VILLE DE BUKAVU

Tout habitant de la ville de Bukavu reconnaît aujourd'hui que le transport des personnes par mini bus a résolu le problème de chômage d'une jeunesse jadis désœuvrée qui s'adonnait au banditisme, au vol, à l'escroquerie, à la consommation excessive des boissons fortement alcoolisées etc. La plupart des conducteurs et convoyeurs que nous avons interviewés (87 %) ont déclaré avoir abandonné les sales métiers et s'adonnent maintenant au transport par mini bus mais aussi en plus cela a influencé positivement les budgets de tous les ménages de la ville de Bukavu qui connaissaient les problèmes de déplacements.

Par ailleurs, la ville de Bukavu étant érigé sur des collines et ayant une infrastructure routière délabrée, le transport par mini bus apparaît aujourd'hui comme un moyen efficace permettant aux gens de se déplacer un coin à un autre, mettant ainsi un terme aux files d'attente observées jadis dans les arrêts des taxis-voitures et des bus.

#### 5 CONCLUSION GENERALE

L'étude qui a porté sur « *l'analyse de l'impact socio-économique du transport par mini bus par les exploitants dans la ville de Bukavu* », avait comme objectif de démontrer l'impact social et économique de cette activité. Pour y parvenir, nos investigations ont eu comme cible la ville de Bukavu, les conducteurs, convoyeurs, les propriétaires des minis bus et les bénéficiaires de ce mode de transport.

Après analyse et interprétation des résultats de nos enquêtes, il s'est avéré que :

- L'activité de transport des personnes par mini bus est bénéfique aux conducteurs et aux propriétaires, car à partir des revenus réalisés, parviennent à réaliser certains objectifs vitaux tels que les besoins familiaux, le logement, l'élevage, les activités substantielles, les épargnes...
- La population en générale trouve, à travers ce mode de transport, une solution au problème de déplacement qui jadis était une casse-tête.
- Du point de vue social, cette activité a résolu tant soit peu le problème de chômage d'une jeunesse qui s'adonnait à des activités de banditisme, de cambriolage, d'escroquerie, et de la consommation incontrôlée des boissons fortement alcoolisées ...

L'Etat devrait ainsi mettre sur pied des structures appropriées et adaptées pour organiser ce secteur qui, incontestablement, contribue développement économique et social de la ville de Bukavu en particulier, de la province du SUD-KIVU et de la RDC en général. Tout compte fait, l'activité commerciale à travers le transport par mini bus a un impact socio-économique considérable dans la ville de Bukavu, et ce en dépit des inconvénients qu'une organisation bien faite pourrait permettre d'éradiquer le chômage et la perte de temps.

#### REFERENCES

- [1] ALAIN B., Antoine C, Christine D et Anne Mary Draï, Dictionnaire des Sciences économiques, éd. Armand Colin, 2007, P.
- [2] ASWATH Damodaran, Finances d'Entreprise, Ed. Nouveaux HORIZONS, 2007
- [3] Bruno SOLNIK, Gestion financière, Dunod, 6<sup>e</sup> édition, paris 2001, 275 p
- [4] Coing H., 1981 - Crise des transports urbains et transports « non conventionnels ». In : Bugnicourt J. et al. - Transports en sursis ? Quelles politiques des « petits transports » urbains dans le tiers-monde ? *Environnement africain*, Dakar/Londres, p. 5-13.