

**INSTITUT SUPERIEUR DE DEVELOPPEMENT RURAL
DE GRANDS-LACS**

« ISDR-GL/GOMA »



BP. 376 GOMA

**PROBLEMATIQUE DE L'INSTALLATION
DES PARKINGS PUBLICS ET SON IMPACT
SUR LE TRANSPORT EN COMMUN DANS
LA VILLE DE GOMA**

Par **TOMBO MWENDAPEKE Christian**

Travail de fin de cycle présenté et défendu en vue de
l'obtention du diplôme de graduat en Développement
Rural.

Option : Planification Régionale et Nationale

Niveau de technicité : A₁

Directeur : CT Robert GASHEKERO

Septembre 2017

DECLARATION

Je, soussigné TOMBO MWENDAPEKE Christian déclare que le présent travail de recherche intitulé « *problématique de l'installation des parkings publics et son impact sur le transport en commun dans la ville de Goma* » est le fruit de mes propres efforts et qu'il n'a jamais été présenté, ni défendu en aucune institution d'enseignement Supérieur et Universitaire.

Je reconnais en outre avoir mentionnée toutes les sources de mes informations.

TOMBO MWENDAPEKE Christian

CERTIFICATION

Je soussigné Monsieur le CT Robert GASHEKERO, certifie avoir dirigé le travail de l'étudiant TOMBO MWENDAPEKE Christian intitulé « *problématique de l'installation des parkings publics et son impact sur le transport en commun dans la ville de Goma* ».

L'originalité de cette recherche est que la facette explorée et exploitée n'a jamais été étudiée par d'autres chercheurs. Ce pourquoi, je le recommande à la section pour qu'elle soit évaluée.

CT Robert GASHEKERO

Le /...../ 20.....

DEDICACE

A mes très chers et bons parents papa **FAUSTIN MWENDAPEKE** et maman **CHANTAL BUNGILILA** qui malgré les multiples besoins et problèmes qu'ils avaient, ils n'avaient pas cessé à nous soutenir et nous donner la formation qu'il fallait pour que nous soyons ce que nous sommes aujourd'hui ; aussi, grâce à leur esprit de charité et de bienveillance à notre égard, nous sommes compté dans le monde intellectuel pour avoir soutenu mes études pendant ce premier cycle malgré leurs multiples charges.

TOMBO MWENDAPKE Christian

REMERCIEMENTS

Le présent travail n'est pas un résultat du néant mais c'est un effort de plusieurs personnes qui ont eu à travailler plus afin que nous puissions parvenir à bien faire ce que nous sommes parvenus à réaliser aujourd'hui.

Ainsi, nos sincères gratitude s'adressent premièrement à notre Dieu Tout Puissant pour le souffle de vie qu'il nous accorde sans prix, mais aussi qui a permis à ce que nous puissions avoir l'accès aux données dont nous avons besoin pour la réalisation de ce travail ; à lui soit l'honneur, la gloire et la majesté d'éternité en éternité.

Nous tenons aussi à remercier le corps académique de l'ISDR-GL pour son dévouement et surtout de nous avoir assuré un meilleur encadrement pour que nous soyons aussi parmi les intellectuels et les cadres de notre pays la RDC et de plusieurs sociétés. Plus particulièrement nous tenons à adresser nos sincères gratitude s à notre Directeur Le Chef des travaux Robert GASHEKERO pour ses efforts consentis en dirigeant ce travail malgré ses multiples occupations. Qu'il reçoit les gratitude s le plus profonde de nos cœurs.

Nous ne pouvons pas passer sans reconnaître profondément les efforts de sacrifice qu'a pris ma mère BUNGILILA CHANTAL et Mon père FAUSTIN MWENDAPEKE. Ils nous ont supportés malgré la conjoncture économique actuelle jusqu'à ce que nous parvenions à réaliser cette œuvre. Notre cœur est reconnaissant pour tous vos efforts et profondément, recevez nos profondes gratitude s.

Nous ne manquerons pas également de présenter nos gratitude s à nos très chers éducateurs pour leurs efforts qu'ils ont manifestés à notre égard. Le temps qu'ils ont passé entrain de nous donner l'éducation de base afin que nous soyons ce que nous sommes ; aussi tous les risques qu'ils ont pris de manquer presque tout afin de nous donner une bonne éducation intellectuelle. Recevez ici nos sentiments les plus profondes, vous êtes gravé dans nos cœurs.

Nous serons ingrat de ne pas remercier nos très chers frères et sœurs qui nous ont aussi aidé et soutenu en tout (conseils, prière), ils ont supporté la charge de nos caprices étudiantins, et surtout ce n'est pas un hasard qu'ils ont eu à naître avec nous dans une même famille, qu'ils reçoivent nos profondes gratitude s.

TOMBO MWENDAPEKE Christian

ABBREVIATIONS ET SIGLES, SIGNES CONVENTIONNELS

ACCO	: Association des Chauffeurs du Congo
CNKI	: Comité National du Kivu
CNPR	: Commission Nationale de Protection Routière
CT	: Chef de Travaux
CTC	: Congo Tabaco Company
DGFE	: Division du Genre, Famille, et Enfant
OMS	: Organisation Mondiale de la Santé
OPAK	: Office des Produits Agricoles du Kivu
PCR	: Police de Circulation Routière
PNCR	: Police Nationale de Circulation Routière
RDC	: République Démocratique du Congo
REGIDESO	: Régie de Distribution d'eau
RVA	: Régie des Voies Aériennes
SNCC	: Société Nationale de Chemin de fer au Congo
SNEL	: Société Nationale d'Electricité
S A	: Service Administrative
C A	: Conseil Administrative
A G	: Assemblé Générale
D G	: Direction Générale
M V	: Moyen de vérification
LV	: Logique vertical
L H	: Logique horizontal
I OV	: Indicateur objectivement vérifiable
TRANSCOM	: Transport en Commun

TABLE DES MATIERES

DECLARATION.....	ii
CERTIFICATION	iii
DEDICACE.....	iv
REMERCIEMENTS	v
ABREVIATIONS ET SIGLES, SIGNES CONVENTIONNELS	vi
TABLE DES MATIERES	vii
RESUME DU TRAVAIL.....	x
INTRODUCTION	1
ETAT DE LA QUESTION	2
PROBLEMATIQUE	3
HYPOTHESE.....	5
0.4. OBJECTIFS DU TRAVAIL.....	5
0.4.1. Objectif Global.....	5
0.4.2. Objectifs spécifiques.....	5
0.5 CHOIX ET INTERÊT DU SUJET	5
Le choix:.....	5
Intérêts du sujet	6
0.6 DELIMITATION SPATIO-TEMPORELLE.....	6
0.6.1 Délimitation spatiale	6
0.6.2. Délimitation temporelle	6
0.7. SUBDIVISION DU TRAVAIL	6
CONTRAINTES DE LA RECHERCHE	7
CHAP.I. PRESENTATION DU MILIEU ET GENERALITE SUR LE SUJET.....	9
I.1. APERCU HISTORIQUE DE LA VILLE DE GOMA.....	9
➤ ORIGINE « NGOMA»	9
EVOLUTION DE LA VILLE DE GOMA.....	10
STATUT JURIDIQUE.....	10
II.1. DESCRIPTION DU MILIEU D'ETUDE.....	12
II.1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE	12
II.1.2. ASPECT POLITICO-ADMINISTRATIF.....	13
I.1.3. ASPECT DEMOGRAPHIQUE.....	13
I.1.4.ASPECT ECONOMIQUE	14

II.1.5. ASPECT SOCIO-CULTUREL.....	16
1. Religion.....	16
2. HABITAT.....	16
3. SPORT ET LOISIR.....	17
5. MŒURS ET COUTUMES.....	18
I.2. REVUE DE LA LITTERATURE.....	19
I.2.1. Définition des concepts.....	19
I.2.2. APPROCHE THEORIQUE.....	20
CHAP.II. APPROCHES METHODOLOGIQUE, PRESENTATION DES RESULTATS ET DISCUSSION DES RESULTATS DE L'ENQUETE.....	23
II.0. INTRODUCTION.....	23
II. 1. CADRE DE RECHERCHE.....	23
II.1.2. TYPE DE RECHERCHE.....	23
II.4. OBJECTIFS DE L'ENQUETE.....	23
II.5. METHODES ET TECHNIQUES.....	23
II.6. Analyse et interprétations des résultats de l'enquête.....	24
DISCUSSION DES RESULTATS DE L'ENQUETE.....	34
Chapitre III. PROJET D'IMPLANTATION DES PARKINGS PUBLICS DANS LA VILLE DE GOMA.....	36
INTRODUCTION.....	37
I.1. IDENTIFICATION DU PROJET.....	37
Objectif du projet.....	37
I.2. LOCALISATION DU PROJET.....	37
I.3. SITUATION GEOGRAPHIQUE.....	37
I.3.1. LOCALISATION.....	37
I.4. NATURE ET CADRE JURIDIQUE DU PROJET.....	38
a. Acteurs du projet.....	38
b. Bénéficiaires du projet.....	38
C. Stratégie du projet.....	38
ETUDES DU PROJET.....	38
II.1. Opportunité du projet.....	38
II.2. Pertinence du projet.....	38
II.3. Faisabilité du projet.....	39
II.4. Opérationnalisation du projet.....	39
II.4.2. FONCTIONNEMENT DU PROJET.....	41

L'assemblée générale	41
Le conseil d'administration	41
La coordination.....	41
Le service administratif	41
Service financier	42
II.5. Planification des intrants.....	42
II.6. CHRONOGRAMME DES ACTIVITES	45
BUDGETISATION DU PROJET	46
III.9. CADRE LOGIQUE.....	49
CONCLUSION GENERALE	51
PAGE DE BIBLIOGRAPHIES.....	52
2. TFC ET MEMOIRES	52
3. REVUES.....	52
4. COURS.....	52
5. WEBOGRAPHIE.....	52

RESUME DU TRAVAIL

Ce travail de fin de cycle porte sur la problématique de l'installation des parkings publics et son impact sur le transport en commun dans la ville de Goma.

Ce travail se fixe comme objectif contribué à l'installation des parkings publics dans la ville de Goma.

SUBDIVISION DU TRAVAIL

Hormis l'introduction et la conclusion, ce travail comporte trois chapitres :

- ✓ Le premier chapitre traite sur la présentation de la ville de Goma qui est notre milieu d'étude et généralités sur les Parkings publics.
- ✓ Le deuxième chapitre porte sur la présentation des données, discussions et interprétation des résultats de l'enquête.
- ✓ Le troisième en fin porte sur le projet de développement.

Et pour récolter les données et arriver à atteindre notre objectif, nous avons procédé aux méthodes suivantes: statistique, comparative, analytique et historique appuyée par les techniques documentaire, d'observation, d'interview, questionnaire et échantillonnage.

Pour promouvoir le développement trois questions ont été émise dans la problématique :

1. Quels sont les problèmes de l'installation des parkings publics dans la ville Goma ?
2. Quel est impact de l'absence de l'installation des parkings publics sur le transport en commun ?
3. Que faut-il faire pour résoudre le problème de parkings publics dans la ville de Goma ?

Nos hypothèses se formulent de la manière suivante :

1. Les problèmes liés à l'installation des parkings publics seraient Manque de la volonté du gouvernement provincial et tous les espaces sont déjà construites par des particuliers
2. Les impacts des parkings publics sur le transport en commun seraient : Présence des embouteillages sur les rues, taux élevé d'accidents et Mauvaise gestion des véhicules et autres engins
3. Pour résoudre les problèmes des parkings publics dans la ville de Goma il faudrait que l'Etat procède à l'implantation des parkings publics

Les résultats issus de notre enquête ont permis de confirmer toutes nos hypothèses.

La première hypothèse a été confirmée par les résultats des tableaux X, et XII. Au tableau X, la majorité, soit 75 % des habitants de la ville de Goma disent nient que nulle part est écrit parkings publics dans la ville de Goma. Ces résultats s'accordent à ceux du tableau xv où 55% des enquêtés affirment qu'ils sont gérés pêle-mêle et il n'ya pas des parkings publics dans la

ville. Ceci est confirmé par les résultats du tableau XII où il apparaît qu'il n'existe pas d'espace pour l'implantation des parkings. Ce ci a été confirmé pour la majorité d'enquêtées.

La deuxième hypothèse a été confirmée par les résultats des tableaux XIV où 40% des enquêtés montrent que les l'impact ou la conséquence de manque de parkings publics dans la ville de Goma peut occasionner la présence des embouteillages, 41,6% la conséquence de manque des parkings publics en ville de Goma serait le taux élevé d'accidents, 18,3% le manque de parkings publics occasionne la mauvaise circulation des véhicules et des personnes.

La dernière hypothèse a été confirmée par les résultats des tableaux XX où 53,3% de nos enquêtés parlent de l'implantation des parkings publics par le gouvernement provincial et 28,3% parlent de la création des aires de stationnement par le transcom

0. INTRODUCTION

L'usage du parking est fort variable et par conséquent son impact sur le transport en commun et sur la circulation routière fait toujours un grand problème dans les pays sous développés. Le parking peut ainsi être d'accès public ou privé et constituer une propriété publique ou privée. Bien souvent, il sera annexé à une activité économique. Les parkings liés à des bureaux engendrent plus ou moins de trafic selon la nature de l'activité de service (nombre de représentants de commerce, fréquence des visiteurs, etc.) De nombreux parkings sont aussi attenants à une activité artisanale ou industrielle, tels que ceux liés à un atelier de réparation ; des attelages ou à une carrosserie ou encore, ceux liés à un show-room de véhicules neufs ou d'occasion. Les parkings desservant du logement ont également leurs spécificités. Dans la plupart des cas, un parking est d'usage multiple.

Chaque pays a ses propres règles en matière de parking, de tarifs de stationnement et de dimensions de places de parking. Que ce soit aux États-Unis, en Inde, en Belgique, en Suisse ou en France tout comme en République Démocratique du Congo, les parkings sont construits, soit à l'extérieur à ciel ouvert, couvert ou fermé, soit à l'intérieur d'un bâtiment ou au sous-sol. Quel que soit la ville ou le pays nous constatons souvent, un parking ou un parc de stationnement avec le symbole « P » qu'il s'agisse d'un parking sur la voie publique ou hors de la voie publique, au sein d'un bâtiment de bureaux ou de commerces par exemple. Généralement, dans la ville ou le pays où nous nous trouvons, nous tomberons sur des bâtiments construits à l'extérieur et qui sont exclusivement dédiés au parking. Ce sont les parkings aériens (silo) et les parkings en superstructure largement ventilés (PSSLV). Toujours à l'extérieur et à ciel ouvert, vous aurez aussi l'occasion de stationner dans des parkings de surface ou de plain-pied situés sur d'anciens terrains ou champs. Lorsque vous voulez stationner dans les aéroports, vous remarquerez que les parkings se trouvent au sous-sol. Ce sont les parkings souterrains à plusieurs niveaux. Tout comme les parkings aériens, vous pouvez circuler à l'intérieur de ces parkings en utilisant des rampes afin d'atteindre votre place de stationnement qui peut se trouver à un autre étage ou niveau. Une fois la voiture garée, vous pouvez prendre l'ascenseur ou l'escalier pour rejoindre la sortie.

0.1 ETAT DE LA QUESTION

La circulation d'une moto, bus et autres engins dans la ville de Goma nécessite nécessairement un parking public qui pourras faciliter le transport urbain et les embouteillages inutiles est une activité qui intéresse plus d'une personne. C'est pour cela qu'avant nous, d'autres chercheurs s'y sont penchés. A titre d'illustration nous citons :

1. **CLEMENT PAMELARD (1997)** consiste à garer sa voiture en en périphérie et prendre le bus. En complément, des tarifs adaptés ont été mis en place afin de favoriser l'utilisation de ce type de stationnement il insiste que le stationnement en centre ville est limité à quatre heures, et les parkings proches du centre ville coûtent deux fois plus cher que ces stationnements périphériques.
L'offre en stationnement obligatoire en périphérie est plus rare.
2. Selon **ALIMASI AGBARA (2015)** dit que le manque de parking a de nombreuses conséquences. « Il y a d'abord le problème des embouteillages. Les voitures garées sur la chaussée empêchent aux autres de circuler librement. Il y a forte risque d'accidents », souligne-t-il. Il y a aussi le problème de vol aux quels sont exposés ces véhicules. Ils sont abandonnés sur la chaussée sans surveillance
3. **E. MERENNE (2003)** aborde les problématiques de l'importance des transports qui se traduit par une expansion des besoins des hommes, fruit de leur croissance exponentielle à la surface de la terre et il insiste sur l'accompagnement des parkings publics et privés pour permettre la circulation libre des véhicules et autres enjeux.
4. **D'après NATHAN (1995)** passant au peigne fin les modes et les moyens de déplacements, les réseaux urbains, il ne manque pas de préciser que la gestion de ces transports urbains passe par l'élaboration de plan de déplacements, la culture d'une politique de marketing, le renforcement des rapports entre les acteurs (État, utilisateurs, riverains, investisseurs et gestionnaires). Poussant sont analysés jusqu'aux problèmes de circulation en milieux urbains, imputables à la croissance démographique, à l'étalement urbain, à la croissance de la demande des transports et du parc auto, l'auteur préconise des solutions pratiques et des politiques innovantes à suivre, fonction de l'avenir qu'on voudrait construire. Il présente la coordination entre les modes et moyens de transports, le partenariat entre acteurs... comme autre solutions tangible de l'amélioration de l'offre de mobilité en milieux urbains
5. **LOLA K. LUMBI et MC-HERITIER K (2014)** disent que la journée sans voitures existe depuis 1998 mais n'est pas vraiment une nécessité dans la ville où se mouvoir d'un point à un autre reste un casse-tête, et les bilans des dernières années montrent une certaine désaffection un réelle des engagements des grandes communautés urbaines, les pays africains restent une poubelle de vieilles voitures de l'Europe et de l'Asie. Celles-ci ne tiennent pas l'cout pour longtemps, il pilule dans nos bidonvilles des cimetières des voitures et des vieilles motocyclettes pendant que nous n'avons pas des parkings publics et les airs de stationnement.
6. **BERNARDO TRUJILLO (1990)** dicte encore majoritairement la localisation des activités socio-économiques nord-américaines.
Cette hantise du manque de stationnement que partagent les acteurs municipaux et les décideurs immobiliers tire donc l'offre à la hausse. Le stationnement marque aujourd'hui profondément le paysage des villes, mais aussi leur fonctionnement.

0.2. PROBLEMATIQUE

Dans une perspective de développement durable, tout programme, projet de développement doit intégrer les aspects socio-économiques et environnementaux dans sa conception et sa mise en œuvre. (Gaston Lagaffe 1999)

Depuis la seconde moitié du 20^e siècle, les villes sont aménagées en fonction de l'automobile. La ségrégation des activités et la faible densité du cadre bâti ont accru les besoins de déplacement en automobile et, par conséquent, la demande en stationnement. Rapidement, le stationnement sur rue n'a plus suffi à combler cette demande. Les municipalités ont alors adopté le principe selon lequel chaque activité doit assumer les besoins de stationnement qu'elle crée, par le biais de normes minimales de stationnement pour chaque nouvelle construction. (2008)

En parallèle, les organisations, les particuliers et les promoteurs ont fait le même calcul. En dehors des questions financières, le principal critère de localisation d'une activité ou d'un équipement est désormais celui de l'accessibilité routière, dont le stationnement est un ingrédient majeur. (The National Parking Association, 2008)

Dans le monde chaque pays a ses propres règles en matière de parking, de tarifs de stationnement et de dimensions de places de parking. Que ce soit aux États-Unis, en Inde, en Belgique, en Suisse ou en France, les parkings sont construits, soit à l'extérieur à ciel ouvert, couvert ou fermé, soit à l'intérieur d'un bâtiment ou au sous-sol. *Clément Pamelard* (1950)

En Afrique par exemple quel que soit la ville ou le pays que vous visitez, vous pouvez reconnaître un parking ou un parc de stationnement avec le symbole « P » qu'il s'agisse d'un parking sur la voie publique ou hors de la voie publique, au sein d'un bâtiment de bureaux ou de commerces par exemple, nous devons comprendre que certains pays Afrique sont frappés par ce problème des parkings publics et du transport en commun. (Jeune Afrique 2005)

En République Démocratique du Congo, peine à fonctionner à Kinshasa, et ailleurs, la société Congolaise des transports publics(SCTP) ex-ONATRA, a acquis début février 2011 treize voitures pour relancer son réseau entre Kinshasa et Kasangulu dans le Bas-Congo (ouest de la RDC).

VALE MANGA 2006, propose de rouler à vélo ou de faire la marche à pied, ces moyens de transport sont très écologiques et bons pour la santé.

En pleines difficultés de mobilités dans les villes de la RD Congo, pourquoi une journée « en ville, sans ma voiture » ? Une telle entreprise est née d'un constat ; la planète fortement préoccupée par la pollution et la mobilité urbaine, en ville, beaucoup se plaignent d'un mauvais stationnement, utilisation des parkings publics, décombres etc. Malgré cela, le parc automobile et la circulation croissent... les agglomérations urbaines de via RD Congo, de Kinshasa à Goma en passant par Kisangani et Lubumbashi via Butembo et Mbujimayi, sont réputées être parmi les « grandes poubelles » des l'automobile dans lesquelles pullulent des autos déclassés des lignes asiatique achetés en seconde main pour raison de survie. Quel danger cela présent-il ? « Nous n'écoulons d'instincts que ceux qui sont les nôtres, et ne croyons le mal que quand il est venu » (ZACHETE NSEKANABO 2014-2015)

La journée « en ville, sans ma voiture » a pour objectif de favoriser la prise de conscience collective de la nécessité d'agir contre les nuisances générées par la croissance du trafic motorisé en milieu urbain, il ne s'agit pas seulement de lutter contre la pollution atmosphérique ou contre le bruit mais aussi d'améliorer la qualité de vie en ville. A Kinshasa, en plus de deux sociétés de transport en commun « TRANSCO » du gouvernement centra et NEW TRANSKIN du gouvernement provincial qui concurrencent des milliers des Mercedes 207 et 208 dits « esprits de mort » pour leur nombre record d'accidents des deux dernières années due à l'insuffisance des parkings publics et des airs de stationnement, le gouvernement MATATA a acheté 90 minibus de marque Hyundai. Ces véhicules seront donnés à crédit aux transporteurs privés regroupés au sein de l'Association des propriétaires des véhicules. Ils seront affectés au transport en commun au total ce sont 250 minibus qui ont été commandés par le gouvernement qui veut améliorer les conditions du transport en commun dans la capitale de la RDC est loin d'être endigué. Lors de l'interdiction « ratée » de circulation des Mercedes 207 au centre ville de Kinshasa les Kinshais avaient éprouvé de graves difficultés des mobilités.» (MULAGO MUTALEMWA, 2015-2016)

La situation était particulièrement pénible à l'ouest de la ville, les minibus, essentiellement les Mercedes 207, qui desservent le centre ville n'étaient pas visibles dans les arrêts, les conducteurs de ces véhicules se souviennent avoir eu peur des réprimandés des autorités policières.

Au rond point, UPN par exemple des longues files d'attente étaient constatées. Des centaines de passagers alignés attendaient les bus aux arrêts de bus de TRANSCO, la société de transport au Congo qui dispose d'un Charroi de 200 bus opérationnels. La plus part des passagers de Kinshasa la capitale, métropole de plus de 9 millions d'habitants voyagent dans les bus et taxis appartenant aux particuliers, « esprits de mort », c'est comme ça que les habitants de Kinshasa désignent les minibus appartenant à des privés qui assurent le transport en commun de la capitale de la République Démocratique du Congo. (MULAGO MUTALEMWA, 2015-2016)

A Goma le transport en commun s'est fait souvent dans des voitures, minibus et sur motos sur les tronçons KATINDO-BIRERE et KATINDO NDOSHO ou ULPGL-CENTRE VILLE ou encore BIRERE, KATOYI-TURUNGA et BIRERE-MAJENGO etc. en pleine capitale touristique de la province du Nord Kivu sont à défaut d'identifier des pignes, Hiace ou mototaxi. Les embouteillages nourrissent ces artères le jour comme la nuit pendant que les chauffeurs réclament les parkings publics et les airs de stationnement où ils doivent parquer leurs véhicules et autres engins roulants.

Embouteillages et insuffisances des parkings publics, voilà autant des clivages qui dessinent le secteur de transport en commun en RD Congo en particulier la ville de Goma. Dans certaines autres villes du pays comme KISANGANI et MBANDAKA, la mobilité est encore assurée par vélo ; le fameux « Toléka » étant encore une réalité. BUKAVU et GOMA sont réputées être des villes des mototaxi, de même que Beni et Butembo. Dans la ville de volcanique, l'entreprise Transport Agency and Commissionner (TAC) a affecté depuis le 2 novembre 2013 trente voitures pour faire le taxi dans la ville de Goma, dans le Nord-Kivu, il s'agissait d'une première initiative de ce genre dans l'histoire du transport en commun dans cette ville volcanique de la RD Congo. Jusque-là, le transport en commun à Goma était assuré par des motos-taxis et autres bus desservant les tronçons Aéroport-Birere-Katindo-Entré

gouvernorat-Ndosho sur la route Sake en peine capitale provinciale du Nord-Kivu. Face à cette mosaïque, le pays est loin de faire sa fête et repenser à un lendemain meilleur. La RDC devra faire face à un grand défi catastrophique, voir un risque nature. Un risque naturel implique l'explosion des populations humaines et de leurs infrastructures à un événement catastrophique d'origine naturelle. Considérant tout ce qui est présenté comme problème, trois questions guideront cette étude. Il s'agit de :

4. Quels sont les problèmes de l'installation des parkings publics dans la ville Goma ?
5. Quel est impact de l'absence de l'installation des parkings publics sur le transport en commun ?
6. Que faut-il faire pour résoudre le problème de parkings publics dans la ville de Goma ?

0.3. HYPOTHESE

Nos hypothèses se formulent de la manière suivante :

0. Les problèmes liés à l'installation des parkings publics seraient Manque de la volonté du gouvernement provincial et toutes les espaces sont déjà construites par des particuliers
1. Les impacts des parkings publics sur le transport en commun seraient Présence des embouteillages sur les rues, taux élevé d'accidents et Mauvaise gestion des véhicules et autres engins
2. Pour résoudre les problèmes des parkings publics dans la ville de Goma il faudrait que l'Etat procède à l'implantation des parkings publics

0.4. OBJECTIFS DU TRAVAIL

0.4.1. Objectif Global

Ce travail vise à contribuer à l'installation des parkings publics à Goma.

0.4.2. Objectifs spécifiques

- Identifier les problèmes des parkings publics et du transport en commun dans la ville de Goma
- Déterminer impact du transport en commun dans la ville de Goma
- Proposer une piste de solution pour palier à cette problématique

0.5 CHOIX ET INTERÊT DU SUJET

1. Le choix:

- ✓ Après nos constats dans la ville de Goma en matière des transports nous avons constatés que il n'ya pas des parkings publics et que le transport en commun dans la ville de Goma est mal organisé.

2. Intérêts du sujet

- ✓ **intérêt Personnel** : En tant que étudiant, ce travail nous permettra de lever un plan de volé sur l'installation des parkings publics dans la ville de Goma en particulier
- ✓ **intérêt socio-économique** : économiquement ce travail pourra aider à la réduction des embouteillages et permettra aux conducteurs d'avoir un revenu équilibré du fait que chaque taxi quittera le parking avec le nombre exacte des clients.
- ✓ **Intérêt scientifique** : ce travail pourra aider les autres chercheurs en matière des parkings publics et transport en commun ça peut être aussi une référence à nos cadets pour la réalisation de leurs TFC

0.6 DELIMITATION SPATIO-TEMPORELLE

0.6.1 Délimitation spatiale

Notre étude s'étend sur la ville de Goma au Nord-Kivu, en République Démocratique du Congo.

0.6.2. Délimitation temporelle

Nos investigations se sont canalisées pour une période d'octobre 2016 à septembre 2017

0.7. SUBDIVISION DU TRAVAIL

Hormis l'introduction et la conclusion, ce travail comporte trois chapitres :

- ✓ Le premier chapitre traite sur la présentation du milieu et généralités sur le sujet.
- ✓ Le deuxième chapitre porte sur la présentation des données et discussions des résultats de l'enquête.
- ✓ Le troisième en fin porte sur le projet de développement.

CONTRAINTES DE LA RECHERCHE

Pendant notre recherche nous nous sommes heurtés à des difficultés ci-après :

Pour élaborer le présent travail nous nous sommes heurtés à de nombreuses difficultés parmi lesquelles nous citons :

- L'accès difficile aux documents ayant trait à notre sujet de recherche
- La combinaison des cours avec la préparation de l'examen, l'organisation des données de recherche et la préparation de la défense
- Insuffisance de moyens financiers.
- Pendant le 2 mois de stage nous avons manqués le temps pour se concentrer aux recherches.

Conclusion partielle

Pour clore notre partie introductive, nous ne serons pas égoïstes à vouloir manquer à vous rappeler les principaux points de cette partie entre autres l'introduction, l'état de la question, la problématique, objectif de notre travail, le choix et l'intérêt du sujet, la délimitation spatio-temporelle et la subdivision du travail. Le développement rapide de notre pays dépendra des ses infrastructures et le changement de la mentalité par certaines personnes ou par la mise en œuvre des lois qui nous régissent, le transport est un élément capital dans la ville de Goma quoi compté plus 100 mille habitants avec des véhicules de toutes marques sans parking et sans airs de stationnement.

CHAP.I. PRESENTATION DU MILIEU ET GENERALITE SUR LE SUJET

I.1. APERCU HISTORIQUE DE LA VILLE DE GOMA

➤ ORIGINE « NGOMA »

Le concept « Goma » est un terme swahili qui signifie tambour en Français. Il fut adopté pour désigner le bruit sourd du Nyiragongo lors des éruptions externes. C'est en référence à ce grand bruit volcanique que le premier village installé dans la contrée fut dénommé « Goma ». En d'autres termes « Goma » est un don du Nyiragongo car installé au pied du volcan pour créer des infrastructures viables à fin de pouvoir accueillir les touristes qui viennent de partout pour visiter le parc de Virunga ainsi que les hauts sommets de cette chaîne.

Selon cette même légende, ce premier village disparu après l'éruption primitive et ses habitants se dispersèrent et construisirent trois nouveaux villages à savoir : MUNGOMA l'actuel Goma, MATCHA le village de SAKI et MUNTI l'actuel village de MUNIGI, les origines récentes de la ville de Goma remontent à l'époque coloniale vers les années 1912.

En 1928 Goma fut transformé en camp des travailleurs de l'OTRACO (actuellement appelé SNCC) situé près du port l'on y recrutait les travailleurs pour la construction de port de Goma. A l'époque, Goma était le point d'aboutissement des réseaux de la compagnie VICI Congo reliant la route KISANGANI à la région du Sud-est et servait de pont d'étalage pour le transbordement des produits agricoles, matériels et autres en provenance du Sud-Kivu ou à destination de BUKAVU.

L'OTRACO, recruta la main d'œuvre pour une période de 3 ans plus tard la société favorisa l'installation des familles en accordant aux célibataires le droit de se marier peu à peu au village voulant ainsi relier la province du KATANGA à celle du Kivu par train et par bateau selon l'itinéraire suivant LUBUMBASHI-KALEMIE-UVIRA-BUKAVU-GOMA, en suite les autres entreprises à l'instar de CNKI s'installèrent à Goma ainsi la population commença-t-elle à augmenter progressivement.

En 1930 avec une population de 1720 habitants, le problème de logement commençait aussi et déjà à se faire sentir. Cette situation poussant les autorités coloniales à construire un centre extra-coutumier pour la main d'œuvre indigène dont le nombre des personnes ne faisait qu'augmenter.

➤ **EVOLUTION DE LA VILLE DE GOMA**

Avant 1945, Goma fonctionnait comme un poste d'état en dépendance du territoire de RUTSHURU par la suite, Goma grandissant rapidement avec une population de 1000 habitants. En 1945, Goma devient une entité administrative autonome, période pendant laquelle la première usine de l'Office des produits agricole du Kivu OPAK fut installée en 1951, Goma devient le chef-lieu du district du Nord-Kivu et à ce moment, la ville de Goma commence à prendre de l'extension et à exercer un attrait considérable sur la population des milieux ruraux environnants. Ce fut alors le début de l'exode rural. Par la suite l'autorité coloniale administrative décide de construire un centre pour accueillir la main d'œuvre nombreuse. Goma change encore une fois de statut et devient un centre extraction nier de par le décret du septembre 1954 avec une population est estimée à 8600 habitants. Les années 1950 revêtent un caractère particulier pour la ville de Goma. En 1954 cette entité est élevée à la fois au rang de territoire et chef-lieu du district du Nord-Kivu pour le rôle économique combien important joué en 1950. A cela, s'ajoute l'arrivée massive de colonisateurs blancs vers les années allant de 1954 à 1960 dans l'EX KIVU et l'extension de l'exploitation minière dans le Kivu. Ces facteurs ont limité en faveur de la dislocation administrative entre deux centres de Goma et de Bukavu.

Dans son évolution, Goma devient cité en 1946 et centre extra coutumier en 1954. Le 14 Août 1962, Goma devient le chef-lieu de la province du Nord-Kivu avec comme premier gouverneur MOLEY BENEZETH, mais de la contestation des territoires de Goma et RUTSHURU, les organes délibérations et exécutifs fonctionneront à KILOTSHE, puis à SAKE. Denis PALUKU tient l'intérim du gouverneur en l'absence du titulaire et devient plus tard gouverneur.

En décembre 1966, le Nord-Kivu redevient district quand fut décidé le retour aux anciennes provinces et district avant le référendum constitutionnel de Juin 1967.

Le Nord-Kivu est élevé au rang de région en 1988 par l'ordonnance loi n°88-031 de Juillet 1988 après le découpage de la région du Kivu en trois provinces est autonomes à savoir le Nord-Kivu, son chef-lieu est la ville de Goma. Selon l'esprit de l'ordonnance loi n°88-170 du 15 Novembre 1988 le sud chef-lieu BUKAVU et la MANIEMA dont le chef-lieu et KINDU.

➤ **STATUT JURIDIQUE**

La ville de Goma est le chef-lieu de la province du Nord-Kivu, elle a été créée par l'ordonnance loi n°88-176 du 15 novembre 1988, la même année que la province du Sud-Kivu issue du découpage de l'ancienne province du Kivu.

L'ordonnance loi n°88-172 du 22 mai 1989 fixa le nombre, la dénomination et la délimitation des communes ainsi que de leurs quartiers.

La ville de Goma fut découpée en deux zones urbaines appelées aujourd'hui communes de Goma et de KARISIMBI.

II.1. DESCRIPTION DU MILIEU D'ETUDE

II.1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

La ville de Goma est située au Sud de l'équateur entre 141°, latitude Sud est 24° longitude Est. Le niveau d'altitude varie entre 1500 et 2000 millimètre.

La ville de Goma est limitée :

- ▣ Au Nord par le territoire de NYIRAGONGO et le volcan de NYIRAGONGO
- ▣ Au Sud par le lac Kivu qui le sépare de la province du Sud-Kivu
- ▣ A l'Est par la ville de GISENYI
- ▣ A l'Ouest par le territoire de MASISI

- a) **RELIEF** : le relief de la ville de Goma a une alune plate constituée d'une plaine de lave légèrement inclinée vers le lac Kivu. Cette plaine est limitée au Sud par le Mont Goma dont l'altitude de culminante est de 1600 mètres puis limitée au Nord-Est par : les volcans actifs parmi ceux entourant la ville de Goma sont les volcans Nyiragongo et NYAMULAGIRA.
- b) **CLIMAT** : la ville de Goma bénéficie d'un climat à tendance tempérée. Elle connaît deux saisons à savoir :
 - ✓ La saison de pluie qui débute vers la fin du mois d'Août et s'étend jusqu'à la première quinzaine du mois de mai. La moyenne de pluie pendant cette saison est de 1250mm par an.
 - ✓ La saison sèche qui débute dans la deuxième quinzaine du mois de mai et s'étend jusqu'à la fin du mois d'Août.
- c) **SOL** : cette ville est couverte d'un sol volcanique comme dit précédemment, formé des couches de laves dues aux différentes éruptions volcaniques antérieures et récentes (celles du 17 Janvier 2002). Outre les laves, le sol est couvert de sables volcaniques et graviers qui sont indispensables à la construction des maisons.
- d) **HYDROGRAPHIE** : cette ville est baignée dans sa grande partie par le lac Kivu. Il n'y a pas ni ruisseau ni rivière. Le lac aide beaucoup d'habitants de cette ville en eau potable grâce aux efforts de la REGIDESO qui utilisent tous ses matériels pour distribuer de l'eau dans certains quartiers de la ville. Il sied d'avouer que l'eau n'est à Goma, une denrée facilement accessible.

II.1.2. ASPECT POLITICO-ADMINISTRATIF

La ville de Goma est une ville composée de deux communes qui se composent à leur tour par de quartiers.

Le tableau ci-dessous nous indique les communes et quartiers :

Tableau Ière. **La répartition des communes et les quartiers en ville de Goma**

COMMUNE	NOMBRES DE QUARTIERS CELLULES ET AVENUES	CELLULES ET AVENUES
Goma	7 quartiers et 8 cellules	MIKENO, MAPENDO, LES VOLCANS, KATINDO, HIMBI, KYESHERO ET LAC VERTS
KARISIMBI	11 quartiers, 30 cellules et 162 avenues	MURARA, KAHEMBE, MAJENGO, VIRUNGA, MABANGA-NORD et MABANGA-SUD, KASIKA, MUGUNGA, NDOSHO ET BUJOVU, KATOYI.

Source : archivés de la mairie de Goma.

Il est aussi important de rappeler que ces quartiers sont composés des avenues et des cellules dans le cadre de renforcement du pouvoir.

I.1.3. ASPECT DEMOGRAPHIQUE

La ville de Goma est un carrefour où on trouve plusieurs tribus qui y habitent, les tribus sont les suivantes : LE NANDE, HUTU, SHI, HUNDE, NYANGA, TWA, TEMBO, ... il faut signaler aussi la présence des étrangers. Voici le tableau qui illustre le recensement de la population Congolaise précisément celle de la ville de Goma, étrangers non réfugié et étrangers réfugiés, en 2013.

Tableau II. Répartition de la population par catégorie sociale

Catégorie	Population Congolaise	Population étrangère non réfugié	Population étrangers réfugié	Population de la ville de Goma	Pourcentage
	112482	183	5	112.670	21,35
	120520	173	6	120699	22,87
	142919	85	4	143008	27,10
	15694	97	4	15.195	28,65
	527.614	538	19	527.572	100%

Source : archive de la mairie de Goma, bureau d'Etat

I.1.4.ASPECT ECONOMIQUE

Dans cette section, nous avons appréhendé la structure de la ville de Goma en regroupant toutes les activités essentielles organisées par les habitants de la ville en secteur d'activités.

A) Secteur primaire

Ce secteur non n'offre pas grand-chose pour le développement économique de la ville de Goma l'agriculture étant de faible importance et celle pratiquée à grande échelle par la population qui se fait dans des parcelles vides sur toutes l'étendue de la ville. Les quartiers Ndosho, Kyeshero, Katoyi etc.

L'élevage des bovins est peu connu, par contre celui des ovins reste pratiquer à grande échelle de la population. L'on reconnaît aussi à quelque endroit peu d'élevage de volailles, elle est du type traditionnel et de moindre importance.

Les activités du secteur informel de la ville de Goma

D'après les enquêtes menées par la division de l'économique, le petit commerce informel représente entre une part importante dans l'économie par rapport aux autres activités du secteur sus dit il est suivi de l'artisanat informel et du salariat non structure.

❖ Le petit commerce informel

Rappelons que le petit commerce est l'échange de toute l'année marchandise ou objet de consommation courante effectuée par la vente, de l'offre de vente à l'acheteur au domicile du vendeur, place à place, sur le lieu public ou encore dans le kiosque.

B) SECTEUR SECONDAIRE

Ce secteur est composé des activités industrielles ,les industries sont des grandes ou petite taille .Ces industries assurent la promotion des articles divers qui sont utilisés dans la couverture de besoin de la population .Signalons qu'avec l'éruption du volcan Nyiragongo le 17/01/2002 beaucoup d'entreprises ont été détruites et qu'à ce moment-là ,l'insuffisance des entreprises pouvant procurer des biens de première nécessité à pousser la population à recourir à l'importation afin de couvrir tous leur besoin de ménage .La ville de Goma regorge de quelques industries dont voici le liste qui n'est exhaustive :

- La société nationale d'électricité (SNEL)
- La régie de distribution d'eau(REGIDESO)
- La régie des voies aériennes, etc. (RVA)
- Congo tabac compagnie(CTC)
-

C) LE SECTEUR TERTIAIRE

Il occupe plusieurs activités dont les principales sont :

a) Les activités commerciales

Le commerce, l'industrie et l'artisanat occupent une place prépondérante dans l'économie de la ville de Goma pour son développement sur tous les plans .l 'aéroport de Goma et les autres villes importantes de le RDC voir d'autres pays du monde. Le port et les douanes, quant à ceux favorisent le commerce entre la ville de Goma et les villes avoisinantes.

b) Les activités financière

Elles sont animées par :

- ✓ Les institutions financières bancaires dont le rôle essentiel est de récolter l'épargne de la population et de distribuer aux agents économiques qui en ont besoin.
- ✓ Les institutions financières non bancaires : il s'agit des coopératives épargne, d'achat et de vente ; des sociétés d'assurance, des organisations privées de crédits, etc.

C) Les services

Un service est un bien intangible que la main humaine ne peut palper avec faculté mais qui s'échange sur le marché des biens et services. Il est immatériel. La ville de Goma renferme un certain nombre de services échangés sur son marché, dont voici les principaux :

1. La distribution

Par distribution, nous entendons particulièrement les services de la REGIDESO et la SNEL qui sont deux sociétés au Congo à avoir le monopole de l'Etat dans leurs activités. A part ces deux sociétés, viennent ensuite les compagnies de distribution des carburantes par les stations IBB, IHUSI STATION, etc.

2. La télécommunication

Dans le service de télécommunication, seules les radios et les télévisions ont reçu le monopole de l'Etat dans leur activité à Goma .Plusieurs maisons de télécommunication se trouvent ce dernier temps dans la ville de Goma, parmi lesquelles nous pouvons citer : Airtel, Vodacom, Orange, Tigo, etc.

3. Les sociétés de transport

Avec les différents parkings de la ville, le port et l'aéroport, les sociétés assurent le déplacement des personnes et de leurs biens provenant ou à destination de la ville de Goma .Parmi les engins de transport fonctionnels de la ville, nous pouvons citer à titre par exemple : a)le transport aérien : CAA, CAN vision, etc.

b) le transport lacustre : EMMANUEL, AKONKWA, FELEKENI.

c)le transport terrestre : la société TMK, autres véhicules de particuliers faisant la navette entre Goma, Butembo, puis d'autres axes.

4. Les sociétés touristiques :

La ville de Goma est considérée comme la ville touristique de la RDC, elle héberge des hôtels, restaurants, des bars pouvant accueillir les étrangers en visite dans son milieu parmi les hôtels les plus connus de la ville de Goma nous pouvons citer : IHUSI, LA JOIE PLAZZ, KARIBU, CAP KIVU, BASSIN DU CONGO, LINDA etc

II.1.5. ASPECT SOCIO-CULTUREL

A) Aspect sociale

❖ L'enseignement.

Dans la ville de Goma est assuré surtout par des églises protestante, catholique, adventiste, musulmanes. Quelques écoles officielles et la ville compte beaucoup d'universités et institués supérieurs.

Liste des universités :

UNIVERSITES	INSTITUTS SUPERIEURS
1. UAGO 2. UNIC 3. ULPGL 4. UNIGOM 5. UNIKIVU 6. UIJ 6. UPROGL	1. ISP 2. CIDEP 3. EFOBANC 4. ISC 5. ISMGL 6. ISM 7. ISDR-GL 8. ISTOU 9. ISTM 10. ISTA 11. ISG

B) ASPECT CULTUREL

1. Religion

De manière générale, le christianisme est religion la plus répandue dans la ville de Goma. Il existe un nombre important de population. Chrétienne de tendance catholique et protestante ainsi que d'autres églises de réveil, on assiste à la prolifération des sectes.

2. HABITAT

Généralement les habitations sont construites en baraques malgré les efforts consenti pour la population.la construction est soit en planches soit en bris(bâchés)

A ce sujet, il faut signaler que ce n'est qu'en certain lieux publics de quartiers que nous trouvons des maisons en matériaux durables .il faut également signaler qu'une grande partie de

la ville de Goma compte des maisons en dur, d'autre ayant été détruite par l'éruption volcanique du 17/01/2002.

S'agissant des installations hygiéniques comme des poubelles celle-ci n'existent pas dans certains quartiers à la suite de l'exiguïté des parcelles ici il faut citer les quartiers MAPENDO KAHEMBE MIKENO et les volcans c'est pourquoi on y trouve des eaux stagnantes et des canaux souvent bouchés.

3. SPORT ET LOISIR

La ville de Goma est dotée de stade de football et d'autres terrains. Ces stades de football sont les suivants stades de l'unité terrains affia de volcans et CAJED et ITIG

La ville a encore un ballet interculturel regroupant les ethnies du NORD-KIVU. Ces groupes interviennent lorsqu'il y a investiture ou l'arrivée d'une autorité ces groupes interculturels favorisent le développement culturel dans la province du Nord en général et la ville de Goma en particulier.

4. SANTE

La ville de Goma regorge d'une infrastructure sanitaire assez importante. La première conférence internationale porta la création de soins de santé primaire tenue à ALMA-ATA du 6 au 12 Septembre 1978 a émis une carte pour l'action de la santé pour tous. Ainsi la hiérarchie sanitaire voulant matérialiser cet objectif a favorisé l'émergence de plusieurs programmes de santé publique. Les infrastructures sanitaires les plus émergentes dans la ville de Goma sont des hôpitaux généraux de référence, les centres de santé, les cabinets médicaux, les maternités et dispensaires, les pharmacies.

Tableau III Les institutions sanitaires de la ville de Goma

N°	INSTITUTIONS SANITAIRES	ANNES DE CREATION	STATUT
1	HOPITAL GENERAL DE GOMA (H.G.R)	1985-1996	ETAT
2	H.G CBCA Virunga	1979-1998	PROTESTANTE
3	H.G Charité Maternelle	1987	CATHOLIQUE
4	C.S KAHEMEBE	1985	ETAT
5	Foyer Social	1987	ETAT
6	AFIA KATINDO	1988	ETAT
7	C.S MUGUNGA	1989	ETAT
8	C.S MAJENGO	1988	ETAT
9	C.S KANYARUCHINYA	1986	ETAT
10	C.S KATOYI	1988	CATHOLIQUE
11	C.S MABANGA	1989	ETAT

12	C.S MUJA	1998	CATHOLIQUE
13	C.S Notre Dame d'Afrique	1998	CATHOLIQUE
14	C.S HIMBI	1999	ETAT
15	C.S KYESHERO	1998	ETAT
16	C.S KASIKA	1999	ETAT
17	C.S MONT CARMEL	1998	CATHOLIQUE
18	Hopital Bethsaida	1998	PROTESTANTE
19	Santé Mentale	1998	CATHOLIQUE
20	GESOM	1998	PRIVE
21	C.H SIGNERS	1998	PRIVE
22	CMBB	1998	PRIVE
23	C.S CAMP KATINDO	1990	PRIVE
24	C.S MUYISA	1989	PRIVE
25	C.S BUJOVU	1990	PRIVE
26	C.S KATCHA	1998	PRIVE
27	C.S Maison médicale Prolasa	1991	PRIVE
28	C.S Médical MUNYANTWARI	2003	PRIVE
29	DOCS (heal Africa)	1993	PRIVE
30	Cabinet médical CAMELIAS	2003	PRIVE
31	C.S BELLE VUE	2001	PRIVE
32	C.S MWZNGAZA	1998	PRIVE

5. MŒURS ET COUTUMES

Bien que nous sayons en ville la coutume a encore une place dans les ethnique du NORD- KIVU en générale et la ville de Goma en particulier le mariage unit deux familles et le mariage est

- Une conjonction de deux sexes,
- L'union d'un homme et une femme

Mais aussi c'est une association des personnes c'est-à-dire les époux qui unissent leur existence. Ace point de vue trois types de mariage sont pratiqué à savoir :

1. **Le mariage civil** : célébré au bureau de l'état civil devant aux moins deux témoins par l'officier de l'état civil implique la publicité et la solennité afin que la société en prenne connaissance.
2. **Mariage religieux** : béni par le pasteur ou prêtre a l'Eglise.
3. **Concubinage ou union libre** : c'est le fait pour un homme et une femme d'entretenir des relations sexuelles d'une certaine durée et de stabilité comme de gagnes maries.

Avec opportunité de se sépare à n'importe quel moment .A noter que le Mariage civil et le Mariage religieux ont pour une exigence préalable le versement d'une dot selon les coutumes pour le bonheur de leur Fils ou de leur Filles (les deux familles).

Un aspect très important qui attire votre attention est que la ville de Goma est hospitalière c'est-à-dire on y rencontre une multitude d'ethnies vivant côte à côte dans une relative harmonie. Il est à noter que depuis sa création, la ville de Goma a été dirigée successivement par les autorités urbaines ci-après :

Tableau IV SUCCESSION DES MAIRES DE LA VILLE

NOM ET POST-NOM	ANNEES
KANGA GUZANGAMANA	1989-1991
MIGABE MWENE MADLIBU	Quelques mois en 1991
Athanase KAHANYA KIMUHA TASSI	1991-1993
MASHAKO MAMBA SEBI	1993-1998
KISUBA SHEBAENI :	1998-2005
François Xavier NZABARA MATSETSA	
Polydore WUNDI KWA WIRA	2005-2008
Roger Rashid TUMBULA	2008-2011
MALIYASEMBE Jean	Octobre 2011 -2012
KUBUYA NDOOLE Naoson	du 14 juillet 2012 à 2015 octobre
MALERE MAMICHO Dieudonné	2016 à nos jours

I.2. REVUE DE LA LITTERATURE

I.2.1. Définition des concepts

a. Problématique : c'est l'ensemble des questions qu'une science ou une philosophie se pose dans un domaine particulier. (Larousse, 2014)

b. Public : qui concerne la collectivité dans son ensemble ou qui en émane (Larousse, 2014)

c. Parking : c'est un parc de stationnement automobile ou un espace destiné pour le stationnement des automobiles. (Larousse, 2014)

d. installation : œuvre dont les éléments, des caractères plastique ou conceptuel sont organisés dans un espace donné. (Larousse, 2014)

e. impact : Etude qui procède ou qui accompagne les grands travaux et qui s'intéresse à leurs conséquences. (Larousse, 2014)

f. transport : action d'acheminer (des personnes ou des biens d'un lieu à un autre au moyen d'équipements particuliers, dans un but économique ou commercial) (Larousse, 2015)

Ex : le transport des marchandises

g. Commun : dont l'usage ou la propriété sont partagés. Dictionnaire petit Larousse illustré 2014

h. ville : agglomération de grande ou moyenne importance dont les habitants exercent, en général, des activités tertiaires. Dictionnaire petit Larousse illustré 2014

I.2.2. APPROCHE THEORIQUE

La théorie du Parking est une idée qui traverse la tête de tous les Hommes depuis des années et des années. Et si les gens appliquent cette théorie, alors sachez qu'il faut à tout prix penser l'inverse. Certains se retrouveront sans place, obligés de faire tout le chemin à pied, de leur bout de place bien mal signalisé à l'autre bout du Parking. Il faut à un moment s'arrêter de chercher. Ne pas perdre espoir d'avoir un jour cette place parfaite. Simplement ne pas vous persécuter de ne pas la trouver. Une place peut être une bonne place. Pas la meilleure, mais une bonne. Le parking occupe une grande place importante sur le transport en commun dans les pays développés, les pays en voie de développements et les pays sous développés du fait que ça réduit le nombre d'accident et les embouteillages sur les grandes agglomérations et différentes rues dans des villes du monde entier en général.

Depuis la seconde moitié du 20^e siècle, les villes sont aménagées en fonction de l'automobile. La ségrégation des activités et la faible densité du cadre bâti ont accru les besoins de déplacement en automobile et, par conséquent, la demande en stationnement. Rapidement, le stationnement sur rue n'a plus suffi à combler cette demande. Les municipalités ont alors adopté le principe selon lequel chaque activité doit assumer les besoins de stationnement qu'elle crée, par le biais de normes minimales de stationnement pour chaque nouvelle construction.

La « chasse à la place » (temps de recherche d'une place de stationnement) n'engendre pas seulement des coûts additionnels pour les conducteurs (temps supplémentaire et essence) mais aussi des externalités négatives pour la société comme l'augmentation de la pollution, du bruit et des accidents. Kodransky et Hermann, 2011, ITDP, estiment que 50 % des embouteillages sont causés par des conducteurs recherchant des places de parking à des prix abordables. Cette indication suggère que la gestion efficace du stationnement avec des mécanismes économiques harmonise le prix du stationnement en voirie et en ouvrage pouvant réduire considérablement la recherche d'une place. Une évaluation « avant-après » dans le district 6-9 de Vienne montre une diminution du temps de recherche pour une place de parking de 10 millions de passagers/km/ans à 3.3 millions de km, soit les 2/3. Avant l'introduction de la gestion de parking, la recherche d'une place de stationnement représentait 25 % du volume de trafic total, pour seulement 10 % aujourd'hui. Il a été démontré que le temps moyen pour trouver une place de stationnement, dans les districts 6 à 9, a été réduit de 9 à 3 minutes après la mise en œuvre de la gestion du stationnement (COST 342, 2005). Voir aussi l'argumentation « Striking the right balance is what brings success »

En parallèle, les organisations, les particuliers et les promoteurs ont fait le même calcul. En dehors des questions financières, le principal critère de localisation d'une activité ou d'un équipement est désormais celui de l'accessibilité routière, dont le stationnement est un ingrédient majeur. La formule « no parking, no business » qui dicte encore majoritairement la localisation des activités socioéconomiques nord-américaines. Cette hantise du manque de stationnement que partagent les acteurs municipaux et les décideurs immobiliers tire donc l'offre à la hausse. Le stationnement marque aujourd'hui profondément le paysage des villes, mais aussi leur fonctionnement. Ceci mérite une attention particulière.

Les solutions de SIGNAL SA remplissent toutes les exigences en matière de gestion des parkings et des places de stationnement tant publics que privés. Tout y est : signalisation, marquage au sol, afficheurs électroniques, installations de barrières et de bornes, systèmes de guidage et tableau d'information. Les systèmes de guidage des parkings équipés d'afficheurs LED dirigent le trafic motorisé et les usagers vers la place libre la plus proche. Des panneaux statiques ou dynamiques indiquent également le nombre des places de stationnement disponibles. www.memoireonline.Com

La ville de Kinshasa veut avoir les textes légaux qui régissent la gestion des parkings et des espaces publics, afin de rentabiliser la collecte de la taxe de stationnement et des parkings. Pour la cellule financière et fiscale du ministère provinciale des finances, économie, commerce et IPMEA (industrie, petite, moyenne et entreprise et artisanat) cette taxe devrait être l'un des principaux actes générateurs de recettes pour la ville de Kinshasa. Un atelier a été organisé à cet effet lundi 24 juin dans la capitale. www.radiookapi.net

Le système « L'HEUR-PRK » est, à ce jour, la solution la plus performante du marché tout en restant simple et économique pour la gestion des accès de parcs de stationnement.

Les systèmes de gestion de parking privé sont souvent utilisés pour les espaces de parkings non-commerciaux où l'on veut surtout éviter le parking sauvage. Selon l'infrastructure, on peut choisir entre différents scénarios. www.l'heure-union.net.

La gestion du stationnement public est le moyen qui permet de rouler le déséquilibre entre l'offre et le demande de stationnement sur la voie publique. Il s'agit d'un concept relativement récent. En France, on trouve de parcmètres sur le parking de l'aéroport du Bourget depuis 1960. Le stationnement payant sur voirie est installé de manière significative dans certains centres-villes aux alentours de 1967, comme à Nice, en novembre.

La gestion de stationnement améliore la qualité des vies dans les villes, et bien que les citoyens être critiques avant son introduction, ils l'apprécieront après. Les villes comme Amsterdam, Copenhague, Munich, Londres, Gand, Zurich, et autres ont une longue traduction de la mise en œuvre de la gestion de stationnement et les citoyens bénéficient de cette politique.

Les vieux centres villes ne sont pas seulement importants pour attirer les touristes, mais aussi la clé de l'identité locale et de la fierté des citoyens. Aucune des villes européennes denses n'a été construite pour faire face à un nombre élevé de voitures stationnées. En plus des restrictions d'accès, des réglementations claires concernant le stationnement des véhicules autorisés, la durée et le couts constituent des éléments essentiels pour préserver les centres historique de l'invasion des voitures, au meme titre que pour rationaliser l'usage des infrastructures dans un espace public urbain de qualité. Dans le cadre de son renouvellement urbain, la ville de Barcelone visa à renforcer les activités commerciales, économiques et les loisirs dans le centre-ville grâce à la mise oeuvre d'un concept intégré de l'espace public.

CHAP.II. APPROCHES METHODOLOGIQUE, PRESENTATION DES RESULTATS ET DISCUSSION DES RESULTATS DE L'ENQUETE

II.0. INTRODUCTION

Dans ce chapitre, nous allons présenter les aspects méthodologiques de cette recherche ainsi que les résultats de l'enquête et enfin, la discussion des résultats obtenus

II. 1. CADRE DE RECHERCHE

Cette recherche est faite sur base des conséquences constatées d'inexistence des parkings publics en ville de Goma. C'est dans cette optique que se situe notre étude c.à.d. que le cadre de recherche de ce travail est purement social.

II.1.2. TYPE DE RECHERCHE

Cette recherche est explicative du phénomène sociale des parkings publics constituent un atout dans la gestion des routes et dans l'organisation du transport en commun.

II.3. Présentation des données de l'enquête

Dans ce paragraphe, nous présentons les résultats de l'enquête en travers les tableaux.

II.4. OBJECTIFS DE L'ENQUETE

Notre enquête s'est fixé comme objectifs de :

- Vérifier les hypothèses de notre problématique
- Identifier les causes de manque des parkings publics dans la ville de Goma
- Proposer les pistes de solution pour résoudre ce problème.

II.5. METHODES ET TECHNIQUES

Définition : Le concept méthode est défini comme un guide de la pensée dans la poursuite de la connaissance (**RURIHO K.**, 2007). Pour réaliser ce travail, nous avons eu à utiliser :

- *La méthode descriptive*

Elle a permis de décrire notre milieu d'étude ainsi que, à partir des écrits de ceux qui nous ont précédés, nous sommes arrivés à construire notre cadre théorique ainsi que notre questionnaire d'enquête.

- *La méthode statistique,*

C'est grâce à cette méthode que nous sommes parvenues à connaître les effectifs des données pour confirmer les résultats obtenus.

- *méthode analytique*

Elle nous a permis d'examiner les données fournies par les enquêtés.

B. Techniques

Selon ROGER MUCHELLI 2002, les techniques sont des procédés dans la collecte des données sur le terrain .Ainsi ; dans la réalisation de notre travail nous avons fait recours aux techniques suivantes :

- **Technique d'Observation**

Cette technique nous a permis d'observer la vraie réalité du milieu.

- **Technique documentaire**

Nous avons consultés les documents notamment :

Ouvrages ; revues; cours et quelques travaux de fin de cycle en rapport avec notre sujet.

- **L'interview libre:** cette technique nous a été utile car elle nous a facilité les contacts avec la population en posant des questions orales.

- **Le questionnaire écrit :**

A l'aide d'un questionnaire d'enquête; nous avons pu récolter des données et nous avons élaboré un questionnaire du type ouvert que nous avons soumis à nos enquêtés se trouvant dans la ville de Goma

- **L'Echantillonnage**

Selon KISANGANI ENDANDA 2002. « L'échantillon est un sous ensemble d'individus de la population cible; c'est donc un groupe d'individus ou d'objets qui sont supposés représenter l'ensemble de tous les individus concernés par l'étude et ayant les caractéristiques communes. C'est donc une portion des individus dont on peut tirer des conclusions qui sont valables pour l'ensemble de la population d'étude.

- **Population d'étude :** Dans les langages des sciences humaines, une population est un sous ensemble fini ou infini d'éléments définis à l'avance sur lesquels portent les observations (M.GRAWITZ, 1981). Partant de cette définition, nous avons jugé bon d'orienter notre étude sur la population de la ville de Goma dans sa généralité.
- **Population cible :** Notre population cible est constituée des habitants de la ville de Goma. Nous avons pris un échantillon simple aléatoire de 60 individus.

II.6. Analyse et interprétations des résultats de l'enquête

Les principales caractéristiques de notre échantillon sont résumées dans les tableaux qui suivent.

I. L'identification des enquêtés

Tableau IV. La répartition des enquêtés selon l'âge

Réponse	Fréquence	Pourcentage
20-25 ans	10	16.6%
26-30 ans	9	15%
31-35 ans	8	13.3%
36-40 ans	5	8.3%
41-45 ans	10	16.6%
46-50 ans	10	16.6%
51-55 ans	8	13.3%
Total	60	100%

Source : notre enquête sur terrain avril 2017

Commentaire : Au regard de ce tableau IV, il ressort que 10 enquêtés sur 60 soit 16,6% sont âgés entre 20-25 ans, 9 enquêtés sur 60 soit 15% sont âgés 26-30 ans, 8 enquêtés sur 60 soit 13,3% sont âgés 31-35ans, 5 enquêtés sur 60 soit 8,3% sont âgés 36-40ans, 10 enquêtés sur 60 soit 16,6% sont âgés 41-45ans, 10 enquêtés sur 60 soit 16,6% sont âgés 46-50ans et 8 enquêtés sur 60 soit 13,3% sont âgés 51-55ans

Tableau V. La répartition des enquêtés selon le sexe

Réponse	Fréquence	Pourcentage
Masculin	45	75%
Féminin	15	25%
TOTAL	60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : Eu égard à ce tableau, il est à remarquer que 45 enquêtés sur 60, soit 75% sont des hommes et 15 enquêtés sur 60 soit 25% sont de femmes.

Tableau VI La répartition des enquêtés selon leur niveau d'étude

Niveau d'étude	Fréquence	Pourcentage
Sans niveau d'étude	33	55%
Primaire	15	25%
secondaire	6	10%
Universitaire	6	10%
TOTAL	60	100%

Source : notre enquête sur terrain Avril 2017

Commentaire : il ressort ce tableau VI que 33 enquêtés sur 60 soit 55% sont des diplômés, 15 enquêtés sur 60 soit 25% sont des universitaires, 6 enquêtés sur 60 soit 10% sont sans niveau et 6 autres enquêtés sur 60 soit 10% sont des primaires

Tableau VII Ancienneté dans la ville de Goma

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Quelle est votre ancienneté dans la ville de Goma ?	10 à 20 ans	33	55%
	21 à 30 ans	21	35%
	31 à 40 ans	6	10%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur terrain avril 2017

Commentaire : ce tableau VII montre que 33 enquêtés sur 60 soit 55% sont d'une ancienneté de 10 à 20 ans, 21 enquêtés sur 60 soit 35% ils vent à Goma de 21 à 30 ans et 6 enquêtés sur 60 soit 10% sont d'une ancienneté de 31 à 40 ans.

Tableau VIII. La répartition des enquêtés selon l'état matrimonial

Etat matrimonial	Fréquence	Pourcentage
Célibataire	33	55%
Marié	21	35%
Divorcé	6	10%
TOTAL	60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : A la lumière de ce tableau VIII il ressort que 33 enquêtés sur 60 soit 55% sont les célibataires, 21 enquêtés sur 60 soit 35% sont des mariés et 6 enquêtés sur 60 soit 10% sont des divorcés.

Tableau IX la répartition des enquêtés selon leur profession

Profession	Fréquence	Pourcentage
Chauffeurs ou motard	22	36,6%
Agents de l'ONG	12	20%
Agent de L'Etat	26	43,3%
TOTAL	60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : ce tableau IX indique que 26 enquêtés sur 60 soit 43,3% sont des agents de l'Etat, 22 enquêtés sur 60 soit 36,6% de notre population cible sont les usagers de la route c'est-à-dire les chauffeurs des engins ; taxi bus,... et 12 enquêtés sur 60 soit 20% sont des agents de l'ONG.

Tableau X Existence des parkings publics

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Existe-t-il des parkings publics dans la ville de Goma ?	Oui, si oui où précisément ? au niveau des ronds points de la ville de Goma	15	25%
	Non.	45	75%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : il ressort de ce tableau X que 45 enquêtés sur 60 soit 75% nient parce que nulle part est écrit parkings publics dans la ville de Goma, 15 enquêtés sur 60 soit 25% disent oui, au niveau des ronds points en ville de Goma.

Tableau XI les dimensions des parkings publics dans la ville de Goma

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
----------	---------	-----------	-------------

Quelles sont les dimensions des parkings dans la ville de Goma ?	5 mètres carrés	4	26.7%
	8 mètres carrés	3	20%
	10 mètres carrés	5	33.3%
	12 mètres carrés	3	20%
Total		15	100%

Source : notre enquête sur le terrain, Avril 2017

Commentaire : ce tableau XI renseigne que 4 enquêtés sur 15 soit 26.7% parlent de 5mètres carrés, 3 enquêtés sur 15 soit 20% parlent de 8mètres carrés, 5 enquêtés sur 15 soit 33.3% parlent de 10mètres et 3 enquêtés sur 15 soit 20% parlent 12mètres.

Tableau XII Problèmes liés à l'installation des parkings publics dans la ville de Goma

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Quels sont les problèmes d'installations des parkings publics dans la ville de Goma ?	Pas d'espace pour l'implantation	20	33.3%
	Manque de la volonté Du gouvernement	15	25%
	Absence des personnes compétentes	15	25%
	Désordre dans le gouvernement provincial	10	16.7%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : De ce tableau XII, il découle que 20 enquêtés sur 60 soit 33.3% affirment qu'il n'existe pas d'espace pour l'implantation, 15 enquêtés sur 60 soit 25%, disent

qu'il y a manque de la volonté de l'hierarchie, 15 enquêtés sur 60 soit 25% disent absence des personnes compétentes et 10 enquêtés sur 60 soit 16.7% disent c'est le désordre du gouvernement provincial.

Tableau XIII. Place de stationnement pour le transport des personnes

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Où se font les activités de transport qui devraient avoir lieu dans les parkings publics ?	Sur les extrémités de la route	48	80%
	Sur les stations services	8	13.4%
	N'importe où	4	6.6%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : il ressort de ce tableau XIII que 48 enquêtés sur 60 soit 80% disent Sur les extrémités de la route dans la ville de Goma, 8 enquêtés sur 60 soit 13,4% disent Sur les stations services et 4 enquêtés sur 60 soit 6.6% disent n'importe où.

Tableau XIV. Nombre de parkings sur l'axe signers à Ndosho

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Combien de parkings existe-t-il sur l'axe signers à Ndosho ?	2	5	33,3%
	4	3	20%
	5	4	26.7%
	9	3	20%
TOTAL		15	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : il ressort de ce tableau XIV que 5 enquêtés sur 15 soit 33,3%, disent 2 parkings, 3 enquêtés sur 15 soit 20%, disent 4 parkings, 4 enquêtés sur 15 soit 26.7% disent 5 et 3 enquêtés sur 15 soit 20% disent 9 parkings publics

Tableau XV appropriation des milieux de stationnement

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Les milieux de stationnement sont-ils appropriés pour le parking ?	Non	35	58.3%
	Oui	25	41.7%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : ce tableau XV renseigne que 35 enquêtés sur 60 soit 58.3%, disent oui et 25 enquêtés sur 60 soit 41.7% disent non

Tableau XVI. Gérances des parkings publics

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Comment les parkings de la ville de Goma sont-ils gérés ?	Pêlemêle	3	5%
	Il n'ya pas des parkings publics	45	75%
	Nous voyons que des parkings privés et non publics	2	3.3%
	Le transport en ville de Goma est mal organisé c'est pourquoi il n'ya pas des parkings	10	16.7%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : ce tableau XVI montre que 3 enquêtés sur 60 soit 5% affirment qu'ils sont géré pêlemêles, 45 enquêtés sur 60 soit 75%, parlent qu'Il n'ya pas des parkings publics dans la ville de Goma, 2 enquêtés sur 60 soit 3.3% que Nous voyons que des parkings privés et non publics et 10 enquêtés sur 60 soit 16.7% parle que le transport en ville de Goma est mal organisé c'est pourquoi il n'ya pas des parkings publics.

Tableau XVII. Le problème lié au stationnement des automobiles sur la circulation routière

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Quel est le problème lié au stationnement des automobiles sur la circulation routière dans la ville de Goma ?	Absence des aires de parcage	20	33,4% %
	Manque des parkings	20	33,4% %
	Absences des aires de stationnement	15	25%
	Occasionner des accidents.	5	8.2%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : ce tableau XVII relève que 20 enquêtés sur 60 soit 33.4% affirment qu'il ya Absence des aires de parcage, 20 enquêtés sur 60 soit 33.4% disent les Manque des parkings publics, 15 enquêtés sur 60 soit 25% ont dit aussi Absences des aires de stationnement et 5 enquêtés sur 60 soit 8,2%, disent Occasionner les accidents.

Tableau XVIII. Position de ces parkings sur l'axe principal

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Quelle est la position de ces parkings sur l'axe principal ?	désordonné	11	18,3%
	Absence des signaux pour savoir s'il ya parkings publics	25	41,6%
	Aux extrémités des carrefours	24	40%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : Ce tableau XVIII renseigne que 25 enquêtés sur 60 soit 41,6%, incriminent l'Absence des signaux pour savoir s'il ya parkings publics, 24 enquêtés sur 60 soit 40% déplorent la position de ces parkings aux extrémités des carrefours et enfin 11 enquêtés sur 60 soit 18,3%, disent la position des parkings aux extrémités des carrefours

Tableau XIV. Conséquences de manque des parkings publics dans la ville de Goma

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Quelles sont les conséquences de manque des parkings publics dans la ville de Goma?	Présence des embouteillages	24	40%
	Taux élevé d'accidents	25	41,6%
	Mauvaise circulation des véhicules et des personnes	11	18,3%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : Ce tableau XIV nous montre que les conséquences de manque de parkings occasionnent les embouteillages confirmé par 24 enquêtés sur 60 soit 40%, 25 enquêtés sur 60 soit 41.6% parlent du taux élevé d'accident et 11 enquêtés sur 60 soit 18,3% parlent de mauvaise circulation des véhicules et des personnes

Tableau XX. Piste des solutions pour réduire le problème de l'absence ou insuffisance des parkings publics dans la ville de Goma

Question	Réponse	Fréquence	Pourcentage
Que faut-il faire pour réduire le problème de l'absence ou l'insuffisance des parkings publics dans ville de Goma ?	Implantation des parkings publics par le gouvernement provincial	32	53,3%
	Faire recours au ministère de l'urbanisation	4	6,6%
	La création des aires de stationnement par le TRANSCOM	17	28,3%
	Faire un plaidoyer au gouvernement provincial	7	11,6%
TOTAL		60	100%

Source : notre enquête sur le terrain, avril 2017

Commentaire : le tableau XX montre que implanté les parkings publics dans la ville de Goma serait une solution pour résoudre le problème, cela a été exprimé par 32 enquêtés sur 60 soit 53,3% des enquêtés, 17 enquêtés sur 60 soit 28,3% parlent de création des aires de stationnement par le gouvernement, 7 enquêtés sur 60 soit 11,6% personnes pensent Faire un plaidoyer au

gouvernement provincial et enfin, 4 enquêtés sur 60 soit 6,6% parlent de
Faire recoure au ministère de l'urbanisation.

DISCUSSION DES RESULTATS DE L'ENQUETE

En élaborant ce travail, notre objectif était de déterminer les problèmes à l'inexistence des aires de stationnements et ses conséquences sur la circulation routières dans la ville de Goma. Nos investigations ont conduit aux résultats suivants ; après présentation des résultats de l'enquête par questionnaire adressé aux différents groupes d'enquêtés constituant la notre échantillon sur « **la problématique de l'installation des parkings publics et son impact sur le transport en commun dans la ville de Goma** »

Les résultats issus de notre enquête ont permis de confirmer toutes nos hypothèses.

La première hypothèse a été confirmée par les résultats des tableaux X, et XII. Au tableau X, la majorité, soit 75 % des habitants de la ville de Goma disent nient que nulle part est écrit parkings publics dans la ville de Goma. Ces résultats s'accordent à ceux du tableau xv où 55% des enquêtés affirment qu'ils sont gérés pêle-mêle et il n'ya pas des parkings publics dans la ville. Ceci est confirmé par les résultats du tableau XII où il apparait qu'il n'existe pas d'espace pour l'implantation des parkings. Ce ci a été confirmé pour la majorité d'enquêtées. Ces résultats sont conformes à ceux Selon **ALIMASI AGBARA** au Sénégal (2015) dit que le manque de parking a de nombreuses conséquences. « Il y a d'abord le problème des embouteillages. Les voitures garées sur la chaussée empêchent aux autres de circuler librement. Il y a forte risque d'accidents », souligne-t-il. Il y a aussi les problèmes de vol auxquels sont exposés ces véhicules. Ils sont abandonnés sur la chaussée sans surveillance

Dans une autre approche, **E. MERENNE** en France (2003) aborde les problématiques de l'importance des transports qui se traduit par une expansion des besoins des hommes, fruit de leur croissance exponentielle à la surface de la terre et il insiste sur l'accompagnement des parkings publics et privés pour permettre la circulation libre des véhicules et autres enjeux.

La deuxième hypothèse a été confirmé par les résultats des tableaux XIV où 40% des enquêtés montrent que les l'impact ou la conséquence de manque de parkings publics dans la ville de Goma peut occasionner la présence des embouteillages, 41,6% la conséquence de manque des parkings publics en ville de Goma serait le taux élevé d'accidents, 18,3% le manque de parkings publics occasionne la mauvaise circulation des véhicules et des personnes. Ces résultats dans l'ensemble rencontrent ceux de l'auteur **NATHAN** (1995) Passant au peigne fin les modes et les moyens de déplacements, les réseaux urbains, il ne manque pas de préciser que la gestion de ces transports urbains passe par l'élaboration de plan de déplacements, la culture

d'une politique de marketing, le renforcement des rapports entre les acteurs (État, utilisateurs, riverains, investisseurs et gestionnaires).

Poussant sont analysés jusqu'aux problèmes de circulation en milieux urbains, imputables à la croissance démographique, à l'étalement urbain, à la croissance de la demande des transports et du parc auto, l'auteur préconise des solutions pratiques et des politiques innovantes à suivre, fonction de l'avenir qu'on voudrait construire. Il présente la coordination entre les modes et moyens de transports, le partenariat entre acteurs... comme autre solutions tangible de l'amélioration de l'offre de mobilité en milieux urbains

La dernière hypothèse a été confirmée par les résultats des tableaux N°XX où 53,3% de nos enquêtés parlent de l'implantation des parkings publics par le gouvernement provincial et 28,3% parlent de la création des aires de stationnement par le transcom

Conclusion Partielle

Au terme de notre étude portant sur : la problématique de l'installation des parkings et son impact sur le transport en commun dans la ville. L'objectif de comprendre les difficultés qui bloquent la mise en œuvre efficace des parkings publics et du transport en commun dans la ville de Goma et proposer les pistes de solution au travers le projet de développement.

Nous avons constatés que la majorité des nos enquêtés soit 75% ont répondu à la première question de la problématique que le problème de l'installation des parkings publics seraient le manque de la volonté du gouvernement provincial et les espaces sont déjà construits par des particuliers ;

La deuxième question a été répondu par 40% de nos enquêtés sur 60 montres que les impacts ou les conséquences de manque des parkings publics dans la ville de Goma peut occasionner la présence des embouteillages et 41,6% la conséquence de manque des parkings publics occasionne la mauvaise circulation des vehicules et des personnes

Et pour répondre la troisième question de savoir la solution pour palier à ce phénomène 53,3% de nos enquêtés parle de l'implantation des parkings publics par le gouvernement provincial et 28.3 parlent de la création des aires de stationnement par le transcom. C'est qui nous a poussés de prendre les avis de la majorité de nos enquêtés qui nous ont proposés l'idée de l'implantation des parkings publics dans la ville de Goma

Chapitre III. PROJET D'IMPLANTATION DES PARKINGS PUBLICS DANS LA VILLE DE GOMA

I. INTRODUCTION

Ce chapitre présente la solution de la problématique de l'installation des parkings publics et son impact sur le transport en commun. Il est constitué par les éléments ci-après

○ **Contexte et justification**

Un projet est un ensemble des moyens des toutes sortes dont la mise en œuvre coordonnée est estimée nécessaire pour obtenir un résultat de développement économique ou social pour la réalisation des objectifs de planification (Poumallou P. selon KASUKU K)

L'urbanisation le plus poussé et les attentes les plus élevés du publique face à l'asphaltage des routes sont les éléments moteurs de la tendance vers l'utilisation et besoin plus fréquente des principes d'installation des parkings publics dans la ville de Goma.

De ce fait nous proposons un projet favorisant quoi qu'Etatique qui est la réponse aux attentes de toute la population de la ville de Goma en générale.

En RDC, il est important de faire le contrôle et l'assainissement dans les milieux urbains, de moderniser et places d'attentes soit les parkings dans la ville de Goma.

Partant de l'analyse de notre enquête, c'est les parkings qui jouent le rôle de contrôle, de sécurité, vérification, de recherche des enjeux de transport quelque soit leurs qualités, la manière dont ils fonctionnent...et favorise le développement sur le plan soit économique ou social en ville.

I.1. IDENTIFICATION DU PROJET

Objectif du projet

Ce projet vise à promouvoir la circulation des véhicules et des personnes dans la ville de Goma selon la nécessité de corriger les infrastructures routiers dans le sens qui favorise le développement.

Il a pour but d'implanter les parkings publics dans la ville pour répondre aux attentes de la population de la ville de Goma.

I.2. LOCALISATION DU PROJET

Ce projet d'implantation des parkings publics se situe dans la province du Nord-Kivu dans la ville de Goma.

I.3. SITUATION GEOGRAPHIQUE

I.3.1. LOCALISATION

La ville de Goma est construite sur une zone particulièrement fertile ; au carrefour d'échange, mais connaît toujours les visites volcaniques, sa superficie est de 75, 42Km². Cette ville est située au Nord de l'équateur à 1°41 de latitude Sud et à 29° de longitude Est. Elle est voisine à deux volcans dont NYIRAGONGO qui est le plus craintif et qui l'a ravagé en janvier 2002 et la ravage par ses laves. Il est à signaler que cette ville est située

dans la vallée de rive occidentale de fossé d'effondrement généralement occupé par des pôles granitiques RWENZORI, 5119m et formation volcanique (chaîne de Virunga). Géographiquement, elle est limitée :

- ✓ Au Nord par le territoire de NYIRAGONGO
- ✓ AU Sud par le lac Kivu
- ✓ A l'EST par la République de RWANDA
- ✓ A l'ouest par le territoire de Masisi

1.4. NATURE ET CADRE JURIDIQUE DU PROJET

a. Acteurs du projet

La réalisation de ce projet sera assurée par :

- ✓ La population de la ville de Goma
- ✓ Le service de l'Etat office de route et bien d'autres services

Charger des activités construction des routes qui serviront de principales acteurs pour sa construction et servir des matériaux des constructions .

- ✓ Les ONG...Interviendront financièrement et matériellement

b. Bénéficiaires du projet

Sont bénéficiaire direct de ce projet les habitants (conducteurs) de la ville de Goma et en sont bénéficiaires indirects les usagers des routes des différents coins de la province et ceux du village et du pays environnants.

C. Stratégie du projet

- Recrutement d'un ingénieur en plomberie et accompagner des maçons, des charpentiers pour les toitures et autres suivit des activités primaires
- Approvisionnement en intrants nécessaire au projet
- Former aussi les animateurs locaux pour la prévention à la future destruction.

II. ETUDES DU PROJET

II.1. Opportunité du projet

L'installation des parkings publics, qui constitue le déguerpissement des taxis et des automobiles et autres transports privés ou en commun empêche à la population de vaquer à ses activités et présente un déficit majeur sur la population de Goma. Il est opportun que ce projet d'implantation des parkings soit exécuté pour répondre aux attentes de la population de ce comté.

II.2. Pertinence du projet

Le présent projet est une réponse aux attentes ressenties et exprimées par la population (les conducteurs) de la ville de Goma depuis un temps indéterminé dit notre source et la situation sur terrain le prouve par les chauffeurs, la population et mêmes autorités en place, qui pour y remédier pensent qu'il faut tout au départ disponibilité des places publiques et installer des parkings selon les attentes de celles-ci. Le résultat de l'enquête menée dans la ville au travers les axes principaux prouvent que

l'installation des parkings publics en ville de Goma est une nécessité d'urgence. D'où l'implication du gouvernement provincial à la réalisation de ce projet qui devra être associé à chaque étape de toute activité et programme à entreprendre dans la ville car c'est elle qui reste concernée et qui fournira la force du travail nécessaire à la réalisation de ce projet.

II.3. Faisabilité du projet

Le projet d'implantation des parkings publics dans la ville de Goma s'avère faisable. Le degré de réalisation de ce projet, la population active et les matériaux sont des facteurs clés qui, une fois réunis de les mettre ensemble pour faire démarrer le projet.

II.4. Opérationnalisation du projet

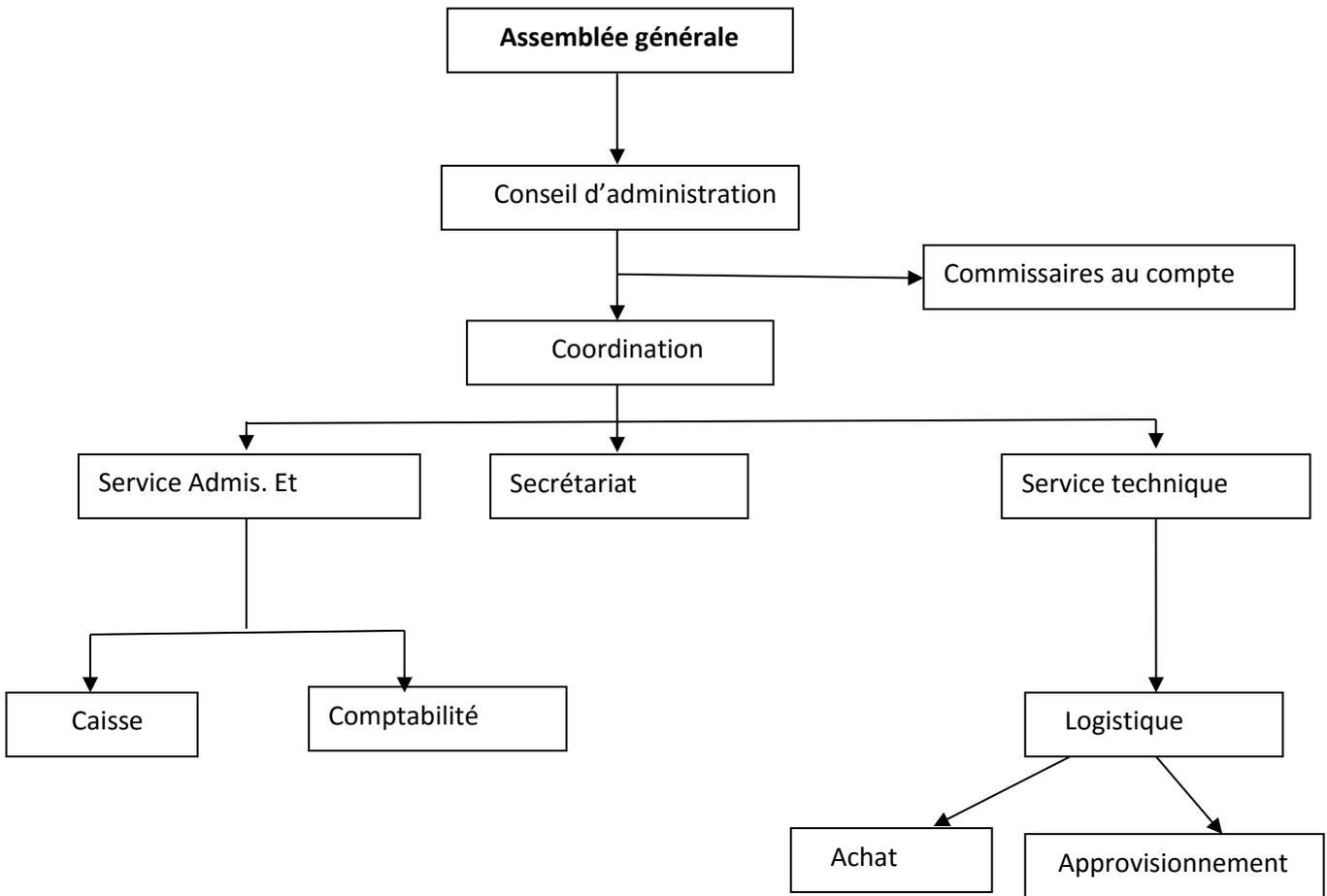
II.4.1. Organigramme

L'organigramme est un tableau schématique qui représente l'organisation générale d'une administration ou d'une entreprise. Ce schéma retrace les relations qui doivent s'établir de manière formelle et donne l'image des grandes liaisons ainsi que des orientations générales. Il peut aussi se définir comme une représentation graphique détaillée de l'organisation adaptée pour la résolution d'un problème (Deogratias CHEMERHE MUNGUAKONKWA, 2010)

Il est basé sur les principes managériaux suivants :

- La division du travail,
- La spécialisation,
- La délégation du pouvoir,
- Le déroulement de ce projet s'effectuera de la manière suivante ;
- Planification des intrants,
- Organisation et fonctionnement du projet,
- Programmation des sujets de formation.

➤ Organigramme



II.4.2. FONCTIONNEMENT DU PROJET

a. L'assemblée générale

Il est composé de tous les membres effectifs. Elle est l'organe suprême de décision et reçoit le rapport du comité du projet. L'A.G se réunit après chaque deux mois sur convocation de la coordination du projet et doit se réunir au moins 2/3 de ses membres effectifs et réguliers. Elle a droit d'élire et évoquer les membres du comité directeur. D'autres assemblées générales extraordinaire peuvent avoir lieu en cas d'urgence des besoins du projet sur convocation du coordinateur du projet.

b. Le conseil d'administration

Il est constitué des personnalités juridiques dont l'Administrateur et tout son entourage.

Il possède un comité qui sera chargé de :

- Fixer les modalités du financement du projet,
- Approuver les différents apports de la coordination
- Gérer le fonds du projet et veille à la bonne gestion des ressources humaines

c. La coordination

Le coordinateur est l'agent moteur du projet. Il est chargé de :

- Assurer la supervision de travaux
- Payer le personnel,
- D'assurer la correspondance du projet avec les partenaires étrangers.

Pour assurer cette fonction, le coordinateur doit remplir les critères suivant :

- Avoir un diplôme de licence en construction
- Savoir manipuler l'outil informatique
- Savoir conduire une moto et véhicule,
- Etre de nationalité congolaise
- Avoir une bonne conduite,
- Avoir un esprit d'initiative et de créativité,
- Etre crédible, honnête et persévérant,

d. Le service administratif

Il correspond à la mise en place d'une organisation décentralisée de toute organisation. Il œuvre sous la supervision de la coordination du projet. Il est l'agent chargé de mettre en pratique le but essentiel des ressources humaines qui est d'améliorer la contribution des personnes à l'organisation, à la production de l'organisation car s'il n'ya pas des gains des productivités du personnel, les organisations stagnent et éventuellement échouent. (Déogratias CHIMERHE MUNGU AKONKWA)

Pour assurer cette fonction, le chargé du service administratif doit remplir les critères suivant :

- Avoir un diplôme de graduat en management des ressources humaines ou en science politique et administratif.
- Etre âgé de 25 ans révolus
- Etre honnête et crédible
- Avoir une bonne conduite

- Avoir un esprit d'initiative et de créativité,

e. Service financier

Il est chargé de préparer, d'orienter tout les états financiers et les justifications de la justification de fonds ainsi que préparer les rapports financiers annuels. Il contrôle la caisse du projet qui est chargé de recouvrement et de la tenue régulière du livre de caisse. Elle gère les justifications au premier niveau et établit un rapport et trésorerie.

II.5. Planification des intrants

Les résultats de notre recherche appuyés par des réunions, débats, rencontre et discussion engagée entre les animateurs et la population contribueront à la réussite de ce projet.

Intrant 1 : rechercher les fonds

- Objectif : Financement du projet
- Cible : Bailleur des fonds
- Echéance : du 1^{er} au 31 janvier 2018
- Durée : 1 mois
- Responsable : le Coordonnateur
- Ressources humaines : Le Coordonnateur et les bailleurs de fonds
- Ressources financières : Frais de gestion
- Conditions critiques : Que les bailleurs de fonds soient acceptent le projet

Intrant 2 : louer et équiper le bureau

- Cible : ville de Goma
- Objectif : procurer au projet les matériels nécessaires pour le fonctionnement
- Durée : 2 mois janvier et février
- Responsable : le coordinateur du projet
- Réalisateur : chef du service Administratif et financier
- Ressource : humaine : le chef du projet et le CA
Matériels : avoir tout le matériel du bureau
Financière : appuis extérieur et la participation locale
- Sous activités : achat des matériels
- Condition préalable : que les bâtiments et l'équipement nécessaire soient disponible
- Evaluation : coordinateur du projet, service technique.

Intrant 3 : recruter et former le personnel

- Cible : personnel du projet
- Objectif : avoir un personnel compétent
- Echéance : 1^{er} Mars au 1^{er} avril 2018
- Durée : deux mois
- Responsable : le chef du projet

- Réalisateur : chef du service technique
- Sous activités : information sur la gestion d'eau
- Ressources : humaine : 40 personnes recrutées
Matérielles : avoir les matériels de formation
Financier : frais de motivation
- Condition préalable : que tous les membres soient présent
- Evaluation : responsable du projet
- Moyen : rapport de chef du projet.

Intrant 4 implanter les parkings publics:

- **Objectifs :**
 - Arriver à implanter les parkings publics dans la ville de Goma
 - Que l'équipe travailleuse soit en étroite collaboration avec la population
 - Les activités seront programmées en consensus avec le responsable du cadastre et urbanisation du milieu
- **Cible :** ville de Goma
- **Echéance :** du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2019
- **Durée :** 2 ans
- **Responsable :** le chef de service technique
- **Ressource :**
 - Humaine : l'agent de l'urbanisme, les animateurs
 - Matérielles : matérielles de construction
 - Fonctionnement : frais de carburant, salaire des animateurs, les agents de cadastres
- **Activités et sous activités :** disposer et installer des parcelles pour la réception des enjeux. Création des équipes pour suivi et évaluation des ces activités.
- **Conditions :**
 - Que la population soit saisie du problème de l'implantation des parkings publics dans la ville de Goma
 - Que les matérielles soient disponibles
 - Que la sensibilisation de la population soit assurée.
 - Qu'il n'y ait point détournement des fonds
 - Qu'il n'y ait point perturbation au cours du projet
 - Qu'il n'y ait point confusion dans l'attribution des taches.

Intrant 5 : suivi des activités

- Cible : toutes les activités en rapport avec le projet
- Objectif : identifier les aspects positifs et négatifs du projet
- Echéance : du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2019
- Durée : 2 ans
- Responsable : différents services technique et partenaire financières
- Réalisateur : le coordinateur du projet

- Ressource : Humain : le chef du projet et différents service techniques
Matériels : 2 motos pour faire les suivis
Financier : frais d'encouragement
- Condition préalables : que les évaluateurs travaillent d'une façon objective suivant le programme
Evaluation : coordinateur du projet, différent service technique et les partenaires financière

Intrant 6 Evaluer les activités

- Objectif : Vérifier l'impact du projet
- Cible : coordinateur du projet, assemblée Générale, tous les différents services et partenaires financières
- Echéance : après chaque trimestre à partir du 1 janvier
- Durée : 2 ans
- Responsable : Les bailleurs de fonds
- Réalisateur : personne indépendante du projet
- Moyen humain : le coordonnateur, les chargés des activités, les bénéficiaires, les superviseurs des activités, les chefs locaux.
- Moyens matériel : les fiches d'évaluations, les ordinateurs...
- Moyens financiers : Frais de suivi et évaluation
- Conditions critiques : La collaboration des gestionnaires des services et de la population bénéficiaire du projet.

II.6. CHRONOGRAMME DES ACTIVITES

ACTIVITES	TEMPS	2018												2019											
		J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Chercher les fonds		■																							
Louer le bureau		■	■																						
Sensibiliser la population et les autorités de la ville		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Recruter et former le personnel				■																					
Planter les parkings publics					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Suivi des activités		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Evaluer le projet		O		O			O			O			O			O			O			O			O

Légende :

■ : Activités discontinues

X : Activités permanentes ou discontinues

O : Activités intermittentes

III. BUDGETISATION DU PROJET

La budgétisation de ce projet est présentée dans tableau regroupant l'ensemble des dépenses pour le temps déterminé au cours de la réalisation du projet. Les bureaux seront au nombre de 8 en ville de Goma et conditionner par la disposition des parcelles adéquat. Ce budget est exprimé en dollars dont le taux du jour est convertit pour 10\$.

Tableau I. Équipement des bureaux

N°	Désignation	Q ^{té}	P.U en \$	P.T en \$
1	Ordinateur avec kit complet desk top hp et lap top	1/bureau	650\$	5200
2	Imprimante en couleur Hp	2	450\$	900
3	Rame des papiers	10/bureau	5\$	440
4	Cahiers ministre	5/bureau	3\$	1200
5	Paquet d'enveloppes A ₄	10/bureau	6\$	480\$
6	Boite de stylo bic	10/ bureau	3\$	240
7	Boite des craiyons	2/Bureau	5\$	80
8	Gomes	6/breau	3\$	144
9	Boite de correcteur blancs	1/bureau	3\$	24
10	Baton à colle	1/bureau	3\$	24
11	Machines calculatrice	2/bureau	4\$	64
12	Sceau cachet	1/bureau	10\$	80
13	Tampo	2/bureau	6\$	96
14	Agrafeuse avec agrafes	4/burea	6\$	192
15	Perforateur	2/bureau	4\$	128
16	Farde chemise	12/Bureau	2\$	192
17	Classeurs	12/bureau	3\$	288
18	Lattes règles	2/ bureau	2\$	32
19	Armoire	1/bureau	100\$	800
20	Etagères	2/bureau	80\$	1280
21	Chaises	10/Bureau	20\$	1600
22	Tableau noir	1/bureau	25\$	200
Total			1376.5\$	13689\$

Tableau II. Salaire du personnel

FONCTION	Nombres	Salaire mensuel/agent	Salaire mensuel en Total en \$	Salaire annuel au total en \$
Coordinateur	1	350\$	350\$	4200\$
Chef de services	1	300\$	300\$	3600\$
Administrateur	1	250\$	250\$	3000\$
TDR	1	260\$	260\$	3120\$
Ingénieur en plomberie	1	200\$	200\$	2400\$
Animateurs	3	140\$	240\$	2880\$
Maçons	10	100\$	1000\$	12000\$
Chauffeurs	2	100\$	200\$	2400\$

Sentinelles	4	80\$	320\$	3840\$
Total	24	1780\$	3120\$	37440\$

Tableau III. Moyen de transport

Désignation	nombre	P.U en FC	Montant en \$
Motos	8	4600 000 FC	10.000\$
Achat véhicule voiture marque land cruiser 4X4	1	42 000 000FC	50 000\$
Total		46 600 000	54 200\$

Tableau IV. Différent matériels

Désignation	Nombre	P.U en \$	P.T en \$
Achat brouette	30	80\$	2400\$
Achat bêches	120	4\$	32\$
Achat marteau	30	3\$	90\$
Achat Equerre de maçons	10	10\$	100\$
Achat	10	2\$	20\$
Achat fils des maçons	10	-	20\$
Frais de fonctionnement et d'entretien matériaux	-	-	400\$
Collation réunions	-	-	600\$
Total		200\$	3567\$

Tableau V. différent materiaux

Désignation	Nombre	P.U en \$	P.T en \$
Achat parcelle	1	20.000\$	20.000\$
Achat bruque cuit	10.000	1.2\$	12.000\$
Achat ciment	150 sacs	17\$	2550\$
Achat sable/camion	8	90\$	720\$
Achat tôles	80	18\$	1440\$
Achat clous de			
6 cm			
8 cm	30kg	2.5\$	75\$
10 cm	30kg	2.5\$	75\$
12 cm	30kg	2.5\$	75\$
15 cm	30kg	2.5\$	75\$
Chevreaux	80	2.2	176
Drier	40	6	240
Total		20144.4	37501

Tableau VI. Synthèse du budget

Désignation	Montant initial en \$	Montant total en \$	FINANCEMENT		
Equipement du bureau	1628	13689	L'ETAT	60%	
Salaire du personnel	1780	3120	MONUSCO	20%	

moyen de transport	49200	49200	PNUD	15%	
Différents matériels	200	3567	POPULATION	5%	
Différents matériaux	20144.4	37501	TOTAL	100%	
Total	729494	92 197			

III.9. CADRE LOGIQUE

LH	Résumé Narratif RN	Indicateur objectivement Vérifiable IOV	Moyen de Vérification MV	C.C/ hypothèse
LV				
OBJECTIF	Contribuer à l'amélioration des infrastructures de transport en commun dans la ville de Goma	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer les conditions de transport par les parkings modernes à 70% - L'implantation des parkings publics 	Rapport du coordonateur Les images rapport du service de contrôle des parkings Visite sur terrain	
BUT	Implanter les parkings publics dans la ville de Goma.	Projet effectif à partir du 1 ^{er} janvier 2018 au 31 Décembre 2019	Rapport du chef des activités Les images	<ul style="list-style-type: none"> - Que la population soit prête à participer - Que le personnel se mette activement au travail
RESULTAT	<ul style="list-style-type: none"> - Financement trouvé - Bureau louer et équiper - Personnel recruté - Projet équipé - Les animateurs sont formés - Parkings implantés - Suivi effectué - Evaluation du projet faite 	<ul style="list-style-type: none"> - Plus de 80% de la population sensibilisée. - 85% du personnel formé engagé - 100% matériaux et matériel utilisés - 100% de suivi est fait - 90% des parkings sont disponible 	Rapport du coordonateur Rapport du service administratif Copies lettres d'engagement	<p>Que la population soit disposée à être sensibilisée.</p> <p>Que le personnel exécute efficacement les taches lui confiées.</p> <p>Que les animateurs exécutent efficacement leurs taches</p> <p>Que le parkings soient à la disposition des utilisateurs</p>
ACTIVITES	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser la population - Recruter les personnels - Equiper le projet - Former les animateurs 	La ville de Goma sensibilisé. 35 agents recruter et former 3 axes sont équipés chacun d'un parking public 2000\$ débloqueront la sensibilisation	Rapport du coordonateur Photos et images sur terrain Pièces comptables Extrait de banque Contrat de services	<ul style="list-style-type: none"> - Que la population accepte le projet - Que les animateurs aient la volonté et le courage de travailler

	<ul style="list-style-type: none">- Implanter les parkings publics- Faire le suivi- Evaluer le projet.	5000\$ affecte au salaire du personnel	Contrat de location	<ul style="list-style-type: none">- Que le projet ne soit pas interrompu.- Que les matériaux et matériels ne soit pas volés- Que les bailleurs de fond agissent fidèlement- Que la réalisation des activités soit bien faite.
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------	---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CONCLUSION GENERALE

Au terme de notre étude portant sur : la problématique de l'installation des parkings et son impact sur le transport en commun dans la ville. L'objectif de comprendre les difficultés qui bloquent la mise en œuvre efficace des parkings publics et du transport en commun dans la ville de Goma et proposer les pistes de solution au travers le projet de développement.

Eu égard a ce thème d'étude, cette dissertation a tenté de répondre au questionnement ci après ;

- Quels sont les problèmes de l'installation des parkings publics dans la ville Goma ?
- Quel est son impact sur le transport en commun ?
- Que faut-il faire pour résoudre le problème de parkings publics dans la ville de

La méthode descriptive, historique, descriptifs analytique et techniques documentaires et questionnaires nous ont aidés pour la collecte et traitement des données.

Pour arriver à répondre aux différentes questions ci hautes posées, les hypothèses suivantes ont été proposées :

- Les problèmes liés à l'installation des parkings publics seraient : Manque de la volonté du gouvernement provincial et tous les espaces sont déjà construites par des particuliers
- Les impacts des parkings publics sur le transport en commun seraient : Présence des embouteillages sur les rues, taux élevé d'accidents et Mauvaise gestion des véhicules et autres engins
- Pour résoudre les problèmes des parkings publics dans la ville de Goma il faut que :
 - L'Etat procède à l'installation des parkings publics

Cherchant a savoir les éléments qui sont à la base de l'inexistence des parkings publics dans la ville de Goma a près avoir analysé notre enquête, c'est le Manque de la volonté Du gouvernement et il n'ya pas d'espace pour l'implantation 45 personnes sur 60 soit 75% avaient parlées de ça ; par ailleurs quant aux solutions proposées, 32 personnes sur 60 soit 53.7% avaient proposés d'implantation des parkings publics pour lutter contre ce fléau.

Par-dessus tous, pour palier à la disposition des chercheurs et de la population de la ville de Goma un projet de développement portant su "projet d'implantation des parkings publics dans la ville de Goma"

De ce fait, pour une meilleure gestion efficace des parkings publics dans la ville de Goma, il est nécessaire de penser a libérer les places publiques et en créer d'autres en fin d'aménager et implanter les parkings publics dans la ville dans le but d'arroser partout dans la ville un mode de transport étroit.

PAGE DE BIBLIOGRAPHIE

1. OUVRAGES

- Les parkings dans le monde (*Clément Pamelard*)
- jeune Afrique
- Par SOFRETU de 1994 au Cameroun, D'après l'étude réalisée par « le mode de transport routier »
- Larousse 2014

2. TFC ET MEMOIRES

- MULAGO MUTALEMWA Mémoire « Problématique de transport urbain et son impact sur l'environnement » ISDR-GL 2016 »
- BATAKUYA MAKANDAJ TFC « la délocalisation des arrêts des automobiles et son impact socio économique sur la population » ISDR-GL 2016

3. REVUES

- archive de la mairie de Goma, bureau d'Etat civil

4. COURS

- KINYATA Sylvestre cours d'initiation a la recherche scientifique (inédit) g2 ISDR-GL 2016
- Robert GASHEKERO cours de Planification des projets (inédit), G3 planification ISDR-GL 2016 -2017
- Robert GASHEKERO cours des conceptions et élaboration des projets (inédits) ISDR-GL 2016-2017

5. WEBOGRAPHIE

- www.memoireonline.Com
- www.Guide de stationnement Montréal.Com
- www.l'heure-union.net.
- www.radiookapi.net