

IMPACT DE L'IMPLANTATION DES AGENCES DE TRANSPORT SUR LES TRANSACTIONS ECONOMIQUES DANS LA VILLE D'ISIRO : « Cas de Dissa Express et Dieu Merci »

Par

KWANDELEMAMA TIBINDE Ignace¹

MBULA ABDI Castro²

TAMA KUMBAKO Augustin³

NGALULA TSHIPAMBA Aminata⁴

¹ Chef de travaux à l'Université de l'Uélé (RDC).

² Assistant à l'Université de l'Uélé (RDC).

³ Assistant à l'Université de l'Uélé (RDC).

⁴ Gradué en sciences économiques à l'Université de l'Uélé.

Résumé

Le présent article s'attèle sur la « l'impact de l'implantation des agences de transport sur les transactions économiques dans la ville d'Isiro ». Elle vise d'une part à dégager l'impact de l'implantation des agences de transport sur les transactions économiques dans la ville d'Isiro ; et d'autre part identifier l'agence qui correspond mieux aux attentes des opérateurs économiques de la ville d'Isiro dans la Province du Haut-Uélé, en République Démocratique du Congo.

Il a abouti aux résultats selon lesquels deux facteurs influencent l'implantation des agences de transport dans la ville d'Isiro. Il s'agit d'une part des avantages offerts par ces agences et des avantages reçus par les opérateurs économiques d'autre part comme nous le démontre le test Khi-carré sur ces variables ci-haut.

Pour ce qui concerne la satisfaction des opérateurs économiques par les agences de transport, nous avons constaté que 54% soit 27 opérateurs économiques préfèrent les services de transport de Dissa Express et seulement 10% de ceux-ci préfère celui de Dieu Merci. Mais aussi une proportion importante soit 36% sont indifférents. En outre, on constate que 88% sur les 100% de nos enquêtés ont affirmé que l'implantation de ces agences ont eu un impact positif sur leurs activités contre 4% de l'impact négatif et 8% d'aucun impact. Aussi, 100% des opérateurs économiques rencontrés, 54% préfèrent les services de transport de Dissa Express et seulement 10% préfèrent les services de transport chez Dieu Merci, 36% sont indifférents. Le choix porté sur Dissa Express par les enquêtés se justifie par sa rapidité, fiabilité, bon conditionnement de marchandises et autres dans les transactions économiques et le nombre d'endroits qu'elle fréquente contrairement à sa concurrente.

Mots clés : Transport, agence de transport, Haut-Uélé, Isiro, Dissa Express, Dieu Merci.

Abstract

This article focuses on the "impact of the establishment of transport agencies on economic transactions in the city of Isiro". It aims on the one hand to identify the impact of the location of transport agencies on economic transactions in the city of Isiro; and on the other hand to identify the agency that best corresponds to the expectations of economic operators in the city of Isiro in the Province of Haut-Uélé, Democratic Republic of Congo.

The results showed that two factors influence the location of transport agencies in the town of Isiro. The first is the benefits offered by these agencies and the second is the benefits received by the economic operators, as shown by the Chi-square test on these variables above.

Regarding the satisfaction of the economic operators by the transport agencies, we found that 54% or 27 economic operators prefer the transport services of Dissa Express and only 10% of them prefer that of Dieu Merci. But also a significant proportion, 36% are indifferent. In addition, it was found that 88% of the 100% of our respondents said that the establishment of these agencies had a positive impact on their activities against 4% of negative impact and 8% of no impact. Also, 100% of the economic operators interviewed, 54% prefer the

¹ Chef de travaux à l'Université de l'Uélé (RDC).

² Assistant à l'Université de l'Uélé (RDC).

³ Assistant à l'Université de l'Uélé (RDC).

⁴ Gradué en sciences économiques à l'Université de l'Uélé.

transport services of Dissa Express and only 10% prefer the transport services of Dieu Merci, 36% are indifferent. The choice of Dissa Express by the respondents is justified by its speed, reliability, good packaging of goods and others in economic transactions and the number of places it frequents unlike its competitor.

Key words: Transport, transport agency, Upper-Uele, Isiro, Dissa Express, Dieu Merci.

1. INTRODUCTION

Le transport représente une des plus importantes activités humaines, est un service qui intervient à plusieurs niveaux, touchant plusieurs aspects de la vie, il acquiert une grande importance et qui touche des domaines différents (économiques, sociaux, politiques, environnementaux, géographiques, etc.). Il est indispensable dans l'économie et joue également un rôle majeur dans la détermination et/ou l'intensification des relations spatiales entre lieux géographiques. Les transports contribuent au développement économique de tout espace géographique par la création d'emplois et par les diverses activités qui en découlent. Ainsi, un grand nombre d'emplois directs et indirects sont liés à l'industrie du transport, ils ont contribué fortement à la détermination de la localisation des activités, notamment industrielles, orientent l'habitat et l'implantation des activités humaines. Toutes les économies du monde sont tributaires des transports pour leur bon fonctionnement et pour leur croissance (Savadodo Tinto A., 2008, p. 48).

Les infrastructures de transport permettent de répondre à un besoin fondamental que nécessite l'activité économique qui est la mobilité des facteurs de production (Plassard F., 2003, p. 97). Cette soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin. En effet, la mobilité qu'offrent les infrastructures de transport constitue un élément indispensable du développement économique impliquant des restructurations spatiales et des coûts pour la collectivité qu'il convient d'inclure dans les choix publics. Intrinsèquement, les infrastructures de transport constituent une activité à forte intensité capitalistique (Didier M. et Prud'homme R., 2007) et se caractérisent par leur longue durée de vie.

Par conséquent, les transports ont un rôle important dans la structuration et l'organisation de l'espace et des territoires, notamment, dans les zones urbaines. D'une manière générale, on peut dire qu'une mobilité réduite est un frein au développement, et qu'une forte mobilité s'avère un catalyseur du développement. Le transport devient en outre, l'instrument le plus important de la politique d'aménagement du territoire est celui d'une localisation optimale des infrastructures de transport (routes, autoroutes, chemins de fer, ports, aéroports, etc.). L'attractivité d'une région est tributaire de son accessibilité et du niveau de sa dotation en infrastructures de transport, mais aussi, de son degré de connexion aux réseaux et aux canaux de communication. En d'autres termes, plus une région est armée en infrastructures de transport, plus elle est apte à attirer des populations et des investissements. Ainsi, les infrastructures sont à l'origine « d'externalités spatiales » (Veganzones M.A., 2000). La distance et les frontières restent un obstacle significatif au commerce et aux interactions entre agents économiques géographiquement séparés. De ce fait, pour les activités économiques la baisse des coûts de transport favorise une plus grande concentration géographique des activités car elle permet de mieux exploiter les économies d'échelle.

Les transports dans tous ses modes, sont un enjeu capital pour la prospérité et le développement de l'économie. Dans ce sens, (Rosenstein-Rodan P.N., 1961) a montré que le développement des infrastructures de transport stimule le décollage économique. L'effet sur la croissance et la productivité est lié au développement des entreprises par l'élargissement de la taille des marchés, aux économies d'échelle et à la synergie que les infrastructures génèrent entre les différents secteurs et les différentes régions, qui déterminent d'ailleurs la compétitivité et le dynamisme d'un territoire (Youcef B., 2008).

Le transport est, non seulement un facteur de croissance, mais aussi un frein à la croissance économique, si l'on considère son impact sur l'environnement. Aujourd'hui, le transport est une clé à la compréhension de la crise économique et la crise du système financier (OCDE, 2006, p. 133).

L'Afrique est un continent immense dont plusieurs contrées sont encore enclavées à ce jour. De ce fait, elle nécessite des systèmes de transport adéquats, efficaces et forts variés, car de l'intégration des différents systèmes de transport adaptés à son espace physique dépendent en majeure partie son développement. Le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial des pays et, partant, dans le bien-être de leur population (Mvuzolo Bazonzi J., 2005, p. 43).

A ce fait, seul le transport influe en grande partie sur les transactions économiques du fait que, le délabrement des routes en RDC, empêche une bonne transaction économique. Cela s'observe jusqu'au point où, dans les milieux où l'accès est difficile des routes, les prix de biens ou services sont très élevés.

Il convient de souligner que la ville d'Isiro est restée longtemps enclavée. Cet enclavement n'a pas permis une fluidité des transports des personnes et des biens. On a enregistré en une certaine période que seuls les transports des marchandises étaient possibles par véhicules et ce, dans des conditions très difficiles. La marchandise embarquée à Bunia, Butembo, Ariwara ou Kisangani pouvait faire des semaines, voire des mois pour atteindre Isiro.

Les opérateurs économiques enregistraient le plus souvent des avaries de leurs produits alimentaires au cours de ces voyages. Ce qui a à coup sûr, occasionné la rareté de certains produits sur le marché de la ville et par conséquent flambée des prix de ces produits, et l'effritement du pouvoir d'achat de la population.

Par ailleurs, pendant la même période, seules les motos pouvaient transporter les personnes, lorsqu'elles veulent utiliser le transport terrestre. Ce fut une période de galère communicationnelle entre la ville et le reste du monde.

Cependant, depuis l'avènement de la Province du Haut-Uélé, les efforts des gouvernements qui se sont succédé résidaient dans le désenclavement de la Ville d'Isiro par réfection des routes. Ce qui a permis à certaines entreprises de transport qui étaient déjà opérationnelles dans certains Territoires de la Province, d'ouvrir leurs agences dans la ville. Il s'agit entre autre de Dissa Express, Dieu Merci d'abord et aujourd'hui, une autre agence s'implante telles que Shammah et Uélé Express, etc. Ces agences s'occupent des transports des personnes et des biens interprovinciaux.

Bien que le programme de ces agences ne soit pas tous les jours comme partout ailleurs, on a remarqué que l'accès au transport est devenu fluide et le coût a sensiblement baissé par rapport à celui supporté avant leur implantation.

Il sied de souligner par ailleurs qu'en dépit de la présence de ces agences, les transactions économiques sont aussi fonctions de différentes saisons (pluie et sèche). On enregistre donc une facilité des transactions pendant la saison sèche par rapport à la saison de pluie.

Pour bien appréhender la quintessence de l'ensemble de ce contour, ces quelques questions subsidiaires suivantes s'imposent : Quel est l'impact d'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci sur les transactions économiques dans la ville d'Isiro ? Laquelle de ces agences satisfait plus les attentes des opérateurs économiques de la ville d'Isiro ? Et pourquoi ?

Eu égard aux questions ci-dessus, nous prétendons que l'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci aurait un impact positif sur les transactions économiques dans la ville d'Isiro dans la mesure où. Ces agences de transport auraient réduit la durée et le coût de transport des personnes et de leurs biens depuis leur implantation à Isiro et l'agence de transport Dissa Express satisfait plus les attentes des opérateurs économiques de la ville d'Isiro par sa rapidité, fiabilité, bon conditionnement de marchandises et autres dans les transactions économiques.

Les objectifs poursuivis dans la présente étude sont de dégager l'impact de l'implantation des agences de transport sur les transactions économiques dans la ville d'Isiro et d'identifier l'agence qui correspond mieux aux attentes des opérateurs économiques de la ville d'Isiro.

2. METHODOLOGIE

2.1. Milieu d'étude

La présente étude a été menée dans la ville d'Isiro qui est située au Nord- Est de la RDC, chef-lieu de la province de Haut-Uélé. Avec une superficie de 52 Km², la ville d'Isiro est composée de 11 quartiers et 341 avenues Située sur un plateau d'environ 600 mètres d'altitude, 24° latitude Nord, 27° 29' longitude Est, la Ville d'Isiro bénéficie d'un climat tropical humide avec deux saisons notamment la saison sèche (3 à 4 mois) et celle de pluie (8 à 9 mois) dont la température moyenne est de 36°C et 150mm³/an de pluviométrie (Omasombo, 2011, pp. 228-229.). Avec une population d'environ 455 031 habitants, la Ville d'Isiro est située au Nord-est de la RDC, en plein territoire de Rungu. Elle est donc le chef-lieu de la Province du Haut-Uélé (Mairie d'Isiro, 2020)

La cité d'Isiro est devenue une ville par le décret n°10/06 du 12 février 2010 conférant le statut de ville et commune à certaines agglomérations de la province Orientale avec trois communes : Kupa, Mambaya et Mendambo. En son article 15, ce décret abroge l'ordonnance-loi n°032/78 du 27 juillet 1978 portant créations des cités.

La ville d'Isiro compte en ce jour environs de 444.546 habitants dont 193 100 hommes et 251 446 femmes (Mairie de la Ville d'Isiro, 2020, Registre démographique).

2.2. Méthodes et analyse des données

Nous nous sommes servi de deux méthodes pour mener à bon port cette étude, il s'agit de la méthode comparative et statistique.

La première méthode selon (Jourdan H., 2006, p. 5) pense que la méthode comparative repose sur une étude des variations existant entre les espèces pour des caractères donnés. On peut la définir comme une façon originale d'analyser l'influence d'un paramètre A sur un paramètre B. Il s'agit de faire varier A au travers de la diversité des espèces et d'observer les variations de B. Et celle-ci retracera le rapprochement des principaux résultats et données d'investigations tout en décrivant les caractéristiques essentielles, les causes pour donner une interprétation cohérente. Ainsi l'approche diachronique nous permettra d'analyser les données qui seront à notre portée d'une façon continue c'est-à-dire durant toute la période de notre investigation.

Quant à la seconde méthode, elle utilise des variables qui présentent deux aspects différents et complémentaires à savoir : la description et la mise en ordre matériel des observations quantifiées pour traduire les données d'une manière claire et condensée. Le traitement théorique de ses données pour faire des déductions logiques associées aux observations (Hofman Y. et Gray L., 1998, p. 110). L'analyse statistique dans cette étude sera basée sur des représentations graphiques et tableaux des tendances de certaines variables comme, la contribution de transport dans les transactions économiques, les fréquences des différents produits transportés par ces différentes agences de transport (Dissa Express et Dieu Merci), etc.

Pour que le résultat aboutisse, convaincre de la vérité, le chercheur doit être mené non seulement des méthodes, mais aussi des techniques entendues comme des moyes ou des outils pour collecter des informations nécessaires afin de conduire la recherche à bon port (Mulumbati A., 1980, p. 30)

Il existe en effet, plusieurs techniques de recherche dont pour notre part, nous avons utilisés les techniques d'interview qui, selon (Bruno A., 1979, p. 207) la définit comme une technique qui a pour but d'organiser un rapport de communication verbale entre deux personnes, l'enquêteur et l'enquêté, afin de permettre à l'enquêteur de recueillir certaines informations de l'enquête concernant un débat précis.

De ce fait, ces interviews se sont déroulées avec les responsables des agences de voyage Dissa Express et Dieu Merci et les opérateurs économiques qui ont constitué notre population d'étude, durant une période allant du 15 février au 17 juillet 2020.

Selon MUCHIELLI, la population d'étude est définie comme un groupe humain concerné par les objectifs de l'étude (Muchielli R., 1968, p. 16).

Affleurant de cette définition et pour atteindre l'objectif de cette étude, les opérateurs économiques ont répondu à un certain questionnement le concernant. A cet effet, nous avons dénombré un total de 475 opérateurs économiques dans la ville d'Isiro utilisateurs de services de ces deux agences de voyage précitées.

Ces enquêtés ont été choisis grâce à la technique d'échantillonnage aléatoire simple. Par cette technique, chaque membre de la population d'étude avait une même chance d'être tiré dans l'échantillon.

Cet échantillon a l'avantage d'être représentatif dans la mesure où il contient à son sein toutes les catégories de la population mère. Aucune catégorie donc n'a pu être exclue dans la sélection. Pour ce faire, nous avons pu procéder à trouver un pas de sondage de $9,5 = 10$ résultant du calcul ci-après :

$$p = N/n$$

Où p : pas de sondage

N : population d'étude

n : taille de l'échantillon qui est égale à 50.

Avec $N = 475$ $n = 50$ $p = 475/50 = 9,5 = 10$

Le logiciel qui nous a servi pour le traitement des données est un logiciel d'analyse statistique des données, il s'agit du SPSS, plus précisément de la version IBM SPSS Statistic 25 (www.SPSS.espaceweb.usherbrooke.ca Consultée le 1^{er} Novembre 2020 à 14h00) en Français.

Ce logiciel nous a permis de codifier nos variables de l'analyse, de les traiter à l'aide de tests statistiques et d'obtenir les résultats qu'il revient à interpréter. SPSS signifie Statistique Package of Soula Sciences, il fait partie des logiciels statistiques la plus largement utilisé, SPSS permet de gérer les données, de les transformer, de documenter les variables, de réaliser le traitement et d'obtenir des sorties ou les résultats.

La variable endogène utilisé dans ce travail est représentée par l'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci dans la ville d'Isiro.

Les variables explicatives sont considérées comme tous facteurs qui agissent d'une manière ou d'une autre sur l'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci dans la ville d'Isiro. Il s'agit de sexe, l'âge, l'état-civil, durée d'activité des opérateurs économiques, lieux d'approvisionnement, mode de transport, coût de transport par personne, coût de transport par kilogramme, le paiement de taxe, les avantages offerts et les avantages reçus.

Pour vérifier nos hypothèses, nous avons utilisé le test Khi-Carré et ce dernier est utilisé pour tester l'hypothèse nulle d'absence de relation entre deux variables catégorielles. On peut également dire que ce test vérifie l'hypothèse d'indépendance de ces variables. Si deux variables dépendent l'une de l'autre, elle partage quelque chose, la variation de l'une influence la variation de l'autre.

3. RESULTATS

3.1. Présentation des données

3.1.1. Répartition des enquêtés selon l'âge

Tableau n° 01 : Répartition des enquêtés selon l'âge

Tranches d'âge	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
18-25 ans	9	18,0	18,0
26-35 ans	23	46,0	64,0
Plus de 36 ans	18	36,0	100,0
Total	50	100,0	

Il se dégage de ce tableau que la tranche d'âge la plus touchée par notre enquête était de 26 à 35 ans représentant ainsi 46 %, suivi de celle de plus de 36 ans qui représente 36 % et la moins touché était celle 18 à 25 ans qui représente 18 % de nos enquêtés.

3.1.2. Répartition des enquêtés selon le sexe

Tableau n°02 : Répartition des enquêtés selon leurs sexes

Sexe	Fréquence	Pourcentage
Masculin	31	62,0
Féminin	19	38,0
Total	50	100,0

Nous constatons que les hommes ont constitué la majorité de nos enquêtés avec 62% et les femmes ne représentent que 38% tel qu'indique le tableau ci-dessus.

3.1.3. Répartition des enquêtés selon leurs états-civils

Tableau n° 03 : Répartition des enquêtés selon l'état civil

Etat-civil	Fréquence	Pourcentage
Marié	14	28,0
Célibataire	35	70,0
Veuf (ve)	1	2,0
Total	50	100,0

La lecture de ce tableau nous fait remarquer que l'on a rencontré plus de célibataires pendant notre enquête, ils représentent 70% des enquêtés alors que les mariés représentent 28%, les et les veuf (ve) représentent 2%.

3.1.4. De la durée d'activité des opérateurs économique

Tableau n° 04 : De la durée d'activité des opérateurs économique

	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage cumulé
Moins d'une année	3	6,0	6,0
De 1-5 ans	18	36,0	42,0
De 5-10 ans	15	30,0	72,0
Plus de 10 ans	14	28,0	100,0
Total	50	100,0	

De ce tableau, il se dégage que 36 % soit 18 opérateurs économiques dont nous avons rencontrés ont une durée de 1 à 5 ans dans leurs activités, 30 % soit 15 d'entre eux ont une durée de 5 à 10 ans, 28 % soit 14 ont une durée de plus de 10 ans et 6 % soit 3 enquêtés ont une durée de moins d'une année.

3.1.5. Du Lieux d'approvisionnement des marchandises des opérateurs économiques

Tableau n° 05 : Lieux d'approvisionnement

	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide
Sur place	1	2,0	2,0
Kisangani	13	26,0	26,0
Kinshasa	8	16,0	16,0
Ariwara	16	32,0	32,0
Autres	12	24,0	24,0
Total	50	100,0	100,0

La majorité d'entre eux leurs marchandises proviennent d'Ariwara cette catégorie représente 32 %, ceux dont les marchandises proviennent de Kisangani représentent 26 %, ceux dont les marchandises proviennent des autres villes représentent 24 % et ceux qui font leurs commerces sur place en ville d'Isiro représentent 2 % de nos enquêtés.

3.1.6. Du Mode de transport utilisé par les opérateurs économiques

Tableau n° 06 : Du Mode de transport utilisé par les opérateurs économiques

	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide
Terrestre	49	98,0	98,0
Autres	1	2,0	2,0
Total	50	100,0	100,0

Après lecture de ce tableau Nous remarquons que 98 % de ceux-ci utilisent le transport terrestre et seulement 2 % soit une seule personne parmi les 50 opérateurs économiques touchées par notre recherche.

3.1.7. Appréciation du coût de transport par les opérateurs économiques après Dissa Express et Dieu Merci

Tableau n°07 : Appréciation du coût de transport après l'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci

	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide
Moins cher	6	12,0	12,0
Passable	31	62,0	62,0
Cher	13	26,0	26,0
Total	50	100,0	100,0

Par rapport à la réalité rencontrée sur terrain et présentée dans le tableau précédent, 12 % soit 6 opérateurs économique jugent moins cher le coût de transport après l'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci, 26 % soit 13 d'entre ceux-ci pensent que c'est cher et 62 % soit 31 opérateurs économiques le jugent passable.

3.1.8. Du Coût de transport et approvisionnement des marchandises après implantation des agences

Tableau n°08 : Du Coût de transport et approvisionnement des marchandises après implantation des agences

	Coût de transport par DISSA et Dieu Merci	Coût de transport par Kg	Approvisionnement Maximum après	Approvisionnement Minimum après
Moyenne	70 696,00	843,00	614,30	278,80
Médiane	72 000,00	850,00	500,00	200,00
Mode	62 900,00 ^a	850,00	500,00	200,00
Ecart type	5 735,14	120,80	385,63	207,14
Variance	3 289 820,41	14 592,86	148 714,30	42 907,71
Minimum	62 000,00	600,00	15,00	5,00
Maximum	78 000,00	1 000,00	2 000,00	1 000,00

Il se dégage de ce tableau, une moyenne de 70 696,00 du coût de transport par personne, une moyenne de 843,00 du coût de transport par kilogramme, une moyenne des approvisionnement maximum de 614,30 et une moyenne des approvisionnements minimum de 278,80 ; un écart type de 5 735,14 du coût de transport par personne, un écart-type de 120,80 du coût de transport par kilogramme, un écart-type de 385,63 des approvisionnements maximum, un écart-type de 207,14 des approvisionnements minimum contre une variance de 3 289 820,41 du coût de transport par personne, 14 592,86 du coût de transport par kilogramme, 148 714,30 des approvisionnements maximum et 42 907,71 des approvisionnements minimum.

3.1.9. Du Paiement des taxes liées au transport des marchandises par les opérateurs économiques

Tableau n°09 : Du Paiement des taxes liées au transport des marchandises par les opérateurs économiques

	Fréquence	Pourcentage
Oui	15	30,0
Non	35	70,0
Total	50	100,0

Ce tableau nous renseigne que la majorité des opérateurs économiques soit 70% de ceux-ci ne payent pas les taxes liées au transport des marchandises et certains d'entre eux soit 30% le payent.

3.1.10. De la Préférence entre DISSA et Dieu Merci

Tableau n° 10 : De la Préférence entre DISSA et Dieu Merci

	Fréquence	Pourcentage
DISSA	27	54,0
Dieu Merci	5	10,0
Collaboration avec les 2 agences	18	36,0
Total	50	100,0

De ce tableau il en découle que 54% soit 27 opérateurs économique préfèrent le service de transport de DISSA et 10% de ceux-ci préfère celui de DIEU MERCI mais aussi une proportion importante soit 36% préfère la combinaison de ces deux agences.

3.1.11. De l'impact d'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci sur les activités des opérateurs économiques

Tableau n° 11 : De l'impact des agences de transport

	Fréquence	Pourcentage
Positif	44	88,0
Aucun	4	8,0
Négatif	2	4,0
Total	50	100,0

L'implantation des agences de transport DISSA et DIEU MERCI dans la ville d'Isiro, a en 80 % un impact positif comme nous le démontre les opérateurs économiques dans le tableau ci-haut et l'impact négatif ne représente que 4 % ; la proportion de ceux qui ne constante ni impact positif ni négatif représente 8 %.

3.2. Analyse des données

3.2.1. L'impact des agences selon l'âge

Tableau n° 12 : Tests de khi-carré « l'âge-impact »

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
khi-carré de Pearson	5,580 ^a	4	,233
Rapport de vraisemblance	5,497	4	,240
Association linéaire par linéaire	1,072	1	,300
N d'observations valides	50		

La valeur de Khi-carré calculé étant supérieur à 0.05 donc 0,233 ; on accepte l'hypothèse nulle c'est-à-dire l'impact des agences de transport ne dépend pas de l'âge des enquêtés ou des opérateurs économiques.

3.2.2. L'impact des agences selon le Sexe

Tableau n° 13: Tests du Khi-deux de « sexe- l'impact »

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	,417 ^a	2	,812
Rapport de vraisemblance	,431	2	,806
Association linéaire par linéaire	,001	1	,980
Nombre d'observations valides	50		

Nous acceptons l'hypothèse nulle étant donné la valeur de Khi-carré calculé est supérieur à 0.05, donc l'impact des agences de transport DISSA et DIEU MERCI ne dépend pas des sexes des opérateurs économiques.

3.2.3. L'impact des agences selon la durée d'activité

Tableau n° 14 : Tests du Khi-deux selon l'impact des agences selon la durée d'activité

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	2,018 ^a	6	,918
Rapport de vraisemblance	2,964	6	,813
Association linéaire par linéaire	,736	1	,391
Nombre d'observations valides	50		

On accepte l'hypothèse nulle car la valeur de Khi-carré est supérieur à 0.05 alors, l'impact des agences de transport ne dépend donc pas de la durée d'activité des opérateurs économiques.

3.2.4. L'impact des agences par rapport aux lieux d'approvisionnement

Tableau n° 15 : Tests du Khi-deux l'impact des agences par rapport aux lieux d'approvisionnement

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	5,325	8	,722
Rapport de vraisemblance	7,526	8	,481
Association linéaire par linéaire	,212	1	,645
Nombre d'observations valides	50		

Khi calculé est supérieur à 0.05, l'on accepte l'hypothèse nulle c'est-à-dire que les lieux d'approvisionnement n'influent pas sur les agences de transport.

3.2.5. L'impact des agences de transport par rapport au mode de transport utilisé par les opérateurs économiques

Tableau n° 16 : Tests du Khi-deux de l'impact des agences de transport par rapport au mode de transport utilisé par les opérateurs économiques

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	,139 ^a	2	,933
Rapport de vraisemblance	,258	2	,879
Association linéaire par linéaire	,119	1	,730
Nombre d'observations valides	50		

On accepte l'hypothèse nulle donc les lieux d'approvisionnement des opérateurs économiques n'ont aucune influence sur l'impact des agences de transport.

3.2.6. L'impact des agences de transport par rapport au Coût de transport par Dissa Express et Dieu Merci

Tableau n° 17 : Tests du Khi-deux de l'impact des agences de transport par rapport au Coût de transport par Dissa Express et Dieu Merci

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	5,152 ^a	10	,881
Rapport de vraisemblance	6,928	10	,732
Association linéaire par linéaire	,441	1	,507
Nombre d'observations valides	50		

Le Khi-carré calculé étant supérieur au Khi-carré théorique, nous acceptons l'hypothèse nulle, ce qui signifie que le coût de transport n'a rien avoir avec l'impact économique des agences.

3.2.7. L'impact des agences de transport par rapport au paiement des taxes liées au transport des marchandises

Tableau n° 18 : Tests du Khi-deux de l'impact des agences de transport par rapport au paiement des taxes liées au transport des marchandises

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	,433 ^a	2	,805
Rapport de vraisemblance	,402	2	,818
Association linéaire par linéaire	,157	1	,692
Nombre d'observations valides	50		

On accepte l'hypothèse nulle, 0.08 qui est la valeur de Khi-carré calculé étant supérieur 0.05 donc, l'impact des agences de transport ne dépend pas des taxes liées au transport des marchandises payées par les opérateurs économiques.

3.2.8. L'impact des agences de transport par rapport aux activités des opérateurs économiques

Le transport est donc l'un des secteurs vitaux de l'économie d'un pays, et ceci pour plusieurs raisons parmi lesquelles nous avons : Sans infrastructures et/ou moyens de transports, il n'y a pas d'échanges commerciaux

entre économies distinctes, pas de déplacements de personnes d'un point vers un autre (<http://www.kuleuven.be/traffic/dwn/H111part4.pdf> consulté le 08 août 2021 à 17H44).

La route joue un rôle important dans le développement socio-économique d'un pays. Les pays européens, les USA, les pays émergents (Singapour, Brésil, Inde, Afrique du Sud, Ile Maurice, etc.) ont mis un accent particulier sur le développement de leur réseau routier.

Un réseau routier bien construit et bien entretenu est essentiel à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté dans les pays en développement.

Une étude la Banque Mondiale a montré que le coût de transport dans les pays en voie de développement est environ le triple de celui des pays développés disposant d'un réseau routier important et bien entretenu (12, 7% contre 5,1% en valeur du pourcentage des importations).

Compte tenu de ce qui précède, ne pouvons-nous pas affirmer sans ambages qu'une meilleure organisation du secteur des transports entraîne le développement sans conditions d'une économie ? Autrement dit, une économie qui voudrait se développer devrait surtout investir dans les infrastructures et les moyens transports, car les transports, en tant que fonction dérivée des autres secteurs de l'économie, entraîne indirectement, mais à coup sûr, leur émergence (www.tte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2015/11/ECOTRANS_C1.pdf consulté le 07 août 2021 à 12H07).

La ville Isiro est restée longtemps enclavée et le transport a constitué depuis plusieurs années un goulot d'étranglement aux activités économiques. Cependant, depuis que le Gouvernement Provincial s'est investi tant soit peu dans la réhabilitation des routes, qui a entraîné l'affluence des agences de transport à Isiro, le coût et la durée de voyage des personnes et des biens a sensiblement baissé avec comme corollaire la baisse de coût de revient et par conséquent l'augmentation des profits des opérateurs économiques.

Les agences de transport ont donc joué un rôle catalyseur dans la croissance des activités des opérateurs économiques de la Ville d'Isiro dans la mesure où celles-ci ont sensiblement baissé le coût de transport de ces derniers.

4. DISCUSSION

Pour ce qui concerne la satisfaction des opérateurs économiques par les agences de transport, nous avons constaté que 54% d'opérateurs économiques préfèrent les services de transport de Dissa Express contre 10% de ceux-ci préfère celui de Dieu Merci et aussi une proportion importante soit 36% sont indifférents. Comme on peut cependant le constater que 88% de nos enquêtés ont affirmé que l'implantation de ces agences ont eu un impact positif sur leurs activités contre 4% de l'impact négatif et 8% d'aucun impact. Le choix porté sur DISSA par les enquêtés se justifie par sa rapidité, fiabilité, bon conditionnement de marchandises et aussi le nombre d'endroits qu'elle fréquente contrairement à sa concurrente.

Le rôle des infrastructures de transport dans la croissance économique peut se résumer dans les effets directs et indirects. Les effets directs résultent de la réalisation d'un investissement de transport par la relance sur secteur du bâtiment. Les effets indirects par contre sont dus aux économies externes qui se matérialisent par la croissance de la productivité dans les autres secteurs de l'économie. Ces investissements publics qui sont préconisés par la théorie keynésienne pour le retour à la croissance économique à court terme sont donc d'actualité dans ce contexte de récession économique. Dans ce sens plusieurs vérifications statistiques sont effectuées pour montrer le lien qui existe entre les investissements publics et la croissance économique. Parmi ces vérifications, Ford et Poret¹ montrent dans leur étude que la diminution des investissements publics dans les pays de l'OCDE au cours des années 70 jusqu'au milieu des années 80 constitue l'une des causes de ralentissement de la productivité observée (Tefra Martine, 1996, p. 157).

D'une manière générale, on peut dire qu'une mobilité réduite est un frein au développement, et qu'une forte mobilité s'avère un catalyseur du développement. Le transport devient en outre, l'instrument le plus important de la politique d'aménagement du territoire est celui d'une localisation optimale des infrastructures de transport (routes, autoroutes, chemins de fer, ports, aéroports, etc.). L'attractivité d'une région est tributaire de son accessibilité et du niveau de sa dotation en infrastructures de transport, mais aussi, de son degré de connexion aux réseaux et aux canaux de communication. En d'autres termes, plus une région est armée en infrastructures de transport, plus elle est apte à attirer des populations et des investissements. Ainsi, les infrastructures sont à l'origine « d'externalités spatiales » (Veganzones M.A., 2000).

Les transports dans tous ses modes, sont un enjeu capital pour la prospérité et le développement de l'économie. Dans ce sens, (Rosenstein-Rodan, P.N., 1961) a montré que le développement des infrastructures de transport stimule le décollage économique. L'effet sur la croissance et la productivité est lié au développement des entreprises par l'élargissement de la taille des marchés, aux économies d'échelle et à la synergie que les infrastructures génèrent entre les différents secteurs et les différentes régions, qui déterminent d'ailleurs la compétitivité et le dynamisme d'un territoire (Youcef Bouabdellah, 2008).

Le transport étant une activité spatiale par excellence, son évolution doit engendrer des transformations dans l'espace du développement économique (Joignaux G. et Verny J., 2004, pp. 779-792) et (Plassard F., 2003, p. 97).

Dans un ouvrage dédié à l'analyse du lien existant entre infrastructures de transport et développement régional, D. Biehl estime que les prémices de ces travaux font leur apparition au XVII^e siècle avec W. PETTY (Biehl D., 1991). En 1662, la thèse mercantiliste de W. Petty démontre implicitement que la répartition spatiale de la production, créatrice de richesses, dépend des infrastructures de transport existantes. La distance étant perçue comme un coût supplémentaire dans la production de biens, l'absence d'infrastructures de transport de qualité provoque inéluctablement une concentration de l'activité autour des lieux de vie. Par conséquent, l'infrastructure de transport tient une place prépondérante dans le dynamisme économique des territoires éloignés des grands foyers de production et de consommation. A la fin du XVIII^e siècle, l'apparition du libéralisme économique s'accompagne d'une réflexion sur l'influence de l'activité économique exercée à l'égard des infrastructures de transport (Cantillon R., 1755). Plus la croissance économique est soutenue en divers points d'une région, plus les pôles économiques seront amenés à commercer entre eux. D'où un développement nécessaire d'infrastructures de transport répondant aux besoins du marché. A partir de la seconde moitié du XX^e siècle, les travaux scientifiques vérifient l'existence d'un effet d'entraînement positif des infrastructures de transport sur la croissance économique locale, mesuré par leurs effets structurants sur le territoire desservi.

Le développement régional semble mécaniquement lié aux infrastructures de transport. D'après G. Joignaux, ce « raisonnement repose sur le postulat du bénéfice attendu des réseaux de transport sur le niveau général de l'activité. On notera que les infrastructures sont replacées aux côtés de la formation et de l'investissement productif créateur d'emplois comme facteurs de compétitivité » (Joignaux G., 1997, p. 319). La présente idéologie relègue au second plan les problèmes de financement des équipements afin de privilégier l'aménagement du territoire et le développement régional. La corrélation forte et positive entre les infrastructures de transport et le développement régional correspond au modèle fondateur des relations entre les transports et les territoires.

Cependant, si l'infrastructure joue un rôle important dans le développement et l'attractivité des territoires desservis, il importe aussi de veiller aux conséquences immédiates ou latentes de ce type d'investissements sur l'organisation économique des espaces traversés. En effet, s'il est possible que le transport soutienne le territoire grâce à un accès facilité pour tous aux marchés économiques, on peut également craindre une réorganisation totale du fonctionnement économique et géographique d'une région transitée, à l'exemple du TGV et des autoroutes qui ont favorisé des régions linéaires tel le sillon rhodanien (Dezert B., 1998, p. 317).

CONCLUSION

Cet article a porté sur l'impact des agences de transport sur les transactions économiques dans la ville d'Isiro : cas de DISSA et DIEU MERCI.

Pour atteindre l'objectif assigné, deux questions l'ont conduit à savoir :

- Quel est l'impact d'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci sur les transactions économiques dans la ville d'Isiro ?
- Laquelle de ces agences satisfait plus les attentes des opérateurs économiques de la ville d'Isiro ? et pourquoi ?

Au regard de ces interrogations, les hypothèses suivantes ont été émises :

- L'implantation des agences de transport Dissa Express et Dieu Merci aurait un impact positif sur les transactions économiques dans la ville d'Isiro dans la mesure où ces agences de transport auraient réduit la durée et le coût de transport des personnes et de leurs biens depuis leur implantation à Isiro.

- L'agence de transport Dissa Express satisferait plus les attentes des opérateurs économiques de la ville d'Isiro par sa rapidité, fiabilité, bon conditionnement de marchandises et autres dans les transactions économiques.

Pour vérifier ces hypothèses, nous avons fait usage aux méthodes comparative dans son approche diachronique et statistique. Les techniques documentaires et celle d'interview nous ont facilité la collecte des données.

Après analyse et interprétation des résultats obtenus, nous avons abouti aux résultats selon lesquels : deux facteurs influencent l'implantation des agences de transport dans la ville d'Isiro. Il s'agit d'une part des avantages offerts par ces agences et des avantages reçus par les opérateurs économiques d'autre part comme nous le démontre le test Khi-carré sur ces variables ci-haut.

Pour ce qui concerne la satisfaction des opérateurs économiques par les agences de transport, nous avons constaté que 54% soit 27 opérateurs économiques préfèrent les services de transport de Dissa Express et seulement 10% de ceux-ci préfère celui de Dieu Merci. Mais aussi une proportion importante soit 36% sont indifférents. En outre, on constate que 88% sur les 100% de nos enquêtés ont affirmé que l'implantation de ces agences ont eu un impact positif sur leurs activités contre 4% de l'impact négatif et 8% d'aucun impact.

Aussi, 100% des opérateurs économiques rencontrés, 54% préfèrent les services de transport de Dissa Express et seulement 10% préfèrent les services de transport chez Dieu Merci, 36% sont indifférents. Le choix porté sur Dissa Express par les enquêtés se justifie par sa rapidité, fiabilité, bon conditionnement de marchandises et autres dans les transactions économiques et le nombre d'endroits qu'elle fréquente contrairement à sa concurrente.

Au regard de ces résultats, la première hypothèse émise a été rejetée alors que la seconde a été confirmée.

Ce faisant, nous formulons les suggestions suivantes :

- Aux deux agences de transport de multiplier les avantages à leurs clients pour les attirer à consommer davantage leurs services ;
- De raccourcir la durée de voyages malgré l'état de route ;
- De veiller à la perte des marchandises des clients ;
- A l'agence de transport Dieu Merci d'améliorer la qualité de ses services pour mieux satisfaire ses clients ;
- Aux opérateurs économiques de consommer les services des agences de transport pour maximiser leur productivité.

BIBLIOGRAPHIE

- Biehl, D. (1991), *The role of infrastructure in regional development*, in VICKERMAN, R. W., Infrastructure and regional development, Pion Limited, London
- Bruno A. (1979), *Les méthodes des sciences sociales*, éd. Mont Chrestien, Paris
- Cantillon R. (1755), *Essai sur la nature du commerce en général*, Fletcher Gyles, Londres
- Dezert, B. (1998), *L'Europe – Géographie historique, sociopolitique et économique*, Nathan, Paris
- Didier M., Prud'homme R. (Août 2007), « *Infrastructures de transport, mobilité et croissance* », Rapport du conseil d'analyse économique, n°68, la Documentation Française, Paris
- Hofman Y. et Gray L. (1998), *Le travail de fin des études : Une approche méthodologique du mémoire*, Edition Masson, Paris
- Joignaux G. et Verny J. (2004), *La problématique du découplage entre transport de marchandises et croissance*, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 5
- Joignaux, G. (1997), *L'approche des relations entre infrastructures et territoires : retours sur la théorie et les méthodes*, in BURMEISTER, A. & JOIGNAUX, G. (dir.), Infrastructures de transport et territoires : approches de quelques grands projets, Le Harmattan, Paris
- Jourdan H. (Janvier 2006), *Méthode comparative : évolution d'une méthode vers un nœud interdisciplinaire*, Rapport biologique de 2^e année Master, University of British Columbia
- Muchielli R. (1968), *Le questionnaire dans l'enquête psychosociale*, L.T, Paris
- Mulumbati A. (1980), *Manuel de sociologie générale*, éd. Africa, Lubumbashi
- Mvuzolo Bazonzi J. (Décembre 2005), *Systèmes de transports pour un développement intègre de l'Afrique : vers un réseau routier et ferroviaire panafricain*, Maputo
- OCDE (2016), *Indicateurs alternatifs de la réforme économique 2006/1*, n°2
- Omasombo J. et al. (2011), « *Haut- Uélé trésor touristique* », éd. Lecri, Bruxelles

- Plassard F. (2003), « *Transports et territoires* », Paris, PREDIT, La Documentation Française
- Plassard F. (2003), *Transport et territoire*, PREDIT / La documentation française, Paris
- Rosenstein-Rodan P.N. (1961), « *Notes on the Theory of the Big Push* », in ELLIS, H. et H. WALLICH eds., Economic Development for Latin America, International Economic Association, St. Martin Press, New York
- Rosenstein-Rodan, P.N. (1961), “Notes on the Theory of the Big Push”, in Ellis, H. et H. Wallich eds., Economic Development for Latin America, International Economic Association, St. Martin Press, New York
- Savadodo Tinto A. (Septembre 2008), *Infrastructure et services de transport*, Country Economic Memorandum
- Tefra Martine (1996), *Economie des transports*, éd. Ellipses, Paris, in “The effects of the gouvernement spending on the growth, OCDE (1985)
- Veganzones M.A (Janvier 2000) : *Infrastructures, investissement et croissance : un bilan de dix années de recherches CERDI*, Clermont Ferrand
- Veganzones M.A (Janvier 2000), *Infrastructures, investissement et croissance : un bilan de dix années de recherches CERDI*, Clermont Ferrand
- www.SPSSS.espaceweb.usherbrooke.ca
- <http://www.kuleuven.be/traffic/dwn/H111part4.pdf>
- www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2015/11/Ecotrans_C1.pdf
- Youcef B. (2008), Chercheur CREAD Alger : « *Le développement des infrastructures en Algérie : quels effets sur la croissance économique et l’environnement de l’investissement ?* »
- Mairie de la Ville d’Isiro (2020), Registre démographique