

Entre rationalité économique et défaillance de régulation : analyse de la pratique de surnombre des passagers dans le véhicule de transport en commun interurbain sur l'axe Conakry–Bamako–Conakry.

Between economic rationality and regulatory failure: analysis of the practice of overcrowding passengers in interurban public transport vehicles on the Conakry–Bamako–Conakry axis.

KEITA Abdoulaye

Enseignant-chercheur contractuel

Faculté des Sciences Administratives et de Gestion(FSAG) Université de Labé (UL) - Guinée-Conakry

et Faculté des Sciences Économiques et de Gestion(FSEG)

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB),

Centre Universitaire de la Recherche Économique et Sociale (CURES) de Bamako Mali

Mamadou Mouctar Aïssatou BAH Doctorant

Faculté des Sciences Administratives et de Gestion (FSAG) Université de Labé (UL) Guinée-Conakry

Laboratoire de Recherche en Sciences Économiques et Sociales (LARSES)/Université Assane Seck de Ziguinchor (Sénégal).

FAROKO Siaka

Enseignant-chercheur contractuel

Faculté des Sciences Administratives et de Gestion(FSAG) Université de Labé (UL) - Guinée-Conakry

et Faculté des Sciences Économiques et de Gestion(FSEG)

Université des Sciences Sociales et de Gestion de Bamako (USSGB)

Centre Universitaire de la Recherche Économique et Sociale (CURES) de Bamako Mali

DIALLO Mamadou Oury DaKa

Faculté des Sciences Administratives et de Gestion (FSAG)

Université de Labé (UL) / Guinée-Conakry

Date de soumission : 02/10/2025

Date d'acceptation : 18/11/2025

Pour citer cet article:

KEITA A. & al. (2025) « Entre rationalité économique et défaillance de régulation : analyse de la pratique de surnombre des passagers dans le véhicule de transport en commun interurbain sur l'axe Conakry–Bamako–Conakry », Revue Internationale du chercheur « Volume 6 : Numéro 4 » pp : 852 -873

Digital Object Identifier: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17931134>

Résumé

Le surnombre de passagers dans le transport interurbain constitue une problématique récurrente en Afrique de l'Ouest, particulièrement sur l'axe Conakry–Bamako–Conakry. Cette étude analyse l'impact de la rationalité économique des transporteurs et de la faiblesse de la régulation institutionnelle sur la persistance de cette pratique. Adoptant une posture positiviste et une approche hypothético-déductive, nous avons administré un questionnaire à 188 répondants répartis en trois strates : syndicats, conducteurs et passagers. Les résultats montrent que le surnombre est devenu une norme structurelle. En moyenne, les véhicules transportent 8,93 passagers, avec une médiane de 9, confirmée par un intervalle de confiance étroit (8,88 – 8,97).

L'analyse des raisons invoquées indique que 81,9 % des répondants attribuent la pratique à des motivations économiques, contre 16,5 % à l'absence de contrôle institutionnel, et seulement 1,6 % à la demande des passagers.

Ces résultats sont confirmés par des travaux antérieurs de (Bertaux, 2013; Faye D, 2013; Hassane B et al., 2024; KEITA et al., 2023) et mettent en évidence la nécessité de repenser les mécanismes de régulation et de gouvernance des transports. L'étude recommande une implication plus forte de l'État Guinéen pour instaurer des dispositifs de contrôle efficaces afin de garantir la sécurité des usagers.

Mots-clés : Surnombre, rationalité, régulation, strate, passager.

Abstract

Overcrowding in intercity transport is a recurring problem in West Africa, particularly on the Conakry–Bamako–Conakry route. This study analyzes the impact of transport operators' economic rationality and weak institutional regulation on the persistence of this practice. Adopting a positivist stance and a hypothetical-deductive approach, we administered a questionnaire to 188 respondents divided into three strata: unions, drivers, and passengers. The results show that overcrowding has become a structural norm. On average, vehicles carry 8.93 passengers, with a median of 9, confirmed by a narrow confidence interval (8.88–8.97).

Analysis of the reasons given indicates that 81.9% of respondents attribute the practice to economic motivations, compared to 16.5% to the absence of institutional control, and only 1.6% to passenger demand.

These results are confirmed by previous studies of (Bertaux, 2013; Faye D, 2013; Hassane B et al., 2024; KEITA et al., 2023) and highlight the need to rethink transport regulation and governance mechanisms. The study recommends greater involvement by the Guinean government in establishing effective control mechanisms to ensure user safety.

Keywords: Overcrowding, rationality, regulation, stratum, passenger.

Introduction

Le surnombre des passagers dans le véhicule de transport interurbain demeure un problème récurrent dans de nombreux pays africains, avec des conséquences significatives sur la sécurité routière, la santé des usagers et la performance économique des transporteurs.

La sûreté routière constitue pour nous une préoccupation capitale avec des participations spécifiquement sensibles en terme de coûts sociaux et économiques. Sur l'axe Conakry–Bamako–Conakry, l'augmentation continue de la demande de transport, conjuguée à l'insuffisance de régulation et à la rationalité économique des transporteurs, favorise la pratique du surnombre dans les véhicules. La Guinée regorge plusieurs modes de transport, dont les réseaux routiers, maritimes, fluviaux et aériens. Cependant, parmi ces options, le transport routier supporte plus des échanges commerciaux et passagers, en raison des coûts élevés des autres modes de transport (Zoma, 2019).

Selon (Traoré et al., 2021), la surcharge constitue un facteur majeur d'accidents routiers dans le transport interurbain en Afrique de l'Ouest, eu égard à l'affaiblissement de la stabilité des véhicules et de la fatigue des conducteurs. De même (Bertaux, 2013) explore les architectures réseau pour véhicules communicants, en mettant en avant le rôle des technologies embarquées pour améliorer la régulation et le suivi des flux. Ces solutions technologiques constituent une perspective d'innovation pour limiter les pratiques de surnombre dans les véhicules (petits taxis) et leurs risques collatéraux.

Le phénomène de surcharge est souvent lié à une logique économique où les transporteurs cherchent à maximiser leur revenu par voyage, malgré les limites réglementaires en vigueur. Selon (Coulibaly et al., 2019) la faible application des règles de sécurité et l'absence de contrôles effectifs renforcent la propension des transporteurs à dépasser la capacité légale des véhicules. Nous définissons la capacité d'un véhicule à contenir des passagers, le nombre de sièges assis par le constructeur de l'automobile qui permet à chaque passagers d'attacher sa ceinture de sécurité. Cette situation traduit une défaillance institutionnelle qui complexifie la régulation du surnombre et réduit l'efficacité des politiques publiques en matière de sécurité

routière. L'engorgement des routes est un problème dans toutes les villes Africaines. Les causes en sont la mauvaise gestion du flux des passagers, la non application des règles. À cause de la pratique illicite sur ce trajet, le surnombre des passagers est devenu une pratique normale. Ainsi une bonne gestion de la circulation routière est celle qui permet aux passagers de se sentir en sécurité.

Selon (Diagana, 2010) « le déplacement est l'épine dorsale de l'activité humaine, qu'il s'agisse du travail, des études, des loisirs ou toute autre activité de la vie quotidienne, l'homme doit se déplacer pour profiter de l'ensemble des opportunités que contient son bassin de vie ». La promotion du secteur des transports (Dezert, 1976), selon (Benjamin ALLAGBE et al., 2016), « constitue l'une des mesures permettant aux pays du tiers-monde de répondre à leurs problèmes socio-économiques».

En outre, la perception de cette pratique par les passagers varie selon leur statut socioprofessionnel et le contexte de déplacement, ce qui influence directement la tolérance au surnombre et la demande pour ce type de transport.

La problématique de cette recherche réside donc dans la tension entre la rationalité économique des transporteurs et la défaillance de régulation, qui favorisent la pratique de surnombre malgré ses conséquences négatives sur la sécurité et la santé des passagers. L'analyse des facteurs socioprofessionnels des passagers, de la fréquence des voyages, ainsi que des raisons invoquées constitue un levier essentiel pour concevoir des stratégies de régulation efficaces et adaptées au contexte du Pays.

Ainsi, cette recherche se propose d'analyser, l'impact de la rationalité économique des transporteurs et de la faiblesse de la régulation sur la pratique de surnombre, en intégrant les variables modératrices telles que le sexe, le statut professionnel et les raisons de surnombre. Ainsi cette recherche nous conduit à la question principale suivante : quelle est l'influence de la rationalité économique des transporteurs et de la défaillance de régulation sur la fréquence et l'ampleur du surnombre des passagers ?

Il découle de cette interrogation, la question spécifique suivante: quelles sont les caractéristiques sociaux-démographiques des passagers (sexe, statut professionnel) et les raisons économiques qui influencent leur recours aux véhicules de transport en commun en surnombre.

Notre objectif général est d'analyser l'impact des facteurs économiques et institutionnels sur la pratique de surnombre des passagers sur l'axe Conakry–Bamako–Conakry. L'objectif spécifique cherche à analyser l'influence des variables socioprofessionnelles (sexe, statut) et opérationnelles (nombre de passagers, raison de surnombre) sur la pratique.

Pour atteindre ces objectifs, nous avons formulé deux hypothèses : à savoir

Hypothèse 1 : La pression économique des transporteurs est positivement corrélée à la fréquence de surnombre des passagers.

Hypothèse 2 : Les variables socioprofessionnelles des passagers (sexe, statut) influencent significativement le surnombre toléré.

Pour mener cette recherche, nous avons structuré notre travail selon le plan suivant : dans un premier temps nous faisons l'introduction. Dans un deuxième temps, nous préciserons la posture épistémologique adoptée afin de clarifier l'orientation méthodologique de notre démarche et les étapes nécessaires à la réalisation des enquêtes. Dans un troisième temps nous allons faire la recension sur les écrits. Nous présenterons nos résultats issus de (l'analyse et l'interprétation) dans un quatrième temps. Nous discuterons ces résultats et proposerons des pistes de recherche futures afin d'approfondir ce sujet dans le cinquième point.

1. Posture épistémologique et méthodologie de la recherche :

Dans le cadre de notre recherche, la posture épistémologique retenue est le positivisme et nous avons ainsi opté pour une approche hypothético-déductive avec un cheminement méthodologique quantitatif.

Pour la collecte des données, nous avons procédé par un échantillonnage. Selon (Gilles Tounsi, 2025), « L'échantillonnage est le processus au cours duquel une portion de la population de référence est déterminée pour identifier, comprendre ou résoudre un problème. C'est une étape cruciale qui met en évidence la validité de l'enquête ». Dans notre recherche nous avons utilisé un échantillonnage stratifié non proportionnel, qui consiste à diviser la population en groupes homogènes qui sont réciproquement exclusifs. Proportionnellement à la répartition dans la population, on calcule combien il faut d'individus dans l'échantillon pour représenter chaque strate. Nous avons divisé notre population en trois (3) strates dont la proportion a été choisie par nous-mêmes de façon volontaire qui sont: les syndicats, les chauffeurs et les passagers. Nous avons administré un questionnaire auprès de chaque strate et les individus ont été choisis de façon aléatoire.

Dans ce processus, deux méthodes d'échantillonnage sont à distinguer à savoir : l'échantillonnage probabiliste ou aléatoire et l'échantillonnage non-probabiliste ou déterminé. Parfois, nous sommes amenés à déterminer à la fois la taille de l'échantillon et la méthode d'échantillonnage en fonction de la population-cible et/ou le contexte ou les objectifs de l'enquête. La construction de la taille de l'échantillon prend en compte des variables nécessaires à sa réalisation. Les études quantitatives prévoient une marge d'erreur, un niveau de confiance et la variabilité au sein de la population de référence. Nous avons opté pour une marge d'erreur ou degré de précision de 6 pour cent (6%) et un niveau de confiance de quatre-vingt-dix pour cent (90%). La variabilité observée traduit la diversité des caractéristiques de la population, notamment en fonction des catégories d'acteurs impliqués (syndicalistes, chauffeurs, passagers, etc.).

Pour déterminer la taille de notre échantillon, nous avons utilisé la formule de Cochran pour une population infinie.

- ❖ Vérification rapide avec Cochran
- Notre niveau de confiance
- ✓ Légèrement inférieur : 90 % → $Z = 1,645$

- ✓ Marges d'erreur légèrement plus grande : $e = 6\%$ soit 0,06

Nous avons fixé le niveau de confiance à 90 % et la taille nécessaire de notre échantillon est de 188, avec une marge d'erreur de 6%. Un niveau de confiance réduit et une marge d'erreur un peu élevée, réduit la taille de l'échantillon. Pour un échantillon aléatoire simple, la formule de

$$\text{Cochran est : } no = \frac{z^2 * p * q}{e^2} \quad \text{ou :}$$

Z = valeur de la distribution normale pour le niveau de confiance choisi (ex : 1,645 pour 90%)

p = proportion estimée de la population infinie ayant la caractéristique d'intérêt (si inconnu, on prend 0,6)

$$Q = 1 - p$$

$$e = \text{marge d'erreur tolérée (ex : 6\% soit 0,06)}$$

Vérification de Calcul avec Cochran: en appliquant la formule de Cochran. On a

$$Z = 1,645 \text{ (90 \% de confiance)} ;$$

$$p = 0,5 ; q = 0,5 ; e = 0,06 \text{ (6 \% d'erreur)}$$

$$no = \frac{(1,645)^2 * 0,5 * 0,5}{0,06^2} = \approx 188$$

Donc notre échantillon de 188 individus est parfaitement cohérent.

Nous avons administré notre questionnaire à 188 répondants. L'enquête s'est déroulée dans les gares routières de Madina, de Matham à Conakry, de Kankan, de Sikiri, ainsi qu'à la gare routière Conakry-Bamako. Elle a été conduite sur une durée de 90 jours, du 14 juillet au 11 octobre 2025, inclusivement.

2. La revue de la littérature : nous procédons à une revue systématique de la littérature : Les transports par voie terrestre sont actuellement le principal mode de transport dans nos Pays Africains. Selon (Frappier A, 2015) « Les routes acheminent en effet de 80 à 90 % des voyageurs et des marchandises».

Le surnombre des passagers dans les véhicules de transport interurbain constitue un enjeu

majeur en Afrique de l'Ouest, tant du point de vue économique que sécuritaire et institutionnel. Ndeye Ngom (2021) affirme que « La mobilité des personnes, des idées et des marchandises est une caractéristique de nos sociétés modernes (Pignel Marion, 2019) ». Ces dernières années, plusieurs recherches ont mis en évidence les déterminants de cette pratique ainsi que ses conséquences multiples sur la mobilité, la santé et la sécurité routière (Coulibaly et al., 2019; Traoré et al., 2021). La présente revue systématique synthétise ces contributions afin de clarifier les facteurs explicatifs et les implications du surnombre dans le transport interurbain, notamment sur l'axe Conakry–Bamako-Conakry.

Association mondiale de la Route (PIARC) (2022) montre que « *les véhicules surchargés provoquent diverses détériorations des chaussées, dont les plus significatives sont la rupture totale (casse), la fatigue (fissuration) et la déformation permanente (orniérage)* ».

Les travaux les plus récents insistent sur la logique de rentabilité qui sous-tend le surnombre. Coulibaly et al., (2019) expliquent que «les coûts fixes élevés (carburant, entretien, taxes et charges syndicales) poussent les transporteurs à maximiser le nombre de passagers par véhicule». Dans le même sens, KEITA et al., (2023) montrent que les pressions économiques, accentuées par la faible régulation, expliquent la persistance du surnombre comme stratégie de survie économique. La faiblesse des mécanismes de contrôle est un autre facteur déterminant. Traoré al., (2021) confirment que la surcharge persiste en raison d'un manque de coordination institutionnelle et de sanctions effectives.

SALEH. E.G, (2025) indique que « dans chaque pays, la mobilité est une valeur majeure pour les personnes, car les activités économiques et le bien-être social en dépendent, et les gens la considèrent comme un atout majeur de leur vie, parce qu'ils peuvent se déplacer librement, en toute sécurité, rapidement et à un coût raisonnable». (Bonnafous et al., 2008; PIARC, 2022) montrent que « la surcharge accélère la dégradation des structures (fatigue, orniérage) et accroît les risques de sécurité». Ils indiquent qu'au cours du voyage, le conducteur se soucie très peu des conditions difficiles dans lesquelles sont mis les passagers à bord, fesses en diagonale, serrés les uns contre les autres sans effectuer le moindre

mouvement. Toute chose qui peut provoquer le stress, la maladie et les conflits entre les passagers. En outre le Haut Conseil de la Gouvernance des transports en Guinée (HCGC) (2009) précise que « le choix opéré par les transporteurs se justifie par le simple fait que lors d'un seul voyage ils peuvent déplacer un grand nombre de passagers pour compenser le faible coût social pratiqué, les faux frais de route et du pont de péage mais aussi leur capacité à transporter des bagages».

La revue de la littérature sur la surcharge dans le transport interurbain montre que le phénomène peut s'expliquer par une liaison de facteurs économiques et institutionnels, renforcée par des dynamiques sociales et culturelles. Ses impacts multidimensionnels appellent une meilleure régulation, une gouvernance renforcée et des innovations organisationnelles adaptées au contexte ouest-africain. Notre recherche s'inscrit dans cette perspective en articulant les résultats empiriques aux apports théoriques récents, contribuant ainsi à une meilleure compréhension du surnombre comme enjeux à la fois économique, social et sécuritaire. Ce qui nous amène à analyser et interpréter les données cueillies sur le terrain.

3. Traitement, analyse et interprétation des résultats : après la collette des données sur le terrain, nous avons procédé à leur traitement à l'aide de logiciel JAMOVI (version 2.6.44) et les analyses et interprétations ont donné les résultats suivants :

Tableau n° 1 : Statistique descriptive

	ID	Sexe	Statu-prof	Nbre des passagers	Raison
N	188	188	188	188	188
Moyenne	94.5			8.93	
Moyenne de l'erreur standard	3.97			0.0266	
Moyenne d'IC à 90% limites	87.9			8.88	
inf					

Moyenne de IC à 90% limites	101			8.97	
Sup					
Médiane	94.5			9.00	

Note. L'IC de la moyenne utilisant la moyenne de l'échantillon suit une distribution de student à N-1

Degrés de liberté

Source: nous-mêmes

✓ **Interprétation:**

L'analyse descriptive met en évidence une pratique généralisée de surnombre des passagers dans les véhicules de transport interurbain sur l'axe étudié. En effet, le nombre moyen de passagers transportés par véhicule est de 8,93, avec une médiane de 9, ce qui signifie que la quasi-totalité des véhicules circulent avec neuf passagers à bord. Cette tendance est confirmée par les fréquences : 95,7 % des véhicules transportent neuf passagers, tandis que seuls 4,3 % se situent à sept ou huit passagers. L'intervalle de confiance à 90 % (8,88 – 8,97) confirme la stabilité de cette pratique. Cela est illustré par le graphe suivant :

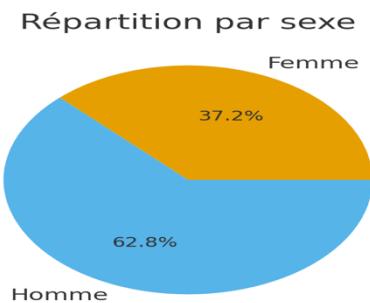
Graphique n°1 : nombre de passagers par Véhicule



Source : nous-mêmes

Nous passons maintenant au graphe de fréquences de sexe dont l'analyse permet de mettre en évidence la répartition des sexes afin d'identifier la tendance de celui le plus concerné par la pratique.

Graphique n°2 : répartition par sexe.



Source : nous-mêmes

✓ **Interprétation :**

Concernant la composition des répondants, l'échantillon est constitué majoritairement d'hommes (62,8 %) contre 37,2 % de femmes, ce qui reflète la prédominance masculine dans les activités liées au transport interurbain.

Nous passons au tableau des fréquences de statut professionnel des répondants à notre questionnaire.

Tableau n°2 : Fréquences de Statut-Professionnels

Statut Prof	Fréquences	% du Total	% Cumulés
Conducteur	30	16.0%	16.0%
Contrôleur Syndical	13	6.9%	22.9%
Passagers	145	77.1%	100%

Source : nous-mêmes

✓ **Interprétation :**

Du point de vue du statut professionnel, les passagers représentent 77,1 % de l'échantillon, suivis des conducteurs (16 %) et des contrôleurs syndicaux (6,9 %). Cette répartition permet

de mettre en avant la perception des usagers tout en intégrant celle des acteurs directs du transport. Nous passons au tableau des raisons qui expliquent le surnombre des passagers dans les véhicules.

Tableau n°3 : Fréquences des raisons de surnombre :

Raisons	Fréquences	% du Total	% Cumulés
Absence de Contrôle	31	16.5%	16.5%
Demande des Passagers	3	1.6%	18.1%
Raisons économiques	154	81.9%	100%

Source : Nous-mêmes

✓ **Interprétation :**

L'explication de la surcharge repose essentiellement sur des raisons économiques (81,9 %), ce qui révèle que l'augmentation du nombre de passagers constitue un mécanisme de rentabilisation adopté par les transporteurs. L'absence de contrôle (16,5 %) apparaît comme un facteur aggravant, facilitant la persistance de cette pratique.

En revanche, la demande des passagers (1,6 %) demeure marginale, ce qui suggère que la surcharge est principalement imposée par les transporteurs plutôt que recherchée par les usagers.

Dans l'ensemble, les résultats indiquent que la surcharge à neuf passagers est devenue une norme structurelle, motivée avant tout par des considérations économiques et institutionnelles, plus que par les attentes des voyageurs.

Cette réalité interroge la capacité des dispositifs de régulation et souligne la nécessité de repenser les mécanismes de gouvernance et de contrôle dans le secteur de transport interurbain.

Nous attendons par la limite normale, le nombre de sièges assis par les constructeurs de l'automobile qui permet à chacun des passagers d'attacher sa ceinture pour se sentir en sécurité.

Dans le transport public, il existe un nombre maximum de passagers autorisés qu'un véhicule peut transporter. Ce nombre n'est pas choisi au hasard : il est fixé en fonction de normes précises de sécurité, de confort, de réglementation routière ou de construction des véhicules. Ces normes servent à éviter la surcharge des véhicules, garantir la sécurité des passagers et assurer de bonnes conditions de voyage. La capacité officielle d'un véhicule de transport public est déterminée par des règles techniques et juridiques établies, et non par la volonté du chauffeur ou du propriétaire. Selon la Convention A/P2/5/82 du 29 mai 1982 de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) relative aux Transports Routiers Inter-États, qui vise à faciliter la circulation des personnes et des biens en harmonisant les documents, les normes et les conditions d'accès aux services de transport entre les États membres de la CEDEAO, définit les dimensions suivantes pour les véhicules de transport en commun :

- 40 cm de largeur par place de passager;
- 60 cm d'écartement entre les dossier des sièges;
- 70kg pour le poids moyen des passagers;
- Etc,

Un véhicule de 7 sièges doit transporter au maximum 7 passagers + 1 chauffeur.

Toute pratique consistant à mettre 4 à l'arrière, asseoir quelqu'un dans le coffre, ou ajouter des passagers supplémentaires constitue un sunombre qui viole les normes de confort, de sécurité et de réglementation. Ces normes (largeur, espacement, poids,) servent de références officielles pour calculer combien de passagers un véhicule peut transporter en toute sécurité et confortablement, sans tomber dans la surcharge. Les véhicules qui transportent les passagers sont les taxis avec 7 chaises à l'intérieur.

❖ **Validation des hypothèses :**

❖ **Régression linéaire :** nous avons procédé à une analyse de régression linéaire pour la validation de nos hypothèses :

Tableau n°4 : Mesures de l'ajustement du modèle

Modèle	R	R ²
1	0.862	0.743

Note. Models estimated using sample size of N=188

Source : nous-mêmes

Tableau N°5 : coefficients du modèle - Pression_Economique

Prédicteur	Estimation	Erreur standard	t	p
Ordonnée à l'origine ^a	0.68250	0.0274	24.8868	<.001
Nb_Passagers:				
7 – 8	-0.00250	0.0388	0.065	0.949
7 – 9	0.17417	0.0317	5.500	<.001

^a Représente le niveau de référence

Source: nous-mêmes

L'analyse de régression linéaire a montré que la pression économique des transporteurs augmente significativement avec le niveau de surcharge des passagers. En comparaison avec le niveau de référence de 7 passagers, le passage à 9 passagers par véhicule est associé à une augmentation de la pression économique de 0,174 unité ($\beta = 0,174$, $t = 5,50$, $p < 0,001$). En revanche, le passage de 7 à 8 passagers n'a pas d'effet significatif ($\beta = -0,0025$, $t = -0,065$, $p = 0,949$). Ces résultats confirment que la surcharge élevée est positivement corrélée à la

pression économique des transporteurs, validant ainsi l'hypothèse principale (H1).

Pour notre hypothèse secondaire avec le test non paramétrique :

✓ **Tableau N°6 : Kruskal-Wallis**

	χ^2	ddl	P
Statut_Pro	18.6	2	<.001
Surnombre_Toléré	19.0	2	<.001

Source : nous-mêmes

Le test non paramétrique **Kruskal-Wallis** a été utilisé pour analyser l'effet du statut professionnel sur le **surnombre toléré**, en raison de la non-normalité des données.

Les résultats montrent une différence significative entre les groupes de statut professionnel ($\chi^2 = 18,6$, $ddl = 2$, $p < 0,001$) pour la variable Surnombre toléré ($\chi^2 = 19,0$, $ddl = 2$, $p < 0,001$). Cela indique que le surnombre toléré diffère significativement selon le statut professionnel.

En pratique, les **passagers** tolèrent généralement un surnombre. Ces résultats confirment que le **statut professionnel est un facteur déterminant** dans la tolérance au surnombre, validant ainsi notre hypothèse secondaire (H2).

❖ **Modèle structurel : Rationalité économique, Défaillance de régulation et Pratique de surnombre**

Ce modèle illustre les relations structurelles entre la rationalité économique, la défaillance de régulation, la pratique de surnombre. Les modérateurs incluent le sexe, le statut professionnel et les raisons de surnombre.

1. Variables

ξ_1 = Rationalité économique

ξ_2 = Défaillance de régulation

η_1 = Pratique de surnombre

M_1 = Sexe

M_2 = Statut professionnel

M_3 = Raisons de surnombre

ζ = termes d'erreur

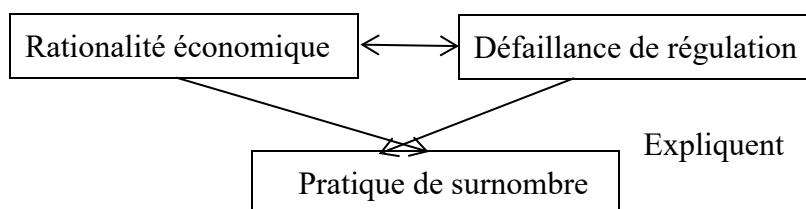
2. Équations structurelles

✓ Équation de la pratique de surnombre :

$$\eta_1 = \gamma_1 \xi_1 + \gamma_2 \xi_2 + \gamma_3 (\xi_1 \times M_1) + \gamma_4 (\xi_2 \times M_1) + \gamma_5 (\xi_1 \times M_2) + \gamma_6 (\xi_2 \times M_2) + \gamma_7 (\xi_1 \times M_3) + \gamma_8 (\xi_2 \times M_3) + \zeta_1$$

Cette équation exprime que la pratique de surnombre (η_1) dépend directement de la rationalité économique (ξ_1) et de la défaillance de régulation (ξ_2), mais aussi de leurs interactions avec les variables modératrices. Les coefficients γ_1 à γ_8 mesurent l'intensité des relations et ζ_1 représente le terme d'erreur, c'est-à-dire les facteurs non observés par le modèle.

✓ Schéma du modèle conceptuel. Ce schéma nous montre les relations suivantes :



Modérateurs (influencent la pratique de surnombre) :

[Sexe] [Statut professionnel] [Raisons de surnombre]

Source: nous-mêmes

4. Discussion et conclusion

4.1: Discussion

La surcharge n'est pas sans conséquence sur la sécurité des usagers. Coulibaly et al., (2019) soulignent que la surcharge augmente significativement la probabilité d'accidents de la route. La promiscuité renforce également les risques sanitaires, notamment la propagation de maladies infectieuses (Traoré et al., 2021). Ces résultats sont confirmés dans notre enquête. les passagers identifient clairement les risques d'accidents, de maladies et de conflits comme conséquences directes du surnombre.

La tolérance au surnombre varie selon les caractéristiques sociodémographiques des passagers. KEITA et al., (2023) observent que les différences de statut professionnel et de genre influencent fortement la perception des risques et l'acceptabilité de la surcharge. Nos résultats vont dans le même sens : la majorité de l'échantillon est composée d'hommes (62,8 %) et de passagers (77,1 %), ce qui reflète une expérience principalement masculine et usagère du phénomène. Ces profils modèrent la manière dont la surcharge est perçue et vécue. « les autorités compétentes doivent penser à orienter leurs actions vers l'amélioration des conditions de transport en élargissant les routes, en sensibilisant sur le respect du Code de la route, en réduisant les embouteillages et en protégeant l'environnement» (SALEH. E.G, 2025). De même selon (Hassane B, 2024) « La gouvernance territoriale joue également un rôle crucial dans l'articulation entre urbanisme et mobilité, en favorisant des politiques visant à promouvoir les transports collectifs, à réduire l'étalement urbain et à encourager des modes de déplacement plus durables. Enfin, la révolution numérique offre de nouvelles opportunités pour une mobilité plus intelligente », cela confirme notre résultat qui stipule la nécessité de repenser les mécanismes de gouvernance et de contrôle dans le secteur de transport interurbain.

Malgré ces avancées, plusieurs lacunes persistent. Peu de recherches combinent de manière intégrée la rationalité économique et la défaillance institutionnelle pour expliquer le phénomène.

Nos travaux n'analysent pas en profondeur le rôle modérateur des caractéristiques socioprofessionnelles cela constitue une lacune. En se focalisant sur l'axe Conakry–Bamako–Conakry, notre recherche comble ce vide en proposant un modèle conceptuel articulant les dimensions économiques, institutionnelles et sociales. Elle met également en évidence le caractère quasi systématique du surnombre, avec une médiane de 9 passagers par véhicule observée dans nos données empiriques.

Dans cette étude nous avons uniquement opté pour la méthode quantitative qui pouvant être complétée par celle qualitative, cela constitue une limité.

4.2. Conclusion

Notre recherche à permis de mieux comprendre le comportement des passagers et d'envisager une adaptation de l'offre de transport afin de répondre à leurs attentes. Le problème des transports en commun, des personnes et des marchandises, doit être au cœur des grands défis à relever par nos États dans ce début (2^e/4) du siècle du deuxième millénaire. Il constitue des piliers incontestables du développement structurel de nos Pays.

Dans ce contexte, la qualité des infrastructures routières revêt une importance capitale pour le développement socio-économique dans nos États. Elles sont essentielles pour garantir la libre circulation des personnes et des marchandises, favorable à la date d'aujourd'hui aux bus qui peuvent aisément transporter les passagers dans les meilleures conditions possibles. Mais ils sont quasi-absents sur ce trajet, en laissant place aux petits taxis de 7 places qui transportent les gens dans des conditions inhumaines.

4.2.1. Limites de l'étude, Recommandations, Implications managériales et piste pour la recherche future

❖ Limites de l'étude

Cette étude présente certaines limites qu'il convient de souligner. Tout d'abord, la fiabilité des données recueillies reste partiellement contrainte par le caractère informel du transport interurbain sur l'axe Conakry–Bamako–Conakry, où les acteurs hésitent souvent à

communiquer des informations précises sur leurs activités. De plus, la méthodologie adoptée, essentiellement quantitative, n'a pas permis d'explorer en profondeur les motivations et perceptions des acteurs, limitant ainsi la compréhension globale du phénomène. Enfin, la portée géographique restreinte à un seul axe interurbain réduit la possibilité de généraliser les résultats à l'ensemble du territoire guinéen ou sous-régional.

❖ Recommandations

Nos résultats, indiquent que le surnombre à neuf passagers est devenu une norme structurelle, motivée avant tout par des considérations économiques et institutionnelles, plus que par les attentes des voyageurs. Nous recommandons donc l'implication forte des Autorités Guinéennes dans la régulation, de repenser les mécanismes de gouvernance et de contrôle dans le secteur de transport interurbain.

Ces actions combinées permettraient de garantir l'intégrité physique des passagers, d'assurer la durabilité économique des entreprises et de réduire les risques liés au surnombre.

❖ Implications managériales

Sur le plan managérial, cette étude démontre que la régulation de la surcharge constitue un levier essentiel d'amélioration de la performance et de la qualité du service dans le transport interurbain. Les gestionnaires doivent intégrer l'innovation technologique, notamment la billetterie électronique et les systèmes de suivi GPS, afin de mieux planifier les trajets et limiter le surnombre. Ces transformations managériales contribueraient à la professionnalisation du secteur et à la consolidation de sa compétitivité durable.

❖ Piste d'amélioration pour la recherche future

Une piste d'amélioration pour les recherches futures consisterait à approfondir l'identification des risques liés au surnombre et à évaluer les mécanismes de gestion mis en place pour les atténuer.

Il serait pertinent d'analyser comment les acteurs du transport anticipent, contrôlent et régulent les risques d'accidents, de maladies ou de conflits, tout en intégrant les outils numériques et les innovations managériales comme leviers de prévention. Cette approche permettrait de proposer un cadre opérationnel de gestion des risques adapté au contexte du transport interurbain et d'orienter les politiques publiques vers une régulation plus efficace et durable.

Références Bibliographique

- Allagbe, B., & Edea, O. (2016). Problématique des micro-entreprises de transport collectif interurbain dans le doublet Cotonou-Porto-Novo au Bénin en Afrique de l'Ouest. *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, (1), 98–110.
- Atangana Bamela, H. (2025, juillet). La gestion du transport urbain au prisme de la « décharge » à Yaoundé (Cameroun). *EchoGéo*, (72). <https://doi.org/>
- Bertaux, L. (2013). Architecture réseau pour véhicule de transport en commun communiquant (Thèse de doctorat). Université Paul Sabatier – Toulouse III.
- Bonnafous, A., Adolohoume, A., Barry, A., & Lombard, J. (2013). Diagnostic sur le secteur du transport routier de marchandises au Sénégal. *SAFEGE*.
- Coulibaly, M., Traoré, K., & Sidibé, A. (2019). Surcharge et rentabilité économique dans le transport interurbain en Afrique de l'Ouest. *Revue Africaine de Transport et Mobilité*, 12(2), 45–63.
- Diagana, T. (2010). Mobilité et développement en Afrique subsaharienne. Dakar : IFAN.
- Faye, D. (2013). Mobilité urbaine et politiques publiques en Afrique de l'Ouest. *Revue Espaces et Sociétés*, 155(2), 103–120.
- Frappier, A. (2015). Méthode d'évaluation de la diversité et de la qualité des alternatives de déplacement de transport en commun (Thèse de doctorat). École Polytechnique de Montréal.
- Hassane, B., Darkha, K., & Daafi, R. (2024). La mobilité urbaine durable au Maroc :

perspectives et enjeux.

- Haut Conseil de la Gouvernance des Transports en Guinée (HCG). (2009). Étude sur les coûts du transport interurbain en Guinée-Conakry.
- Keita, A., Fofana, S., & Bah, I. (2023). Gouvernance et sécurité routière en Afrique de l'Ouest : le cas de la Guinée. *Journal Ouest-Africain de Recherche en Gouvernance*, 5(1), 25–44.
- Lombard, J. (2012). *Transports et développement en Afrique de l'Ouest*. Paris : L'Harmattan.
- PIARC. (2022). *Gestion des infrastructures routières et surcharge*. Paris : Association mondiale de la route.
- Saleh, E. G. (2025). Gestion de la circulation routière et revenu du transport en commun dans la ville de Goma. *Revue Française d'Économie et de Gestion*, 6(2), 201–221.
- Tounsi, G. (2025, janvier 1). L'échantillonnage dans la recherche quantitative : application avec les formules de Cochran et de Krejcie & Morgan.
- Traoré, B., Koné, Y., & Camara, M. (2021). Surcharge et accidents routiers : une analyse en Afrique de l'Ouest. *Revue de Sécurité Routière*, 19(2), 11–29.
- Zoma, V. (2019). *Transports et intégration régionale en Afrique de l'Ouest*. Ouagadougou : Éditions Sankofa.