

L'ANALYSE CRITIQUE DU REGIME JURIDIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN EN RD CONGO : CAS DE TRANSPORT ROUTIERS DES PERSONNES DANS LA VILLE PROVINCE DE KINSHASA

Grace TSHIAMA MANZAMBI

Université de Kinshasa

gracetshiamo915@gmail.com

Résumé : Cette étude examine les régimes juridiques des transports en commun en RD Congo, en se concentrant sur le transport routier des personnes dans la ville de Kinshasa. Elle met en lumière les défis rencontrés dans ce secteur, malgré l'existence de réglementation telles que l'arrêté ministériel n°409/CAB/MIN/TVG/002/2007 et l'arrêté du 20 mars 2023 fixant les tarifs de transport. L'analyse critique relève que ces textes, bien que fondamentaux, sont souvent mal appliqués. Ce qui entraîne des abus tels que des pratiques tarifaires abusives. En explorant ces problématiques, l'étude souligne la nécessité de réformes pour améliorer la régularité de transports en commun, afin d'assurer une mobilité sécurisée et efficace pour les usagers de Kinshasa. Les recommandations formulées visent à renforcer le cadre juridique et à promouvoir un service de transport de qualité.

Mots-clés : transports; commun; personnes; ; province, Kinshasa

CRITICAL ANALYSIS OF THE LEGAL REGIME OF PUBLIC TRANSPORT IN THE DRC CASE OF ROAD TRANSPORTATION OF PASSENGERS IN THE CITY PROVINCE OF KINSHASA

Abstract : This study examines the legal Framework governing public transportation in the Democratic Republic of the Congo, focusing on road transport for passengers in the challenges faced in the city of Kinshasa. It highlights the challenges faced in sector, despite the existence of regulations such as ministerial order no. 409/CAB/MIN/TVG/002/2007 and the decree of march 20,2023 which sets public transport fares. The critical analysis reveals that these texts, while fundamental, are often poorly implemented, leading to abuses such as overcrowding of vehicles and unfair pricing practices. By exploring these issues, the study emphasizes the need for reform to improve the regulation of public transport, ensuring safe and efficient mobility for kinshasa's users. The recommendations propose to strengthen the legal framework and promote quality transport services.

Keywords : transport; common; people; province; kinshasa

Introduction

A Kinshasa, le déplacement des personnes par route constitue, depuis belle lurette, véritable casse-tête. Cette situation nous permet ainsi de nous interroger sur les causes qui la Rencontrer une telle préoccupation. N'est pas chose facile, étant donné qu'il existe au regard de la législation en la matière, beaucoup d'abus répétés dans le domaine de transport routier en République Démocratique favorisent. Du Congo en général et à Kinshasa en particulier. D'ailleurs, ces pratiques abusives à répétition ne sont pas à démontrer car toute la ville en souffre. Cela étant, notre travail se donne non seulement la

peine de souligner quelques problèmes qui rongent le secteur de communication, mais aussi celle de relever certaines mesures pouvant y remédier. Le problème qui nous préoccupe est à la fois d'ordre juridique et social. Sur le plan juridique, en effet, nous avons constaté que malgré l'existence d'une réglementation presque parfaite dans le domaine de transports en République Démocratique du Congo, une certaine faiblesse apparaît quant à l'application de celle-ci. En effet, à côté des lois d'ordre général, il existe des actes réglementaires tant du gouvernement central que de l'exécutif provincial notamment l'arrêté Ministériel n° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007 du 20 Avril 2007 relatif à la fixation des conditions des véhicules devant assurer le transport en commun des personnels en République Démocratique du Congo¹. L'arrêté n° SC/0104/CAB /GVK /GNM/LEM2023 du 22 Mars 2023 portant fixation du tarif des transports en commun des personnes et des itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la ville de Kinshasa.

Malgré l'existence de tous ces textes légaux et réglementaires le secteur de transports en République Démocratique du Congo et particulièrement dans la ville de Kinshasa semble connaître pas mal d'aléas en ce sens que les habitants de cette ville éprouvent d'énormes difficultés pour pouvoir se déplacer d'un coin à un autre. Normalement, puisque le Congo se veut un État de droit. L'existence de cette législation pourrait suffire pour qu'il y ait de l'ordre dans ce secteur car, l'État de droit prône la soumission des citoyens, gouvernants et gouverné à la loi. Celle-ci est entendue ici au sens large. Cependant, la réalité sur terrain est toute autre. Il suffit pour s'en convaincre, d'interroger les dispositions de l'Arrêté ministériel du 20 avril 2007 relatif à la fixation des conditions des véhicules devant assurer le transport en commun des personnes en République Démocratique du Congo notamment ses articles 7, 8 et 9 qui interdit respectivement au conducteur de charger des passages dans le coffre, sur la cloison séparant la cabine du conducteur et le premier siège ou banc des voyageurs de circuler avec portière ou coffre ouverts d'exploiter le transport avec les sièges en bois, mais avec des sièges d'origine. Point n'est besoin de démontrer que toutes ces interdictions sont restées « lettre morte ». A côté des problèmes liés à l'inapplicabilité les textes qui réglementent le secteur de transports au Congo existent d'autres problèmes notamment ceux relatifs aux abus observés dans ce secteur. Il s'agit, en effet, de plusieurs pratiques auxquelles se lancent les professionnels du transport (chauffeurs, receveurs et chargeurs). Parmi ces pratiques abusives, l'on peut citer celle qu'on appelle vulgairement « DEMI-TERRAIN » consistant à écouter l'itinéraire déterminée qui va du lieu d'embarquement au lieu de la destination ou terminus tels qu'indiqués par voie réglementaire. Ce phénomène de « demiterrain » bat son plein à Kinshasa où tout citoyen est censé prévoir le double, voire le triple du montant qu'il aurait dû déboursé si les textes juridiques en la matière étaient strictement appliqués, ce phénomène est plus observé pendant les heures de pointe, lorsque tout le monde se précipite d'aller au travail ou de rentrer chez soi. En outre ces professionnels en arrivent même au point de revoir *proprio mutu*, à la hausse, coût de chaque course. Alors que cette tâche relève de la compétence de l'autorité publique.

Les justifications émises à propos de ces pratiques abusives paraissent non fondées. Il y a de ceux qui prétendent que le délabrement des routes, les tracasseries routières et les embouteillages sont à la hase de ces pratiques. Certains, par contre, fustigent la gratuité de transport dont bénéficient les militaires, policiers et tant d'autres

¹arrêté Ministériel n° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007 du 20 Avril 2007 relatif à la fixation des conditions des véhicules devant assurer le transport en commun des personnels en République Démocratique du Congo.

sujets. Le régime juridique applicable au transport routier des personnes dans la ville province de Kinshasa est-il adapté aux réalités et aux exigences actuelles des transports en commun en RD Congo ?

A Kinshasa, le désastre que nous vivons dans le domaine de transport n'est plus à démontrer. Les bousculades et les empoignades que l'on vit dans différentes artères de Kinshasa en disent mieux. C'est une réalité que les Congolais vivent au quotidien, alors que le secteur de transport en commun est bien réglementé par les pouvoirs publics. Cependant, sur terrain, ce que nous constatons laisse paraître et entendre que dans le domaine de transport par voie routière, chacun se comporte en « législateur » au point que le tarif de transport varie d'une heure à une autre ou d'un tour à un autre ou d'un jour à un autre. Cela malgré le fait qu'il existe certains bus gérés par une société d'Etat appelée TRANSCO. En effet, cette société congolaise de transport dénommée « Transport au Congo » n'a pas pu résoudre le grand problème qui se pose dans ce secteur. Il en est de même des engins publics qui pratiquent la voie aérienne, fluviale et ferrée. Ceci étant il va sans dire que dans le domaine de transport au Congo, le secteur public semble être dilué par le secteur privé. Point n'est besoin de démontrer cela, car ce que font les particuliers, à l'indifférence de l'Etat ressemble à un pouvoir leur conféré pour faire des « Lois ». Il s'agit là de ce problème qui fragilise la puissance publique qui est pourtant chargée de contrôler et de réguler la vie en société. Dans le secteur de transport en commun les pouvoirs publics semblent faillir à leur mission. C'est pourquoi, les autorités publiques feraient œuvre utile de changer les données dans le secteur de transport en commun afin (le permettre aux Congolais en général et aux Kinois en particulier de se déplacer sans se casser la tête. Il est bien clair que ce secteur demande d'être réformé. Si non, la ville de Kinshasa ressemblerait à une ville de la Préhistoire.

Pour tout dire enfin, Le cadre juridique actuel des transports en commun en République Démocratique du Congo, notamment pour le transport routier des personnes à Kinshasa, souffre d'insuffisance réglementaires et de lacune dans son application, ce qui entraîne des défis majeurs en termes de sécurité, de qualité de service et de protection des droits des usagers. Cette situation traduit parfaitement la faiblesse de la réglementation de ce secteur sans lequel il n'y aura pas mobilité avec quiétude en République Démocratique du Congo. Tout travail scientifique nécessite d'être délimité tant dans le temps que dans l'espace. Il en est de même du présent travail. En effet, dans le temps, notre étude s'inscrit dans la période allant de 2006 à nos jours. Le choix est justifié d'autant plus que l'année 2006 renvoie à l'année durant laquelle la République Démocratique du Congo s'est dotée d'une nouvelle Constitution, celle du 18 février 2006 telle que modifiée à ce jour qui fondée sur des bases démocratiques, a donné lieu à d'autres textes juridiques (lois, décrets ou arrêtés réglementant le secteur de transport en commun en République Démocratique du Congo) qui reflètent l'esprit de celle-ci et à ce jour notamment en ce qui concerne le domaine de transport.

1. Analyse des textes juridiques réglementant le secteur de transport en commun

Sous ce chapitre, comme son intitulé l'indique, nous allons examiner deux textes juridiques l'un concerne l'étendue nationale et l'autre provinciale. Il s'agit d'abord de l'Arrêté Ministériel N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007 du 20 Avril 2007 relatif à la fixation des conditions des véhicules devant assurer le transport en commun des personnels en

République Démocratique du Congo². Ensuite, d'autre part l'Arrêté N° l'arrêté n° SC/0104/CAB /GVK /GNM /LEM/2023 du 22 Mars 2023 portant fixation du tarif des transports en commun des personnels et des itinéraires officiels à parcourir sur tout l'étendue de la ville de Kinshasa.³

1.1 L'Arrêté Ministériel N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007 du 20 Avril 2007 relatif à la fixation des conditions des véhicules devant assurer le transport en commun des personnels en République Démocratique du Congo

Pour mieux scruter cet Arrêté Ministériel, nous allons recourir à son contexte d'élaboration (A), avant d'en examiner les libellés (B).

A. Contexte d'élaboration

L'Arrêté ministériel sous examen est une œuvre du ministère des transports et des voies des communication du gouvernement central, avant sa publication au Journal officiel, il a pris en compte les recommandations contenues dans le rapport final des travaux relatifs à la régulation et à la fluidité de la circulation et sécurité routière ainsi qu'au système des transports de la ville de Kinshasa dont les assises ont eu lieu au cabinet du Ministre des transports et voies de communication du 08 au 12 mars 2007. A la suite de ces recommandations, il s'est avéré impérieux de renforcer les conditions relatives à la circulation et à la sécurité routière ainsi qu'au transport rémunéré en commun des personnes dans le but d'assurer la régulation du trafic routier, étant entendu que le transport des personnels en République Démocratique du Congo se fait dans des conditions qui ne respectent pas les normes d'exploitation, que le transport des personnes doit prendre en considération. La santé, la décence et le confort des usages et que ne peuvent assurer le transport en commun des personnes que les véhicules identifiés pour ce faire⁴. Dans son corps, l'Arrêté Ministériel sous examen a évoqué d'une part, les dispositions de la constitution du 18 février 2006 et de la loi N° 78/022 du 30 Août portant nouveau code de la route et d'autre part les dispositions des Décrets et Ordonnances intervenus dans le domaine de transport au Congo. Il convient dès lors, d'analyser quelques-unes de ces dispositions.

B. Analyse des dispositions phares

La lecture minutieuse de l'Arrêté sous examen nous renseigne que son rédacteur s'avère irréprochable dans la mesure où il a pu rencontrer tant les désirs des exploitants du secteur de transport que ceux des passagers. Ce mérite, combien louable, s'observe à travers les 20 articles de ce texte qui prend en charge toutes les questions épineuses du transport en commun au Congo. Mais, pour raison de concision et de précision, quelques dispositions seulement vont nous intéresser ici. En effet, pour éclairer la lanterne des gouvernants (exploitants et passagers), l'Arrêté Ministériel sous analyse commence par définir ce qu'il faut entendre par transport rémunéré en commun des personnes. Ainsi, il est dit en son article 2 que: « au sens du présent Arrêté, il faut entendre par transport rémunéré en commun des personnes, le transport effectué par taxi collectif, taxi-bus, autobus, autocar moyennant le paiement d'un prix fixé d'avance par un Arrêté tarifaire du

² J.O. 48^{ème} année n°16 du 15 Août 2007.

³ Cfr Hôtel de ville de Kinshasa/Division Urbain des transports de la ville de Kinshasa, www.kishasa.cd, juillet 2018.

⁴ Exposé des motifs de l'Arrêté Ministériel N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007 du 20 Avril 2007 relatif à la fixation des conditions des véhicules devant assurer le transport en commun des personnels en République Démocratique du Congo, J.O. op.cit. p.1.

Ministre de l'économie et du Gouverneur de la province selon le cas ».⁵ Pour sécuriser les voyageurs et leurs marchandises, en cas de transport interprovincial ou entre les villes d'une même province, le texte sous examen dispose en son article 17 que: « le conducteur ou le convoyeur d'un taxi-bus, bus, autobus et autocar desservant une ligne internationale ou entre les villes d'une même province doit établir un manifeste reprenant l'identification des passagers et des marchandises dont une copie doit être remise avant le départ au bureau de transport et des voies de communication le plus proche de l'arrêt de l'embarquement.»⁶

Par ailleurs, dans le souci d'assainir le transport en commun, le législateur a jugé utile de relever quelques interdictions. Car, au fil du temps, certaines pratiques abusives et inciviques ont été observées dans ce secteur. Ces interdictions s'adressent à ceux qui exploitent le transport et ceux qui y passent. Pour les exploitants, l'article 7 précise que : « il est interdit au conducteur de charger des passagers dans le coffre, sur la cloison séparant la cabine du conducteur et le premier siège ou banc des voyageurs ... ».⁷ L'article 8 d'ajouter: « il est interdit à tout conducteur de circuler avec portière ou coffre ouverts »⁸ Dans le même sens, l'article 9 dispose: «aucun taxi-bus, minibus ou bus ne peut exploiter le transport avec les sièges en bois, mais avec des sièges d'origine ... »⁹. Pour les passagers, l'article 12 dit: « (il est interdit aux passagers de s'agripper aux bords ou au coffre des véhicules de transport »¹⁰

1.2 l'arrêté n° SC/0104/CAB /GVK /GNM /LEM/ /2023 du 22 MARS 2023 portant fixation du tarif des transports en commun des personnels et des itinéraires officiels à parcourir sur tout l'étendue de la ville de Kinshasa¹¹

Le présent Arrêté est l'œuvre du gouverneur de la Ville/Province de Kinshasa pris conformément aux dispositions de l'article 2 de l'Arrêté Ministériel que nous avons analysé à la première section de ce chapitre. Dans les lignes qui suivent, nous verrons le contexte de son élaboration (A) ainsi que son libellé (B).

A. Contexte l'élaboration

Avant d'être publié et, par la suite, produire ses effets, l'Arrêté sous examen obéit à quelques préalables qu'il convient de dire. En effet, lorsqu'il est constaté sur l'étendue de la République Démocratique du Congo, une hausse de prix du pétrole, une commission est chargée de se réunir à propos. On l'appelle « Commission Tarifaire des transports Urbains ». Après sa réunion, la commission tarifaire formule des recommandations les autorités compétentes liées à la matière. Dans le cadre du présent Arrêté, elle a formulé sa recommandation à l'issue de sa séance du 13 JUIN 2022 qui est, selon le cas, le Ministre des transports et voies de communication ou le gouverneur de transport.

B. Libellé

Pour raison de concision et de clarté, nous allons libeller quelques-unes des dispositions du présent Arrêté.

⁵Article 2 de l'Arrêté Ministériel, N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007, J.O, op. cit. p. 2.

⁶Ministériel, N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007, J.O, op. cit. p. 3.

⁷Article 7 de l'Arrêté Ministériel, N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007, J.O, op. cit. p. 1.

⁸Article 8 de l'Arrêté Ministériel, N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007, J.O, op. cit. p. 2.

⁹Article 9 de l'Arrêté Ministériel, N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007, J.O, op. cit. p. 2.

¹⁰Article 12 de l'Arrêté Ministériel, N° 409/CAB/MIN/TVG/00/2/2007, J.O, op. cit. p. 2.

¹¹Division Urbaine des transports de la ville de Kinshasa, www.kinshasa.cd, juin 2016.

**Dispositions phare*

L'arrêté sous examen a le mérite de se conformer à la coutume kinoise tant dans sa forme que dans son fond. En outre, il emploie des concepts qui reflètent les réalités de la vie à Kinshasa particulièrement. Cela s'observe clairement à travers les dispositions ci-après. Après sa réunion, la commission tarifaire des transports urbains forme des recommandations aux autorités compétentes en la matière. Dans le cadre du présent arrêté, ces recommandations ont été formulées à l'issue de sa séance du 13 JUIN 2022.¹² Ce qui retient encore notre attention, c'est le fait pour ce texte de formuler quelques interdictions à l'endroit des exploitants et, par ricochet des usagers. Ce même texte des lois tranche le débat qu'il y a sur la question du moment de paiement de prix de la course. En effet, il est libellé à l'article 10 de l'Arrêté sous examen ce qui suit :

Le conducteur d'une taxi-bus, etc. peut réclamer le prix de la course avant le départ. Dans ce cas, il tenu de conduire le voyageur jusqu'à la destination. En cas de panne du véhicule, il rembourse au client le trop-perçu. Un autre mérite de la législation sous analyse est d'indiquer le seuil d'amendes en cas d'infraction ou de non-respect du présent Arrêté. Hormis les précédentes dispositions, le texte sous examen prend le soin de fixer les itinéraires et tarifs qui prennent en charge toutes les lignes de la Ville/Province de Kinshasa. Partant, il est disposé à l'article 2 du présent Arrêté que le tarif des transports en commun des personnes et les itinéraires officiels à parcourir par le transporteur sur toute l'étendue de la ville de Kinshasa sont fixés conformément aux tableaux repris en annexe au présent Arrêté.

2. Les abus observés dans le secteur de transport en commun

A Kinshasa, il est très difficile d'effectuer le déplacement d'un endroit à un autre sans se plaindre. Légions sont les entraves qui rendent difficile et même impossible le transport des personnes et de leurs biens. Nous nous posons même la question de savoir si la cause de ces difficultés de transport incombe à l'Etat (section 1) ou aux exploitants (section 2).

2.1 Auteur principal ; L'Etat

L'Etat en tant que régulateur de la vie en société est censé organiser les transports au bénéfice de sa population. D'ailleurs, sous d'autres cieux, l'Etat est le premier investisseur du secteur de transport. En RD Congo, il est certes vrai que l'Etat congolais organise les transports des personnes et de leurs biens, ce pendant, les problèmes se posent au niveau de la qualité des services de transport rendus. Ceux-ci se sont avérés plutôt insignifiants et paraissent être dilués par les activités des particuliers.

A. Au niveau national

Depuis la colonisation, les colons ont eu le soin de doter le Congo avec ses villes des services de transport à même de faciliter la mobilité des personnes. Il s'agissait notamment du transport assuré à Léopoldville pour faciliter le déplacement de quelques 100.000 travailleurs qui étaient obligés à parcourir chaque jour des longues distances pour se rendre au lieu de travail. C'était vers les années 1954.¹³ D'ailleurs pour mieux répondre

¹² Exposé des motifs de l'arrêté n°SC/0098/BGV..., op.cit, p.2.

¹³ G KAPITA OKULUAFU, *Les problèmes de transport en commun dans la ville de Kinshasa de 1997 à nos jours*. « Cas de City-Train », TFC, Faculté des SSPA, UNIKIN, 2001-2002, p. 15, Inédit.

aux besoins de transport, il y a eu construction de chemin de fer afin de contourner les parties du fleuve non navigable et de permettre. Le transport dans des provinces où il n'existe pas des voies navigables. Le Congo dispose de près de 5.000 km de rail qui relie notamment Kinshasa et Matadi, Kisangani et Ubundu, ainsi que Kindu et Kongolo. Pour compléter ces deux précédents moyens de transport. Le Congo va se doter d'un réseau des lignes aériennes. Il s'agit de «Lignes Aériennes Congolaises, LAC en sigle », société nationale qui assurait l'exploitation des liaisons aériennes nationales.¹⁴ Peu après, le pays va se doter de bien d'autres sociétés de transport tant terrestre, fluvial, aérien que ferroviaire. S'agissent de la voie terrestre, outre la STUC, les transports en commun sont assurés de nos jours par la société transport au Congo en sigle « TRANSCO » Les voies aériennes sont prises en charge par la Société Congo Airways qui est actuellement dotée de trois gros appareils volants. Ces appareils ne prennent en charge que les déplacements à l'échiquier national ; pour mieux dire, ils ne sillonnent que dans différentes provinces de la RD Congo. Ainsi, l'échiquier international est pris en charge par des sociétés d'aviation privées. Certaines sociétés exercent même leurs activités sur l'étendue nationale comme pour dire que Congo Airways ne suffit pas à satisfaire les besoins des congolais, des étrangers ou des passagers. Les voies ferroviaires également ont été prises en charge par les pouvoirs publics. Actuellement, sur le plan national, seule la ligne de Kinshasa-Matadi est opérationnelle et seule une machine est chargée d'exécuter cette opération. A la lumière de ce qui précède, force est de constater que toutes ces sociétés de transport national sont tellement sombrées que presque chaque décennie, les pouvoirs publics étaient censés mener une nouvelle initiative tendant à renforcer le secteur de transport en commun. Le changement des noms des sociétés en dit mieux, encore que toutes les provinces ne bénéficiaient pas des services rendus par ces sociétés des transports congolaises devenues mais manquant d'engins disponibles. En, outre, il se pose de sérieux problèmes quant aux infrastructures pouvant faciliter la communication de différentes provinces et villes du pays. Quand est-il de la situation de Kinshasa ?

B. Au niveau provincial

Au niveau de Kinshasa, malgré le fait que la mobilité des personnes ne rencontrait pas mal de difficultés, l'on a quand-même noté une certaine volonté des autorités compétentes de doter la capitale d'un nombre important de bus, pour ce qui est de transport terrestre. Cette réalité s'est observée depuis la présence de la société dénommée Transport en commun de Léopoldville (TCL) en sigle. Toutes ces sociétés susmentionnées ont accordé une particularité à la ville-province de Kinshasa qui connaissait et connaît sans cesse une augmentation démographique. Raison pour laquelle elle bénéficiait d'une dotation importante d'engins de transport.¹⁵ Qu'à cela ne tienne, la capitale accusait et continue d'accuser certaines faiblesses d'ordre matériel. En effet, la ville-province de Kinshasa n'est pas toujours satisfaite des services de transport lui fournis par les différentes sociétés que nous avons citées plus haut, étant donné sa population qui ne cesse d'augmenter. Pour s'en rendre compte, il suffit juste de voir comment les gens se fourvoient dans les arrêts de bus, nonobstant la présence des bus TRANSCO. D'ailleurs, les particuliers semblent prendre le dessus par rapport aux services de transport Publics. Dans

¹⁴G KAPITA OKULUAFU, *op.cit*, p.15.

¹⁵G. KAPITA OKULUAFU, *op.cit*, p. 15.

la chaussée, ce sont plus les engins du genre « Esprit de Mort », HIACE et VITZ (Ketch) qui longent les grandes comme les petites artères de Kinshasa.

Sur le plan architectural, le constat à faire c'est celui du délabrement des infrastructures de la capitale lesquelles infrastructures ne permettent pas de circuler avec aisance dans toute l'étendue de la ville. En effet, malgré les travaux des « chantiers », toutes les routes de la capitale n'ont pas pu être réfectionnées. Certaines d'elles qui l'ont été se retrouvent aujourd'hui en état de délabrement avancé. A côté de ce souci, s'ajoute une autre difficulté, celle de la petitesse des certaines routes notamment les routes de Poids Lourd, de l'Université (de tronçon rond-point NGABA à l'avenue Kianza ainsi que le tronçon allant de YOLO EZO jusqu'à KAPELA), de l'arrêt Prison jusqu'au petit marché de SELEMBAO) et le Boulevard Lumumba (tronçon de bon homme -Kimbuta Puis le tronçon qui va du marché de Liberté jusqu'à la route Mokali). Cette situation engendre des sérieux problèmes de circulation pour ne pas dire d'embouteillages. Dans ces conditions, les citoyens usagers éprouveront toujours des difficultés pour se déplacer d'un endroit à un autre. Seul l'Etat peut leur rendre la tâche facile non seulement en réaménageant les routes, mais surtout en y réglementant la circulation. Malheureusement, le vécu quotidien et loin de refléter une telle réalité.

- Prédominance des services des transports Privés ou informels

En République Démocratique du Congo, la quasi-totalité des services de transport est pris en charge par les particuliers. Il suffit, pour s'en convaincre, d'évoquer le cas de la voie aérienne. Ce secteur de transport est totalement assuré par les sociétés privées notamment BRUXELLES AIR LINE, AIR France, AIR DUBAI Ethiopien AIR LINE, KIN AVIA, AIR CONGO. Il n'existe qu'une seule société publique qui se charge du transport de la voie aérienne sur toute l'étendue du territoire national. Il s'agit d'Air Congo. Rendant à peine de totaliser 3 appareils, dont l'un pose problème. Sur la voie fluviale, le constat s'aggrave : la République Démocratique du Congo ne compte qu'un seul bateau l'occurrence le bateau KOKOLO. Avec ce moment réduit d'engins, la bonne communication, devant être assurée par les services publics, paraît hypothétique car disposant d'un seul bateau qui ne savait pas emprunter toutes les voies navigables du fleuve Congo.¹⁶ Le transport ferroviaire qui, du reste, paraît ne plus être compté parmi les moyens de transport terrestre, semble être abandonné à son triste sort en ce sens que non seulement les rails sont en voie de disparition dans la ville de Kinshasa notamment, mais aussi les services publics ne disposent que de deux machines mises à la disposition des usagers. Malheureusement le nombre s'avère toujours insignifiant pour satisfaire ceux-ci. Ainsi, malgré le fait que les particuliers ne se retrouvent pas dans ce secteur de transport, l'Etat congolais a le devoir d'y veiller étant donné que le chemin de fer a été construit dans le but de continuer les parties du fleuve non navigables et de permettre de transport dans des provinces où il n'existe pas des voies navigables.¹⁷

En ce qui concerne le transport routier, la prédominance des services des exploitants par rapport à ceux de l'Etat n'est pas à démontrer. L'engagement et les

¹⁶A. La suite de André HUYBRETCH, *Transports et structures de développement au Congo, Etudes du progrès économique de 1900 à 1970*, éd. Mouton et IRES, 1970, p. 47, le pays est privilégié par l'existence d'un réseau fluvial et de ses affluents, alors que l'Afrique dans son ensemble est mal pourvue en cours d'eau navigables. Le bassin versant du Congo est, par son étendue (3.650.000 Km²), le deuxième du monde. Son réseau fluvial est, par densité, le nombre et la longueur de rivières navigables, un des plus importants du monde.

¹⁷G. KAPITAO LUFUAKU, *op.cit.*, p. 10.

bousculades dans les arrêts des bus en disant tout. Malgré la présence de TRANSCO. En effet, la population congolaise en général et. Kinois en particulier n'ont pas toujours été satisfaits du service leur rendu par cette société de transport publique. L'intervention des exploitants semble calmer la situation. Elle semble calmer la situation parce que la quantité des véhicules que les particuliers affectent dans le secteur de transport est très significative par rapport à ceux de l'Etat. Pour s'en convaincre, il suffit juste de se poser la question de savoir pourquoi les usagers consentent-ils faire demi-terrain pendant que les bus de TRANSCO circulent et ses arrêts bourrés de gens. Certes, même s'il est difficile pour l'Etat de satisfaire le besoin de transport de tous les usagers, ses services de transport devraient être prédominants par rapport à ceux des exploitants, étant donné l'importance du transport routier.¹⁸ Mais la réalité est toute autre.¹⁹

2.2 Le non-respect de la réglementation relative au transport en commun

Considérant les pages précédentes, légion sont les pratiques abusives que l'on observe dans le secteur de transport en commun en République Démocratique du Congo. Au nombre de ces pratiques, nous avons retenu la hausse irrégulière des tarifs (A), ainsi que l'inobservance des itinéraires (B).

A. Hausse des tarifs irréguliers

En République Démocratique du Congo, malgré qu'il existe des textes de loi qui réglementent le transport en commun, il a été constaté un comportement de non-respect de la législation dans le chef des exploitants notamment du secteur informel. Ce non-respect de la législation s'observe dans plusieurs aspects, notamment la hausse du tarif d'un trajet à un autre ou d'une course. Ce fait social n'est pas à démontrer. Il suffit juste de parcourir les différents centres d'attraction de la ville de Kinshasa dans les heures de pointe pour s'en rendre compte. Au lieu d'observer les prescrits des lois en la matière, les exploitants du transport informel arrivent au point de créer leur propre loi en imposant aux usagers des prix de course comme bon leur semble. Ce phénomène est devenu très fréquent à Kinshasa qui connaît une démographie qui va cesser de croître.²⁰ Affirment développant l'idée selon laquelle la croissance spatiale de Kinshasa est rapide et que son rythme se rapprocherait de celui de la croissance de la population, MWANZA WA MWANZA pense que les critères socio-économiques déterminent le comportement du placement de transport différents car le quartier résidentiel des populations à haut revenu qui effectuent de nombreux déplacements journaliers et utilisent presque exclusivement la voiture privée. Ces quartiers sont donc émetteurs de trafic automobile en direction du

¹⁸Le transport routier est sans doute un des modes de transport le plus connu. Dans beaucoup de pays, il occupe une place importante (50%), car il présente des avantages multiples les véhicules ne sont pas liés à un parcours déterminé et pénètrent aussi facilement dans les centres d'attraction que dans les cités dortoirs ou coins isolés. Aussi, la route peut aller aussi loin possible qu'elle peut contourner tout un pays ou toute une ville de Kinshasa ; cas de « Transports au Congo », TFC, Faculté des SSPA, UNIKIN, 2013-2014, p.8.

¹⁹ Or, MWANZA WA MWANZA, Nous révèle que « Entre 1975 et 1978, une série d'études sectorielles de transport ont été menées à partir des résultats de différentes enquêtes menées dans la ville. Ces études portaient sur l'amélioration de la circulation et l'aménagement des carrefours, la connaissance du fonctionnement des bus; l'utilisation de la voie ferrée pour le transport des personnes (réseau et trafic actuels, contraintes externes et impact de l'utilisation de la voie ferrée dans le transport des personnes à l'horizon 1980 et dans le développement de la ville Est), l'organisation du réseau de voirie primaire. Les conclusions de ces différentes études ont été rendues publiques en mai 1978 sous le titre Kinshasa. Transports urbains analyses et propositions. Les propositions qui ont été définies en cohérence avec les volontés d'aménagement établies pour 1990 concernaient la mise en place d'un système de transport à grande capacité et à effet structurant en site propre intégral ».

²⁰ MWANZA WA MWANZA, *op.cit*, p.44.

centre-ville. Par contre, les zones d'habitat populaire regroupent de travailleurs du secteur « Informel » qui, pour une large part sont peu demandeur de transports. Les zones regroupent aussi la masse des ouvriers des industries qui sont surtout utilisateur des transports en commun.

Face à cette réalité, les exploitants du transport informel se font de l'argent d'une manière illégale, étant donné les demandes de déplacement. Ce comportement déviationniste est réel et les exploitants s'y livrent le jour comme la nuit. Sur les tarifs régulièrement prescrits, préfèrent ajouter une marge bénéficiaire illicite volant même le double du montant légal à la tête de chaque usager. Ces pratiques barbares sont observées dans presque toutes les lignes de transport dans la ville de Kinshasa, surtout dans des heures de pointe.

B. Inobservance des itinéraires

Par inobservance des itinéraires, il faut entendre le fait pour les exploitants (chauffeurs des bus, taxi-bus et taxis collectifs) de se livrer aux sales habitudes qu'on appelle communément « demi terrain ». Celui-ci consiste à écourter le trajet ou l'itinéraire d'une ligne de transport, telle que régulièrement établie. Le demi-terrain s'observe plus, pendant les heures de pointe, notamment le matin et le soir. Les habitants de Kinshasa s'en sont déjà habitués malgré l'intervention de l'Etat.²¹ Ces pratiques prouvent à suffisance que les services de transport en commun semblent dominer le terrain. Pour s'en rendre compte, il suffit de voir dans différentes artères de Kinshasa comment un bon nombre d'usagers sollicitent ces services, malgré la méchante pratique de demi-terrain sûrement, ils acceptent cela parce que les services publics paraissent insignifiants, c'est-à-dire le nombre de bus mis en circulation par l'Etat ou les services publics de transport ne répondent pas comme il faut au besoin de déplacement de tous les usagers de la route. Raison pour laquelle, il y a de ceux qui admettent l'incivisme des exploitants en sollicitant leur service coûteux. Il s'agit là d'un phénomène social qui engendre une double situation défavorable à la société congolaise en général, et kinoise en particulier en ce qu'elle occasionne²² la faillite des entreprises de transport publiques d'un côté et plonge le pays dans une sorte d'impasse face aux difficultés de transport en commun de l'autre côté. Il convient de noter qu'il existe quelques abus observés dans d'autres secteurs de transport où les particuliers dominent les services de l'Etat. Il peut s'agir notamment des transports aérien et fluvial, où l'Etat n'intervient que timidement, ouvrant une brèche aux particuliers de faire leur loi. C'est pourquoi, il y a hausse de tarif du vol et tant d'autres abus.

Conclusion

Tout au long de ce travail, il a été question de cogiter autour de la problématique de transport en commun en République Démocratique du Congo en général et à Kinshasa en particulier. En traitant ladite question, nous nous sommes rendu compte que le secteur de transport en commun semble être bien réglementé au Congo. Cependant, cette réglementation se trouve être étouffée dans l'œuf à la suite de l'usage que l'on en fait. Le

²¹Par l'intervention de l'Etat, il faut entendre non seulement le fait par celui-ci de réguler le secteur de transport en général, mais aussi de doter le pays des engins de transport

²²Cette éventuelle faillite se justifie du fait que le « transport au Congo », pour ce qui est de transport terrestre, ne sait pas répondre comme il faut à la demande de plus en plus croissante des usagers de la ville de Kinshasa particulièrement. J. KAHINDO BAYONGA, L'apport d'une entreprise des transports dans l'amélioration de la mobilité des habitants de Kinshasa. Cas de l'ONATRA de 2001 à 2007, Mémoire de Licence, Faculté des SSAP, UNIKIN, 2006-2007, p. 5.

chapitre démontre, en effet, comment les textes juridiques organisent le transport sur l'étendue du territoire national ou provincial selon le cas. L'analyse des textes légaux laisse entendre que le secteur de transport en RDC ne souffre d'aucune carence car l'Etat, par le biais du Ministre de transport et du gouverneur de la ville/province de Kinshasa, a pu mettre en place une réglementation presque parfaite en la matière. Cette réglementation prend en charge non seulement les conditions auxquelles doivent répondre tous les engins affectés aux transports, mais surtout la fixation des tarifs de toutes les lignes de transport en commun. Il est, cependant, déplorable de constater qu'une telle réglementation ne puisse pas refléter la réalité, car n'étant pas strictement appliquée par ses destinataires, au sens global du terme. D'ailleurs, notre étude ne souligne pas mal de faiblesses observées dans l'application des textes de lois qui règlementent le transport au pays et particulièrement à la capitale. C'est le second chapitre qui étale noir sur blanc, les inquiétudes qu'il y a à relever dans l'application que les autorités publiques et les exploitants privés du secteur de transport réservent à ces textes juridiques. Par-là, il faut comprendre que la faute à ce problème incomberait l'Etat et aux exploitants.

A l'Etat, parce que d'une part, il souffre de la léthargie quant au suivi de l'application de ladite réglementation et d'autre part, il dispose d'un nombre insignifiant de matériel ou engins de transport par rapport aux exploitants privés, particuliers. A ceux-ci, parce qu'ils n'ont pas un regard civique et démocratique à ces textes. Ils préfèrent marcher dessus. C'est pourquoi ils commettent tant d'abus à même de compliquer la circulation et la mobilité des usagers de la grande ville de Kinshasa. Comme remèdes à ces problèmes qui rongent la société congolaise, nous avons dû poser des suggestions visant à interpellier tant les autorités publiques que les exploitants, en vue de sécuriser la communication dans toute l'étendue du territoire de la République Démocratique du Congo en général et dans l'étendue.

Références bibliographiques

Textes constitutionnel, légal et règlementaires

Constitution du 18 février 2006 telle que modifiée par la loi n° 11 du 11 janvier 2011 in J.O. RDC, n° spécial du 53^{ème} année septembre 2012.

Arrêté ministériel n°78/022 du 30 août 1978 portant code de la route in J.O. RDC

Arrêté ministériel n° SC/CAB/MIN/TVG/002/2007 du 20 avril 2007 relatif à la fixation des conditions des véhicules devant assurer le transport en commun des personnels en République Démocratique Du Congo

Arrêté ministériel n° SC/0104/CAB/GVK/GNM/LEM/ 2023 du 22 mars 2023 fixant les tarifs des transports en commun et les itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la ville de Kinshasa

Ouvrage

HUYBERTCH, A. transports et structures de développement au Congo, Etudes du progrès économique de 1900 à 1970, éd Montchrestien, paris.

MWANA WWA MWANZA, études sectorielles de transport, éd Montchrestien, paris, 1995.

TFC ET MEMOIRES

KAPITA OKULUAFU G. Les problèmes de transport en commun dans la ville de Kinshasa de 1997 à nos jours » cas de city-train, TFC, faculté des SSPA, UNIKIN, 2001-2002

KAHINDO BAYONGA J. « l'apport d'une entreprise des transports dans l'amélioration de la mobilité des habitants de Kinshasa » cas de l'onatra de 2001 à 2007, mémoire de licence, faculté des SSPA, UNIKIN, 2006-2007.

-Webographie

www.kinshasa.cd. Hôtel de ville de Kinshasa/Division Urbaine des transports de la ville de Kinshasa avril 2026

