

Circulation Routière à Kinshasa

**Par Chris M'THATU L., NTASI DIKASWA M., MUTOMBO
KASONGO M., BIMENGA NAZAYA D. et MULONGO
KAYOLO E.**

Résumé

La mobilité est une exigence et une contrainte quotidienne pour tout human. Cette reflexion part dune observation des faits vécus chaque jour sur la vie kinoise dans le secteur du transport routier, moteur de développement durable d'une nation. Chaque jour qui passe, les usagers des routes, (piétons, conducteurs d'engins roulants, éboueurs et pousse-pousseurs sont tous confrontés à une meme situation, la circulation difficile caracterisée par des nombreux facteurs qui constituent une entrave à un meilleur traffic dont les plus importants sont: les embouteillages ou bouchons. En plus, il faut aussi ajouter qu'ils sont sans cesse exposés à un grand nombre d'accidents enregistrés. Cette étude examine les différentes causes et consequences d'embouteillages et d'accidents. Elle parle aussi des aléas de cette circulation et tente de proposer les pistes de sortie de cette épineuse situation routière. A la suite de notre analyse et par rapport à cette problématique routière, la réponse provisoire qui s'en dégage révèle que les embouteillages et accidents sont dus à un déficit d'organisation structurelle du trafic routier. C'est ainsi que circuler à Kinshasa devient une véritable casse-tête, et une lutte à laquelle les kinois sont habitués à faire face au jour le jour.

Mots clés: accidents, embouteillages, transport, circulation, usagers, routes et engins roulants

Contexte

De nos jours, il est difficile de circuler librement ou aisément dans la ville de Kinshasa à cause de plusieurs facteurs qui ne permettent pas que la circulation routière soit bonne, ce qui fait qu'elle devienne un sérieux problème de société. Au nombre des droits sociaux que les populations kinoises ne bénéficient pas figure aussi le besoin d'un système de transport qui leur rendrait la vie un peu aisée. Malheureusement, le transport urbain qui est un besoin primaire devient un casse-tête pour les kinois à cause des plusieurs embouteillages et des nombreux cas d'accidents.

Cette réalité concrète ne pourrait nous laisser indifférent. Ce déficit en transport urbain traduit la pauvreté de la vie des kinois qui peuplent un immense pays reconnu riche car son sol et sous-sol regorgent des nombreuses ressources naturelles et endémiques. Ironie du sort, la majorité des congolais demeurent pauvres si bien que les matières précieuses avec lesquelles sont fabriqués les véhicules et même les matières renouvelables sont exploitées en République démocratique du Congo où chacun pourrait facilement se procurer sa voiture de dernier cri. Curieusement, il y a carence des bus pour assurer le trafic routier et urbain. En lieu et place des nouveaux véhicules en bon état, bien au contraire, ce sont des anciens véhicules abandonnés ou déclarés hors usage et, qui parfois, servait de transport des marchandises ou des produits d'élevage des fermiers en Occident. Et c'est ce qui fait le transport à Kin et pour lesquels les propriétaires s'en orgueillissent. A ce sujet nous devons rechercher quels sont les défis à relever pour résoudre cette crise criante du secteur de transport dans une ville qui regorge plus de 6

millions d'âmes ? C'est à cet exercice que nous nous soumettons dans cette étude.

Le transport joue un rôle très capital dans le développement d'une nation et pour le bien-être humain. Le transport urbain est un des éléments clés de la productivité de l'économie urbaine. D'où, la mobilité des habitants d'une ville est essentielle pour leur survie. Ainsi, le transport public devrait être régi comme le système nerveux à Kinshasa, malheureusement, il constitue un calvaire pour la population. Il est aussi un des facteurs de taux de mortalité dus aux accidents de circulation. L'objectif du transport urbain est d'améliorer la mobilité urbaine pour une réduction du coût et de la durée des déplacements. Il importe alors que ce secteur de la vie soit bien organisé et bien développé pour éviter les morts qu'on pourrait empêcher et la perte de temps qu'un grand nombre des passagers mettent en traînant pendant plusieurs heures d'attente dans les arrêts des bus et tout au long de leurs déplacements à bord des engins à roues.

La situation actuelle est telle que soit ces moyens de transport (routier) sont soit rares, soit absents ou bien insuffisants par rapport au nombre des passagers. Curieusement, lorsqu'un taxi et un bus se pointent, les passagers sont obligés de courir et se bousculer pour y accéder. C'est du fait que les voitures taxis, les bus ou taxis-bus ne stationnent pas aux endroits indiqués où ces les passagers attendent.

Très souvent, les chauffeurs ne s'arrêtent pas, bien au contraire, ils ralentissent et les passagers doivent courir et batailler dur pour monter à bord pendant que le moteur est encore en marche. C'est ainsi que les femmes pour ne pas faire tomber leurs pagnes ou robes qui peuvent se déchirer, se voient obligées de porter des pantalons qui les serrent et les mettent en confiance ou pour le confort. En cette bataille des biceps entre hommes, femmes, enfants ou adultes,

hommes forts et ceux qui sont faibles, les gens tombent, ils sont piétinés, se blessent, les uns se cassent et les autres sont cramponnés. Ipso facto, nombreux perdent l'argent et leurs biens. Ainsi, attraper un bus ou un taxi, y monter et réussir à se faire embarquer est devenu un véritable parcours de combattants car cela paraît un sport où tous les coups sont permis; d'où, on se livre à un match de dame où le qui-perd-gagne devient la règle du jeu.

Ceci est une preuve des conditions infernales dans lesquelles les passagers du transport en commun sont soumis pour mouvoir, ce qui ne leur permet pas de bien vaquer à leurs affaires dans la ville de Kinshasa. A ces conditions sus-évoquées, il faut y ajouter le problème de tarif. Cependant, le coût de la course à effectuer pose aussi un sérieux problème. Ce tarif se décide par l'Etat qui fixe le tarif pour les itinéraires que les exploitants du transport routier font. Fort malheureusement, il arrive que les conducteurs fixent le prix à leur gré et ne respectent pas le tarif reconnu par tous. De ce fait, les passagers sont surpris et se voient parfois obliger de rembourser chemin ou de changer leurs programmes, soit font les pieds, soit se résigner au dictat des propriétaires qui imposent leurs tarifs non connus par le public.

Ainsi, il sied de noter que lorsqu'on parle du transport de la RDC, l'on doit d'un clin d'œil se souvenir de la phrase historique de l'explorateur journaliste anglais, fondateur de la ville de Kinshasa qui dit : « sans un chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny. » Ce n'était pas un vain mot. Mais c'était un message d'alerte pour un véritable développement d'un pays aux dimensions d'un sous-continent. Ce SOS se confirme aujourd'hui avec le manque criant du trafic ferroviaire à travers le pays. Aujourd'hui, le transport routier n'est pas à mesure de résoudre ce besoin énorme et satisfaire les attentes des populations avec l'actuelle explosion démographique que connaissent la RDC et surtout l'agrandissement

inattendu de la ville de Kinshasa qui accuse une grande insuffisance du transport en commun. Les taxis et les taxis-bus qui y roulent sont insuffisants pour désengorger le flux et marées humaines qui sont sans cesse et à tout moment à l'attente des bus pour leurs déplacements.

Le rapport annuel de l'OMS² de 2004 note que les décès liés aux accidents de circulation diminueront de 30% entre 2000 et 2020 dans les pays à haut revenu alors que ces décès augmenteront notablement dans les pays à faible revenu et y constitueront la troisième cause de mortalité si des stratégies appropriées ne sont trouvées d'ici l'an 2020. Ceci devrait en tout état de cause interpeller tous les chercheurs qui s'intéressent de ce secteur de la vie.

D'où, l'objet de cette étude est de trouver les indicateurs qui contribuent à ce dysfonctionnement dans le secteur du transport. Les questions fondamentales de notre problématique consistent à savoir, pourquoi il y a tant d'accidents et d'embouteillages dans presque la majorité des axes routiers de Kinshasa, comment réactiver le secteur de transport avec des résolutions concrètes avec comme leitmotiv, la construction de plusieurs axes routiers dans cette grande mégapole en plein cœur d'Afrique à la hauteur de sa grandeur afin de répondre efficacement au besoin en demande en transport?

La question du transport à Kinshasa incite des débats houleux et alimente la chronique quotidienne, tout le monde en parle. Ce qui nous pousse à débattre d'un cas concret, car nul n'ignore les grandes difficultés des déplacements de tous les kinois. C'est une question essentielle et vitale de l'heure. Ainsi donc, le but d'une

²OMS/ Banque mondiale, Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2014

telle étude vise à limiter les périls dans la circulation à travers la ville de Kinshasa.

Depuis l'arrivée des colons belges, jusqu'à son accession à l'indépendance du pays jusqu'à ces jours, la ville de Kinshasa n'a que des routes héritées de l'époque coloniale. Ce sont des infrastructures qui ont assez duré et qui devraient être réhabilitées, malheureusement à ces jours, elles ne sont pas souvent bien entretenues, ce qui fait qu'elles demeurent dans un état de délabrement très prononcé et l'on peut même dire que la ville de Kinshasa n'a plus des routes. En effet, ces dernières étaient construites à l'époque où cette ville n'avait pas plus d'un million d'habitants et il n'y avait pas beaucoup de véhicules à tel enseigne qu'aujourd'hui, Kinshasa regorge plus de six millions d'habitants et peut être que un tiers de cette population possède des véhicules. Cela revient à dire que l'espace à laquelle s'étendait la ville de Léopoldville n'est plus la même que celle qu'occupe Kinshasa dans sa configuration actuelle et qui est comptée parmi les plus grandes agglomérations de l'Afrique centrale, avec une explosion démographique la plus galopante.

Nous pouvons d'emblée supposer comme hypothèse que c'est le manque des connaissances et de respect du code de la route par les conducteurs et de tous les usagers de la route et, il faudrait ajouter à cette raison, d'une part, l'étroitesse des certaines routes et le mauvais état de ces dernières sont à la base des embouteillages observés et d'accidents enregistrés au quotidien ; et d'autre part, il faut dire que la problématique des accidents et des embouteillages des routes à Kinshasa doit se faire résoudre par la réhabilitation des grands axes et artères qui sont à ces jours moins spacieux et leur capacité devient moindre.

Aujourd'hui à Kinshasa, le secteur du transport est jonché de multiples difficultés, d'abord vu la vétusté de ces routes et leur état et ensuite, le manque d'entretien constitue la présence de plusieurs nids de poules qui causent beaucoup d'accidents journaliers et le phénomène embouteillages et bouchons qui ne donnent plus des réponses efficaces à la bonne circulation sur ces routes. Ce qui fait qu'il y a d'énormes défis à relever dans le secteur du transport à Kinshasa. De ces défis nous pouvons citer : l'absence d'une véritable politique d'organisation du transport en commun par l'autorité de tutelle, les harcèlements des policiers sur les transporteurs privés aux conséquences incalculables, les protestations des transporteurs en commun contre les présumées tracasseries par les agents véreux.

D'aucuns disent qu'il y a déficit du transport à Kinshasa. Et, à ce sujet, il faut dire que la voie ferrée soit prioritaire pour résorber cette crise de transport et désengorger les nombreuses files d'attentes des passagers dans les arrêts des bus qui sont même inexistantes.

La circulation sur la route est une entité qui obéit à des lois précises quant à sa régulation. La question de la circulation est un vaste champ de recherche qui doit se situer au carrefour des disciplines scientifiques. C'est pourquoi notre observation sur cette question nous incite à mener une analyse sociocritique une démarche participative de processus d'adaptation aux nouvelles techniques et connaissances sur les exigences chez les différents acteurs dans ce secteur dans un esprit de la sécurisation de la population.

En dehors de l'introduction et de la conclusion, notre étude se concentre autour de quelques points essentiels dont: les normes et principes existants en matière de circulation routière en vigueur en

RDC, l'insécurité routière et la flagrante violation du code de la route à Kinshasa et enfin, la courtoisie routière des différents acteurs du trafic routier.

I. Les normes et principes en vigueur en RDC ?

Cette première étape permettra de mieux appréhender la situation du pays ou de la ville de Kinshasa en matière de sécurité routière, de savoir quelles mesures il reste à prendre et dans quelle direction le pouvoir public doit orienter ses efforts pour mettre les usagers de la route à l'abri des accidents.

Toute société fonctionne selon ses normes. Mais, les institutions valent ce que sont les personnes qui les animent. Au lieu qu'il y ait des institutions fortes, par contre en RDC, nous avons des hommes forts. C'est cette culture qui prend corps dans ce pays où chacun veut être supérieur aux autres. Chacun veut être protégé soit par une autorité politique, soit par un militaire ou par un homme célèbre très populaire ; en RDC cette pratique s'appelle « parapluie ». Même dans le domaine du transport tous les propriétaires et conducteurs sont sous protection des gestionnaires des ministères de transport et de l'intérieur soit des policiers et des officiers militaires ou de la police et de la brigade routière. C'est la pratique des usagers de la route qui manquent de civisme. Ainsi donc, certains conducteurs ne respectent pas les droits d'autres usagers de la voie publique qui empruntent les routes. Parmi les personnes qui sont négligées et moins considérées, nous avons : les piétons, les cyclistes, motocyclistes. C'est un problème de mentalité ; donc, l'Etat doit faire en sorte que tous les usagers de la route intériorisent le civisme routier et observent les lois de la république. En quelque sorte, les gens doivent avoir une manière positive afin de bien se comporter quand on roule ou quand l'on emprunte la route. Ce qui

veut tout simplement dire que les gens devraient avoir une certaine éducation.

Il existe plusieurs textes existentiels qui régissent le secteur du transport mais, qui ne sont pas malheureusement respectés par les usagers et qui ne sont pas mis en application par ceux qui sont sensés le faire. Il y a un laisser-aller ou une faiblesse de l'autorité de l'Etat. Beaucoup de choses inacceptables se passent dans le secteur du transport, et certaines mesures et lois en matière ont été prises, mais souffrent cependant de leur applicabilité.

Tous les véhicules qui circulent à Kinshasa roulent ou ont l'habitude de rouler à grande vitesse. Chaque conducteur est pressé, d'où, chacun pense qu'il est dans la priorité sur la route. Personne ne respecte la loi ; c'est comme si on vivait dans une république bananière ou dans la jungle où les faibles sont écrasés par les hommes forts.

Il y a trop de corruption ou la mafia dans le secteur du transport. Entre autre « mbote ya likasu » ce qui signifie : la salutation de la noix de cola. Ce n'est pas en fait une salutation au vrai sens, mais, c'est un système qui consiste pour les conducteurs à remettre aux policiers commis dans des carrefours un petit montant de 500 FC pour gagner leur confiance. Cet argent est versé à chaque course que les conducteurs se pointent dans les postes où se trouvent les policiers. Il semble qu'avec la somme récoltée, à la fin de chaque journée, les policiers se cotisent et ont l'habitude d'organiser des petites ristournes qu'ils touchent pendant la semaine.

Il semble que les policiers appelés « roulage » soient plus friqués et ont les poches bien garnies par rapport à leurs collègues qui sont dans des sous-commissariats. Et, cela fait que la plupart des gens qui sont enrôlés dans la police finissent par se déverser dans la brigade routière qui paye mieux. Mais, une chose est

ridicule dans ce sens que, si les conducteurs sont habitués avec les policiers, quelle que soit la gravité d'une faute commise, il ne sera pas inquiété et ne sera jamais arrêté. C'est ici le lieu de dire qu'il y a beaucoup de flagrance des lois et des principes et normes qui règlementent la circulation routière. La corruption est donc la source d'impunité. Ces propos mettent fin à ce paragraphe pour ainsi chuter sur les dangers et l'insécurité croissants des usagers des routes kinoises.

II. L'insécurité routière et les accidents à Kinshasa

Etant donné le nombre d'accidents croissants sur les routes de Kinshasa, il est d'une grande nécessité de parler de la sécurité des personnes qui ont accès sur les routes de Kinshasa. Car, la flagrance de la violation du code de la route est la cause principale des plusieurs cas d'accidents à Kinshasa. En tout état de cause, la sécurité routière s'avère être une responsabilité publique. C'est ainsi que le recommande la loi congolaise dans la constitution de 2006 à son article 7, à ce sujet, voici ce qui y est dit suit : « Tout usager de la route est tenu d'éviter tout comportement susceptible de constituer un danger ou un obstacle pour la circulation² ». (Constitution de 2006 de la RDC: art. 7.1)

D'où, le respect du code de la route pour tous les usagers de la route est très important pour la bonne circulation et la sécurisation de toutes les personnes empruntant la voie routière. En effet, même partout ailleurs, la question de la sécurité routière pose problème et devient d'actualité dans tous les pays du monde. Les accidents de route font près de 1,3 millions de morts chaque année et un nombre important de blessés qui en sortent avec handicap avec près de 90 % des accidents mortels et non mortels qui en surviennent. C'est ainsi qu'un certain nombre des pays se sont réunis pour élaborer un recueil des lois pouvant régir la circulation routière.

Le code de la route, quid ?

Le code de la route est l'ensemble de conventions, des signes et des principes institués par le législateur pour la meilleure circulation de tous les usagers de la route ou de la voie publique.

En effet, le code de la route est universel avec seulement quelques particularités près dans tous les Etats qui ont ratifiés la convention de Genève du 19 septembre 1949 remplacée par les conventions internationales de Vienne du 3 et 8 novembre 1968 et par la circulation et la signalisation routière. Et le 30 août 1978, par la loi n° 78/022, la présidence de la république a exprimé la volonté politique pour aboutir à un instrument qui renforcerait la sécurité routière en publiant le nouveau code de la route qui doit, d'ailleurs, être revisité car tombé caduc compte tenu de l'évolution technologique, la modernisation des infrastructures.

Dans certaines artères de la capitale, il y a des panneaux implantés qui répondent aux normes internationaux émis par les experts de la prévention et la circulation routière. Il existe une instance instituée par le gouvernement de la république, sous l'autorité du ministère de transport et voies de communication, alors, chargée de veiller sur la mise en œuvre du code de la route et il y a la brigade routière de la police qui est commis dans chaque carrefour et certaines grandes artères pour surveiller et réguler le trafic routier et arrêter les auteurs des infractions qui ne respectent pas le code de la route.

Elle a pour mission de sensibiliser des usagers de la route pour prévenir les accidents dus à la circulation. Face à plusieurs irrégularités observées dans le chef des usagers de la route à Kinshasa qui provoquent les bouchons et les cas d'accidents, il faudrait à plusieurs fois organiser des campagnes de sensibilisation sur le civisme à adopter sur la route afin d'éviter le pire.

Depuis de nombreuses années, les Nations Unies et leurs Etats membres admettent que les accidents de la circulation constituent un défi. Cependant, ce n'est que ces dix dernières années que cette question a pris la place qu'elle mérite parmi les questions internationales de société et de développement les plus urgents³.

Aussi, la RDC qui est confrontée à ce même problème a souscrit aux résolutions données par ces pays. Mais, nous constatons malheureusement que le code de la route est sans cesse piétiné et les conducteurs kinois le violent en flagrance sans se rendre compte et parfois ces derniers le font sciemment. Pour cette raison, comme le code de la route n'est pas respecté, il y a l'incidence de beaucoup d'accidents et des plusieurs embouteillages sur les routes. Comme nous le fait remarquer Nsolo Joseph, la perception du risque accidentel au Katanga, particulièrement à Lubumbashi devient un phénomène de santé publique réel, vue l'accroissement du charroi automobile dans notre milieu par rapport aux années antérieures et cela dans un réseau routier resté statique depuis l'époque coloniale⁴. Il poursuit son propos en disant que les accidents de trafic routier comprennent essentiellement les accidents causés par les véhicules motorisés (voitures, camions, motocyclistes) mais aussi les bicyclettes et les tractions animales : dromadaires, ânes, chevaux en Mauritanie surtout. Les accidents de la circulation sont si fréquents que, parfois, ils se confondent avec les traumatismes.

Les victimes des accidents de la circulation sont surtout les piétons, les cyclistes et les motocyclistes et les passagers des transports en commun. Les organisations non gouvernementales qui

³OMS, Promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes d'accidents de la route ; guide à l'intention des ONG, OMS, Genève, 2012, p.3

⁴KAHUNGE NSOLO J., Profil épidémiologique des accidentés à Lubumbashi, Université de Lubumbashi, santé publique,

œuvrent en faveur de la sécurité routière et qui défendent les victimes de la route sont d'origines très diverses.

Le code de la route d'usage jusqu'à ce jour en RDC ne fait pas allusion à l'usage de phénomène du volant droit et ne parle même pas d'autoroutes qui n'existent pas. Aujourd'hui, les experts de la prévention et circulation routière internationale et la commission nationale de la prévention routière qui est l'institution technique du monde de transports chargée par le gouvernement congolais à veiller sur la mise en œuvre de notre code de la route ne savent pas à quel saint se vouer pour accomplir normalement sa tâche. Elle doit sensibiliser les usagers de la route pour prévenir les accidents de circulation bien que dépourvue des moyens et doit être associée pour implanter les panneaux sur les voies publiques. Cela serait possible grâce à une planification et une programmation rigoureuses des investissements pour la gestion des déplacements.

La conduite de l'automobile doit s'apprendre le mieux dans une école de conduite afin de permettre à l'apprenant conducteur de garder toute sa maîtrise dans la circulation au volant de son engin. Or, la majorité des conducteurs à Kinshasa font un auto apprentissage et éprouvent beaucoup de difficultés pour bien rouler sur les routes. Par conséquent, ils ont une méconnaissance de certains panneaux de signalisation qui les placent dans des situations routières à risque. Compte tenu du nombre élevé de panneaux existant dans notre environnement, il est dangereux pour eux qui ont des embûches pour rafraîchir leurs connaissances quant à leurs significations et à leur utilité.

Aussi, ils roulent avec des véhicules appelés communément 207, esprit de mort qui ont le monopole du transport en commun. Ce sont des véhicules déjà usés et amortis qui ne circulent plus en Europe où ils ont été fabriqués et sont déclarés hors usage. A ce

sujet, Ndaya Tshiteku, pour ne pas paraphraser ses propos lorsqu'elle décrit les conditions des passagers kinois à bord des véhicules de transport en commun, elle dit que ces derniers sont parfois habités par ce souci de ne pas voir leurs habits troués ou déchirés dans des vieux taxis ou taxis-bus qui ne sont pas confortables.

Par contre, ce sont les mêmes qui inondent les routes de Kinshasa et dont leurs conducteurs sont souvent responsables des accidents à cause de leur excès de vitesse. Or, si les véhicules sont en bon état requis, il y aurait moins d'accidents car, un véhicule en bon état aide le conducteur à se sentir en pleine possession de ses moyens sur la route. Il n'est pas nécessaire de détenir le titre de « meilleur mécanicien ou excellent chauffeur » pour détecter certains indices permettant de croire à quelque défectuosité plus ou moins grave surtout dans les routes de Kinshasa.

Nous donnons à cet effet, les caractéristiques des routes de la ville de Kinshasa.

En effet, il y a plusieurs facteurs qui sont à la base de la mauvaise circulation et de plusieurs accidents à Kinshasa; c'est notamment l'état des routes qui laissent à désirer. Dans la plupart des cas, elles sont mal entretenues. Il faut aussi signaler que les arrêts et les parkings des véhicules ne sont pas aussi bien aménagés surtout que chaque conducteur roule comme il veut et s'arrête là où bon lui semble. En plus, l'on doit faire constater les nombreuses épaves des véhicules abandonnées dans des avenues et au bord des routes. Il y a aussi plusieurs garages et marchés pirates placés en pleine voie publique. En outre, les eaux de pluies constituent une autre entrave de la bonne circulation des usagers des routes. De ce fait, le vieil adage qui dit qu'après la pluie vient le beau temps ne se confirme pas dans le contexte de la ville de Kinshasa où après la

pluie, vient le mauvais temps. En fait, c'est à cause des nombreux dégâts que les pluies surtout diluviennes causent même sur les routes, lesquelles en certains endroits ne sont pas bien aménagées et réhabilitées.

En outre, les caniveaux sont remplis d'ordures et souvent bouchés. C'est ainsi que lorsqu'il pleut, les eaux ne ruissèlent pas bien mais, débordent et, transforment les routes en rivières. Dans ces conditions, tout s'arrête, et même tous les usagers des routes, ceci revient à dire que pendant et après quelques heures après la pluie il n'y a plus de circulation. Ainsi, les flaques d'eaux et le sable mouillé (la boue) traînant longtemps et des nombreux trous font aussi de nids de poules sur la route. Aussi, pendant la nuit, il y a trop d'obscurité sur les routes de Kinshasa et c'est encore un autre mauvais élément empêchant la circulation et surtout que les routes ne sont pas éclairées. Et comme conséquence, cela gêne la fluidité de la circulation routière.

A cela, il faut ajouter que plusieurs avenues de Kinshasa sont pleines des garages et d'épaves des voitures abandonnées ; ce qui fait que même les éboueurs qui sillonnent les rues traînant leur chariot pour ramasser les déchets en criant « matiti » dans la capitale du « Kin Bopeto » soient aussi butés au même problème de circulation car les poubelles publiques font défaut. Les gens trouvent mieux de jeter leurs ordures ménagères et autres déchets sur les avenues.

Par ailleurs, il faut signaler aussi que les principes et les lois qui régissent la circulation sont souvent bafoués par les usagers des routes, si bien que très souvent, les mesures de sécurité ne sont pas observées par les chauffeurs qui roulent à vive allure. Certains automobilistes n'accordent pas toute l'importance voulue aux divers mécanismes de sécurité dont les autos sont pourvues. Ce sont les

normes de conduite sécuritaire et responsable qui exigent aux conducteurs vigilance et prudence au volant. Ce qui pose aussi un sérieux problème de circulation, c'est le nombre important des véhicules au volant droit qui perturbent le trafic.

A ce sujet, nous énumérons quelques exemples de non-respect de panneaux de signalisation routière ; là où il est interdit de s'arrêter et de stationner, certains conducteurs s'y arrêtent et stationnent sans tenir compte de la présence et de l'importance des mentions signalées dans ces panneaux. Très souvent, ils s'arrêtent à la simple demande des passagers qu'ils transportent. Parfois, s'ils ne s'arrêtent pas, les disputes s'en suivent entre les conducteurs, son receveur et les clients. Et, dans la plupart des cas, ils ne savent pas là où il faut s'arrêter, même si les panneaux ne sont pas placés et, pourtant, dans le code de la route, il est dit qu'on ne peut pas s'arrêter à moins de 10 mètres d'intersection de 20 mètres d'un arrêt. Malheureusement, ils foulent aux pieds cette disposition du nouveau code de la route. Mais, les panneaux de signalisation limitant la vitesse par exemple à 40 kilomètres par heure.

En outre, aucun conducteur ne respecte les panneaux de signalisation placés dans plusieurs points dangereux des différents axes routiers de la ville. Pour beaucoup de conducteurs, les lignes continues et discontinues ne leur disent rien. Ils les chevauchent et les franchissent à dessein or, marcher sur une ligne continue équivaut à un conducteur qui percute un mur et le trou ; pourtant, il devrait être sensé les voir et les contourner. Par ailleurs, les panneaux de signalisation d'interdiction limitant la vitesse à 60 kilomètres doivent respecter les couleurs universellement recommandées et doivent correspondre au code de la route qui donne les messages, les inscriptions doivent être peintes en noir ou en bleu mais à Kinshasa, c'est écrit en vert, ce qui est une violation grave du code de la route universel.

Au regard de toutes ces considérations, nous sommes en droit de dire que la circulation routière constitue un réel danger qui met tout le monde en insécurité. Cette affirmation est une manière de marquer notre accord avec les propos d'un autre penseur qui a parlé de la circulation routière qui dit : C'est surtout les automobiles qui sont les plus régulièrement concernées. Les deux roues motorisées sont en croissance comme cause des accidents de la circulation comme signalé par Naddumba⁵ qui dit avec le « deux roues » appelés « Boda Boda », les accidents de la circulation sont unanimement reconnus comme la première cause des traumatismes de tous genres : plaies, contusions, plaies contuses, brûlures, traumatismes crâniens, thoraciques, abdominaux, fractures.»

Suivant les proportions, il y a des statistiques de 19 % par jour que les usagers de la route (automobilistes et motocyclistes et les piétons) et même les agents de la police routière sont objets et sujets d'accidents. Parmi les causes des accidents régulièrement connus à Kinshasa, nous citons : les fausses manœuvres, les mauvais dépassements contraires à la prescription, la vitesse excessive, le dépassement de vitesse maximum autorisée, l'accélération, le non-respect de l'arrêt imposé sur les panneaux « STOP » ou feu rouge ou le clignotant, et le respect de priorité.

D'ailleurs, à observer nos conducteurs sur leur manière de circuler, nous constatons avec amertume que la plupart d'entre eux ne respectent pas les signalisations données par les panneaux et les robots qui réglementent le trafic dans des carrefours. Aussi, ils ne donnent pas priorité aux ambulances, aux corbillards et parfois aux cortèges. Il est à signaler aussi que beaucoup de véhicules de la police et des militaires n'observent pas le code de la route et croient être prioritaires sur les routes si bien que dans la plupart des cas, ils

⁵Naddumba, East and Central Africa Journal of surgery pour Kampala en Uganda (mai 2004), p. 27

provoquent le désagrément de la circulation, souvent, ils ne s'arrêtent pas au feu rouge, ils roulent toujours à vive allure et empruntent le sens unique alors contraire à la bonne circulation ; pourtant, ce sont eux qui devraient servir d'exemple sur la courtoisie routière. Parfois, ils sont victimes et auteurs d'accidents.

En définitive, l'accident n'est pas fatal, il est par contre évitable ; question d'être vigilant et respectueux du code de la route. Mais, c'est un danger qui nous guette dans chaque coin de route où roulent les engins à cause des inciviques.

La courtoisie des acteurs de la circulation routière à Kinshasa

En fait comme l'a évoqué Madame Ndaya dans l'énoncé de la thématique du 3e numéro du carrefour congolais, l'expression « yo mutu okoya kobongisa mboka oyo? » entendu: c'est toi qui va changer la situation du Congo (qui est donc mauvaise ou pire)? tombe à pic car elle est devenue monnaie courante dans toutes les lèvres du commun des congolais et surtout dans le chef des conducteurs et des receveurs des taxis-bus qui tiennent de mauvais langage pour s'adresser aux passagers et autres usagers de la route. En effet, c'est lorsque surtout qu'ils ont mal stationné, soit ils font un mauvais dépassement, une fausse manœuvre ou un autre faux pas qui gênent la circulation et que quelqu'un les reproche ou le rappelle à l'ordre que ces derniers utilisent cette fameuse expression comme réponse. Cette expression traduit bien que rien ne marche dans ce pays et par conséquent, chacun est libre de faire ce que bon lui semble. C'est pour autant dire que ces derniers s'inscrivent dans la logique de ne rien ou jamais corriger, même les vices ou le mal qui rongent la société congolaise. Cela signifie que le mal s'enracine dans la mentalité congolaise qui normalise ce qui est inadmissible ailleurs.

Parler de la courtoisie routière nous amène à se pencher sur les différentes attitudes et comportements affichés par les acteurs du secteur de transport routier et usagers de la route dans la ville de Kinshasa. Les politiques et les lois ne sont pas mises au point et appliquées de la même façon dans tous les pays. Il est donc essentiel de comprendre le fonctionnement interne du système de transport à Kinshasa. D'où, nous allons commencer par examiner quels sont les acteurs de la circulation routière. Il faut noter : les policiers ou les agents de la police routière commis pour la réglementation du trafic, la corporation des transporteurs, les conducteurs ou les automobilistes et les autres membres de l'ACCO, entre autre les chargeurs dans des parkings et les motocyclistes, les cyclistes, les pousse-pousseurs, les passagers qui empruntent les bus, les taxis et les taxis-bus sans oublier les piétons.

Le secteur de transport routier à Kinshasa nous fait assister à plusieurs scènes et spectacles que nous offrent très souvent les acteurs et opérateurs de la route. Nous constatons à cet effet, beaucoup de désordres; d'où, il y a des bagarres, les disputes parfois entre conducteurs automobilistes et les policiers de roulage, soit entre des motocyclistes appelés « wewa » et les agents de la police et, parfois entre motocyclistes et automobilistes, soit entre les chauffeurs et les clients et vice-versa. Il faut signaler qu'il y a trop des désordres et nous remarquons un certain dysfonctionnement dans ce secteur. Les chauffeurs d'une part et les policiers de roulage commis pour la réglementation de la circulation routière ont tous une part de responsabilité à partager.

Quant aux policiers, au lieu de veiller à la bonne circulation et la réglementation du trafic routier qui est leur mission première, malheureusement, eux sont préoccupés à arrêter arbitrairement et injustement les conducteurs même s'ils n'ont pas commis d'infractions. Ils sont là pour rançonner l'argent et non pour

travailler. En principe, si un conducteur commet une infraction sur la route, le policier devrait lui prodiguer des conseils pour lui faire observer la faute parfois commise par ignorance des certains principes du code de la route, lui mettre en garde et prévenir les dangers de la route. Par contre eux, quand ils arrêtent les conducteurs, parfois après qu'ils leur aient taxé des lourdes amendes arbitraires ou forfaitaires, dans la plupart des cas, ils ne leur remettent pas des quittances faisant preuve d'une amende régulière. Ce qui porte à croire que l'argent va dans les poches des individus au lieu que ce soit versé dans le denier public. Il y a là, évasion fiscale, donc, un manque à gagner pour l'Etat congolais. D'où, il nécessite une sérieuse administration et une véritable politique dans ce domaine du transport.

Par ailleurs, il faut signaler la présence ou l'intervention de plusieurs agents dans le service du transport. Et à ce point, nous évoquons la question de la tracasserie policière longtemps décriée par les conducteurs qui tentent à maintes reprises d'amorcer des journées sans taxis et des mouvements de grèves dans la ville de Kinshasa. Ce qui rend difficile le transport en commun.

Parmi ces différents agents et services que nous trouvons sur terrain, nous pouvons énumérer : la police de roulage, les bureaux deux, les agents de contrôle commis par le ministère de transport et voie de communication, les chargeurs ou agents de l'ACCO (association des chauffeurs du Congo) qui sont présents dans tous les parkings ou terminus et travaillent en collaboration avec les autorités urbaines ou l'hôtel de ville. Ils sont éparpillés à travers toute la ville. Ils ont pour rôle de tracer et planifier les itinéraires et les lignes que les taximen doivent emprunter et défendre les intérêts des conducteurs et les propriétaires des véhicules. Eux aussi font la loi de leur manière et font payer des taxes aux conducteurs. Très souvent, ce sont eux qui fixent le taux et le prix de la course pour

chaque tronçon en collaboration avec l'autorité urbaine. Très souvent, lorsqu'il y a augmentation du prix du carburant dans les stations, sans attendre l'autorisation de l'autorité, eux préfèrent fixer la tarification pour le transport qu'ils revoient déjà à la hausse.

Les embouteillages ont des conséquences et causent plusieurs préjudices dont le retard et la perte des temps. A ce propos, nous notons que beaucoup de gens ont raté des rendez-vous importants, ils ont avorté des voyages d'affaires ou d'études, certains ont connus des situations pour leur travail, comme l'embauche, plusieurs ont parfois été révoqués. Plusieurs patients ont aussi manqué des consultations médicales ou des rendez-vous avec leurs médecins traitants. de traitements, de nombreux écoliers, élèves, étudiants et enseignants ont raté des leçons, des interrogations ou des examens qu'ils devraient présenter. Il en est de même pour les accidents au cours desquels des centaines des personnes trouvent la mort, certains en deviennent inaptes car se voient les parties de leurs membres du corps amputés. Beaucoup d'autres perdent leurs biens, les dommages sont énormes.

Dans le chef de beaucoup de conducteurs, ce qui leur est reproché, c'est le manque de savoir-être, ainsi, nous déplorons leur façon d'agir. Leur conduite et comportement sur la route laisse à désirer. Ils accusent un incivisme accru. Que ce soit les conducteurs, des receveurs et des chargeurs ils n'ont pas pour la plupart de bonnes manières, ils manquent de respect et de considération pour les passagers. Ils n'ont pas un bon langage vis-à-vis de leurs clients avec qui ils engagent des discussions à cause parfois d'une incompréhension, ou sur le prix de course. Par moments, les chauffeurs ou les receveurs lancent des injures publiques ou des insanités à l'égard des passagers sans se gêner ou se rendre compte qu'ils portent atteinte à l'intégrité morale et aux bonnes mœurs publiques. Dans la plupart de cas, ils se comportent

comme les hors la loi et ne respectent pas souvent la réglementation en matière de transport des personnes et leurs bagages. Il n'y a donc pas moyen qu'ils roulent dans les conditions optimales.

Certains conducteurs n'ont pas des documents pour rouler sur la route. Pourtant, par principe de conduite, avant de conduire un véhicule automobile, un conducteur devra à tout prix se munir des papiers l'autorisant de circuler sur la voie publique. Pour ce faire, les documents lui exigés sont : le permis de conduire, la carte rose, la vignette, l'attestation d'assurance, la carte violette (expertise), le carnet d'entretien, le formulaire de constat amiable. Tous ces documents doivent toujours être présentés à toute réquisition des agents de contrôle commis dans la circulation des engins et automobiles.

Mais, très souvent, il se fait que les conducteurs en manquent et parfois n'ont aucun parmi tous ces documents cités, c'est ce qui fait que ces derniers échappent aux contrôles des policiers et s'arrêtent là où il ne leur est pas permis et qu'à l'arrivée de ces agents, ils prennent la poudre d'escampette. Or, pour être chauffeur à Kinshasa comme partout ailleurs, il faut être titulaire d'un permis de conduire qui est délivré par le ministère de transport et communication. La majorité des conducteurs qui n'ont pas des permis sont ceux qui n'ont pas été dans une école des chauffeurs qu'on appelle auto-école. Ils apprennent à conduire de façon irrégulière, c'est-à-dire que ce sont les chauffeurs qui leur cèdent le véhicule à des heures tardives lorsque la route devient dégagée. En fait, au fur et à mesure qu'ils tiennent le volant, ils s'habituent et il suffit qu'ils sachent déplacer un véhicule, ils se font passer pour chauffeurs et commencent à rouler sur la route sans avoir été soumis à un test à la suite duquel tout conducteur devrait faire pour obtenir son permis de conduire. Cette situation arrange et profite beaucoup plus à ces policiers qui, au lieu de traduire en justice tous

les conducteurs malfrats qui roulent sans permis de conduire surtout et toute autre pièce exigée, au contraire, ils se plaisent à faire semblant de les arrêter, mais en réalité, ils s'entendent avec eux pour recevoir des pots de vin.

Dans la plupart des cas, nous remarquons que certains automobilistes roulent au volant sous les effets de la drogue et de l'alcool, ce qui leur est interdit par la loi. Parfois, nous les voyons en train de boire pendant qu'ils sont au volant. Or, il y a un principe sacré qui dit à tout conducteur ou machiniste : « conduire ou boire ». C'est là une invitation à la prévention routière. À cet effet, un conducteur doit choisir l'un de deux choix et non faire les deux à la fois avec. C'est-à-dire, quand un chauffeur boit, il ne peut pas conduire. Les deux (boire et conduire) ne peuvent pas aller de pair. Là, il faut noter que ces derniers n'ont aucune notion du code de la route et quand ils roulent, ce sont eux qui n'ont pas la maîtrise de la conduite et roulent sans respect des règles, par conséquent, ils causent beaucoup d'embouteillages et font beaucoup d'accidents. De ce fait, nous disons que le manque d'observation de cette règle est aussi à la base de plusieurs cas d'accidents à Kinshasa que la chaîne de télévision Molière et certaines magazines nous montrent sont dus à l'ivresse.

Certains véhicules qui roulent à Kinshasa n'ont pas de plaque d'immatriculation, celles-ci sont distribuées par la DGI (Direction générale des impôts). La loi dit que chaque véhicule ou engin roulant doit avoir une plaque pour qu'il soit identifié. Mais, il se fait qu'à Kinshasa, la majorité des propriétaires des véhicules ou des conducteurs se comportent en hors la loi, et s'arrangent en sorte que leurs véhicules roulent sans plaque d'immatriculation et des vitres fumés. Pourtant, il est connu de tous que grand nombres d'actes de kidnapping ou de vol, ce sont des pareils véhicules que les malfaiteurs et bandits se servent pour leurs besognes. Ils le font

pour échapper au contrôle et aux poursuites en cas d'accidents ou des faux pas. Très souvent, certains roulent avec des véhicules qu'on affiche d'autocollants mentionnés laissez-passer ou rodage moteur.

Malgré l'existence de la loi et certaines règles de conduite et des comportements, nous trouvons qu'il y a beaucoup de désordres à Kinshasa comme nous le fait constater Trefon⁶ qui a mené une enquête sur la ville de Kinshasa. En réalité, par rapport à cette étude, nous savons tous que le désordre existe dans tous les secteurs de la vie nationale en RDC. Du reste, le secteur de transport n'en est pas épargné. Comme c'est un domaine important qui met en danger les vies humaines et cause beaucoup de dégâts, il importe que des mesures sécuritaires soient prises. Et, face à cette situation, la solution à long terme réside dans la sensibilisation de tous les usagers de la route. Celle-ci vise à signaler l'existence des dangers toujours permanents sur la route, ce qui nécessite une attention particulière afin que chacun intériorise la connaissance des normes, des principes sur l'usage de la route. C'est un élément fondamental de la prévention des accidents de la route qui aussi influé dans le changement radical des mentalités pour que les usagers de la route et tous les acteurs du secteur de transport routier adoptent des comportements positifs à tous les niveaux pour que les routes soient rassurantes, que la circulation soit aisée et faciles, les arrêts et les parkings des bus soient désengorgés et les tracasseries policières et agressions des conducteurs baissent, ce faisant, le taux d'accidents routiers comme nous l'assistons à plusieurs reprises cesseront d'accentuer et les gens seront protégés et sécurisés sur la route.

⁶TREFON Th., *Ordre et désordre à Kinshasa, réponses populaires à la faillite de l'Etat*, L'Harmattan, Paris, 2004, p. 18

Conclusion

Notre réflexion sur la circulation routière est une problématique des embouteillages et d'accidents à Kinshasa est partie du constat d'une grande fréquence d'accidents de circulation. C'est une analyse sociale qui est l'approche qui nous a guidé dans la collecte des données sur le nouveau phénomène inquiétant qu'on observe dans la plupart des axes et artères routiers de Kinshasa. Notre problématique majeure a consisté à comprendre ce qui se passe dans la circulation des usagers de la route.

A la suite de notre observation, nous étions amenés à poser la question majeure de notre recherche qui consistait à savoir quels sont les facteurs qui font qu'il y ait tant d'embouteillages et d'accidents sur les routes de Kinshasa, ainsi, nous avons aboutis à l'hypothèse telle que ces phénomènes sont fréquents à cause du non-respect des lois et des règles qui régissent la circulation routière d'une part, et l'ignorance des certaines normes de conduite et de la flagrance du code de la route par les usagers, d'autre part. C'est ainsi que la fréquence de nombre croissant de ces accidents à répétition et la situation de plusieurs embouteillages ne pourraient nous laisser indifférents. Cette question devient un problème majeur qui fait couler pas mal d'encre et de salive. Le problème de transport à Kinshasa devient un véritable phénomène de société.

C'est ce qui fait que la route à Kinshasa deviennent un mouvoir au regard du nombre incalculable d'accidents enregistrés tous les jours. A cela s'est ajoutée l'absence de l'autorité de l'Etat qui est affaiblie par les conducteurs des engins roulants et de tous les acteurs du secteur de transport qui s'adonnent au laisser-aller du fait de la corruption.

Nous avons aussi relevé certains faits tels que ; l'absence d'une vraie politique d'organisation du secteur de transport en commun

par l'autorité gouvernementale, les harcèlements des policiers sur les conducteurs qui sont des employés des propriétaires privés des véhicules aux conséquences fâcheuses comme les soulèvements et protestations de ces derniers, la grève à répétition suite à ce qu'on désigne communément « les tracasseries policières ».

A cet effet, l'Etat devient démissionnaire du fait qu'il n'a pas de sociétés de transport urbain. Par voie de conséquence, la situation de désordres va toujours perdurer et ne pourrait pas s'améliorer si tôt. Et, il est tout à fait normal que le secteur de transport connaisse un certain dysfonctionnement surtout que ce sont les privés qui en détiennent le monopole et s'imposent si bien qu'ils se révoltent très souvent lorsque certaines mesures prises par l'autorité ne les arrangent pas. La plupart de temps, nous remarquons que ces derniers mettent l'Etat à genoux, il assiste impuissant et la loi en la matière de régulation du trafic routier est bafouée. Cependant cela semble une réponse du berger à la bergère.

C'est pourquoi, afin de mettre fin à cette situation et, résoudre durablement la crise du transport urbain dans cette grande mégapole, il faudrait que le gouvernement apporte un appui financier à ce secteur important de la vie nationale, il devrait participer de façon significative au développement économique du pays en créant beaucoup de sociétés de transport qui n'existent presque pas. L'Etat devra à tout prix organiser le système de transport de masse qui doit desservir un grand nombre des passagers dans les bus pour que la donne sur la problématique de transport à Kinshasa change définitivement.

Bibliographie

- AIDE-MEMOIRE DE L'ACADEMIE DE LIRU, organe de formation de l'Union Internationale des Transports routiers (IRU) WWW.iru.org/academy

- KAHUNGE NSOLO J., Profil épidémiologique des accidentés à Lubumbashi, Université de Lubumbashi, santé publique,
- KINGUANGU L., Violation flagrante du code de la route en RDC, in Hplus n° 24, (magazine), Kin 2015
- MWENE BATENDE, Espace discursif sociologique, débat sur la valeur des connaissances des discours produits, Ed. Laak, Kinshasa, 2014
- NADDUMBA, E., East and Central Africa Journal of surgery pour Kampala en Uganda (mai 2004)
- NGIMBI M., Kinshasa 1881-1981 : 100 ans après Stanley, Problèmes et avenir d'une ville, Kinshasa, 1995
- ODIMBA E B., Aspects particuliers des traumatismes dans les pays peunants d'Afrique. Un vécu chirurgical de 20 ans, mémoires de l'Académie Nationale de Chirurgie, France, 2007,
- TABA L., Population, environnement, développement, intégration, Paris, 1995
- TREFON Théodore, Ordre et désordre à Kinshasa, réponses populaires à la faillite de l'Etat, L'Harmattan, Paris, 2004
- OMS/ Banque mondiale, Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004
- OMS, Promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes d'accidents de la route ; guide à l'intention des ONG, OMS, Genève, 2012
- CONSTITUTION DE LA RDC, RDC 2006
- JOURNAL OFFICIEL DE LA RDC, 45 eme année, n° spécial, 30 juin 2004
- NOUVEAU CODE DE LA ROUTE, Loi n° 78/022 du 30 août 1978 portant

Webographie

- Wynter A, La fin de l'hécatombe, Sécurité routière, http://www.redcross.int/FR/mag/magazine2005_2/4-9.html
- www.mtqsignalisation.mtq.gouv.qc.ca ou encore le Guide de la route.
- Tikouoka, JR, Tableau de bord sur les accidents de circulation au Cameroun, septembre 2001: <http://www.icicemac.com/nouvelle/index.php3>

- LautredouG. Viet Nam: d'une ville l'autre, La sécurité routière.
http://www.redcross.int/FR/mag/magazine2005_22/4-9html
- www.saaq.gouv.qc.ca.
<http://www.makeroadssafe.org/fr/Pages/default.aspx>
- Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 : lancement mondial à l'adresse suivante : http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/fr/index