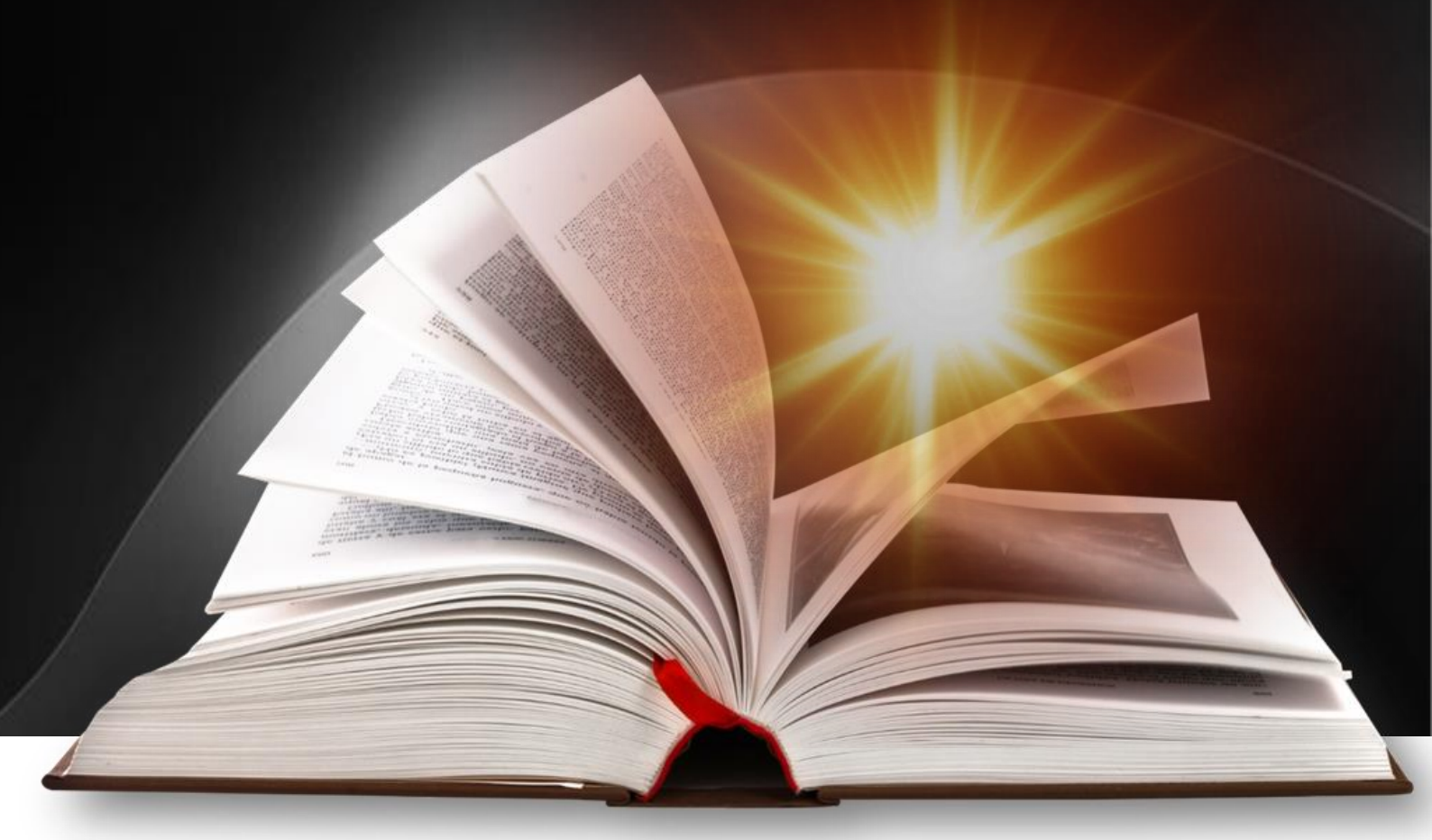
ISSN
: 2790-6248
: 2790-6256

RPJ

Revue Panafricaine de la Jeunesse

- Pan African Youth Journal -



Volume 4, n°1, Janvier- Avril 2025

EDITIONS LUMUMBA
Un nouvel élan de l'édition africaine

Association Panafricaine pour l'Encadrement et la Formation de la Jeunesse

African Scientific Universe

Afrindala Group

© Editions Lumumba

Crise de la gouvernance de la mobilité à Kinshasa : étude des pratiques et tensions au sein de la société TRANSCO

[Governance Crisis of mobility in Kinshasa: a study of practices and tensions within the TRANSCO company]

Pierre OLELA NGONGO
Université de Kinshasa/RD Congo
Email: alphonsonjunior@gmail.com

Julienne BONANA BISCA
Centre de Recherche sur l'Enseignement de la Mathématique/RD Congo
Email: juliennebonane@gmail.com

ISSN

: 2790-6248

: 2790-6256

Revue Panafricaine de la Jeunesse

- Pan African Youth Journal -

DOI : https://doi.org/10.58610/RPJ.2790.6248.6256.31

Editions Lumumba I Afriscience I Association Panafricaine pour l'Encadrement et la Formation de la Jeunesse

EDITIONS LUMUMBA

Un nouvel élan de l'édition africaine

Revue Panafricaine de la Jeunesse (RPJ)

ISSN : 2790-6248

e-ISSN : 2790-6256

© Editions Lumumba - APANAEFJ

Bibliothèque Nationale du Congo I Ordonnance loi n° 89-010 du 11 janvier 1989 – Permis d'implantation n° BNC/DPHK/08/2022

Afrindala Group

La Revue Panafricaine de la Jeunesse (RPJ) est une revue scientifique internationale, interdisciplinaire et interactive. Elle se veut un lieu de diffusion de travaux de recherche originaux et substantiels sur diverses questions liées aux enjeux et défis des sociétés africaines, dans toutes les disciplines scientifiques. La RPJ est enregistrée par le Centre International de l'ISSN (International Standard Serial Number) sous les numéros ISSN : 2790-6256 et e-ISSN : 2790-6248.

Les Éditions Lumumba, sous la houlette du label panafricain Afrindala Group, branche scientifique « Afriscience », sont une maison d'édition établie en RD Congo conformément à l'Ordonnance-Loi n° 89-010 du 11 janvier 1989 et opérant sous le permis d'établissement n° BNC/DPHK/08/2022. Enregistrées auprès de l'Agence Internationale de l'ISBN, par l'intermédiaire de l'Agence Francophone pour la Numérotation Internationale du Livre (AFNIL), les Éditions Lumumba sont répertoriées sous l'identifiant éditeur : 978-2-38489.

Le comité scientifique international, composé d'enseignants et de spécialistes d'Afrique et d'ailleurs, assure une diversité d'expertises et de perspectives. En tant que membre de Crossref, une organisation américaine participant à l'indexation globale du contenu scientifique, les Éditions Lumumba bénéficient d'un préfixe DOI (10.58610) pour attribuer un DOI unique à chaque œuvre éditée. Cela permet aux publications d'être accessibles à des milliers de membres de Crossref et à des centaines d'organisations, y compris des institutions scientifiques et universitaires du monde entier, augmentant considérablement la visibilité et l'impact international des travaux publiés.

Les Éditions Lumumba s'appuient sur un vaste réseau de distributeurs et de partenaires internationaux, incluant des universités, des ONG et de grandes plateformes telles que CAIRN.INFO (la plus grande bibliothèque numérique francophone), DILICOM, Afriscience, etc.

© Editions Lumumba

Revue Panafricaine de la Jeunesse

— RPJ —

– Pan African Youth Journal –

Revue scientifique internationale, interdisciplinaire et interactive

Périodicité : avril, août et décembre

Prix du numéro : 45 USD

Abonnement annuel : 100 USD

Version numérique disponible sur : www.afriscience.org

Suivez-nous sur nos réseaux sociaux :

@editionslumumba | @afriscience

Tél. (+243) 90 43 370 19
Email : contact@editionslumumba.com
Site web : www.editionslumumba.com
Siège : 10, avenue de la Moto croisement boulevard M'siri, ville de Lubumbashi, RD Congo

Editorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

C'est avec une ferveur renouvelée et un sens aigu de notre responsabilité intellectuelle que nous vous convions à franchir les portes de cet espace unique, dédié à la célébration de l'intelligence et de la créativité africaines dans toute leur splendeur. La **Revue Panafricaine de la Jeunesse (RPJ)** se positionne ici comme un carrefour où se croisent réflexion académique et innovation pragmatique, dans une quête inlassable de réponses aux défis multiformes de notre époque.

Dans un monde en constante mutation, cette revue se veut une boussole, orientant les esprits curieux vers des territoires inexplorés de la pensée critique. Chaque article, chaque réflexion, chaque témoignage publié dans ces pages transcende les barrières géographiques et culturelles, tissant une toile intellectuelle où l'Afrique dialogue avec le reste du monde. Loin des visions simplistes et uniformisantes, cette revue offre une lecture plurielle et nuancée, où la diversité des perspectives est érigée en moteur de compréhension et de transformation.

Ce numéro particulier s'inscrit dans une dynamique audacieuse : celle de faire rayonner non seulement l'ingéniosité scientifique, mais également la richesse des expériences humaines qui en sont le socle. À travers des contributions d'une rigueur exemplaire, nos auteurs dévoilent des idées qui jaillissent des contextes de résilience et d'espoir, et qui trouvent leur force dans l'intersection de disciplines, de cultures et de visions. Ces pages témoignent d'une Afrique en mouvement, une Afrique créative et porteuse de solutions pour un avenir plus inclusif et durable.

Loin d'être un simple réceptacle de savoirs, cette revue est un espace vivant, animé par une communauté d'auteurs, de chercheurs et de penseurs qui s'engagent à poser des jalons pour le développement scientifique et social. Ensemble, ils bâtissent des ponts entre l'universel et le particulier, entre le local et le global, démontrant que l'innovation africaine est non seulement pertinente, mais essentielle à l'évolution des sociétés contemporaines.

Notre comité éditorial, appuyé par une équipe scientifique d'excellence, veille à garantir une qualité irréprochable à chaque publication. Ce travail collaboratif, empreint de rigueur et d'éthique, reflète notre ambition de faire de la RPJ un vecteur de transformation sociale et une tribune où les voix africaines s'expriment avec force et conviction. Chaque numéro est une invitation à repenser les paradigmes dominants, à déconstruire les stéréotypes, et à envisager de nouvelles façons de concevoir le rôle de l'Afrique dans le monde.

Alors que vous parcourez ces pages, nous espérons que vous serez saisi(e)s par l'ampleur des idées, la profondeur des analyses et la portée des visions qui y sont présentées. Plus qu'une lecture, cette revue est une expérience, une immersion dans un univers où la science et la pensée critique façonnent les contours d'un avenir prometteur.

Plongez dans cette aventure intellectuelle, où l'Afrique se réinvente et inspire le monde. Ensemble, poursuivons le rêve d'un continent qui, par sa richesse intellectuelle et sa créativité, se hisse au rang des acteurs incontournables de la réflexion mondiale.

Bonne lecture et bienvenue dans cet univers d'idées, d'innovations et de découvertes !

L'équipe éditoriale

Equipe de la revue

Comité de rédaction :

- Directeur de Publication : M. le Pr. Basile Mulwani Makelele, RD. Congo
- Rédacteur en chef : M. le Pr. Philippe Kasongo Maloba Tshikala, Belgique
- Rédacteur en chef Adjoint : M. Valery Ngoy Ndala, RD. Congo
- Secrétaire éditorial : William Agbaka, Bénin
- Coordinateur du processus d'adhésion : M. Josué Lwamba, RD Congo
- Gestionnaire administratif : Banon Zinsou Côme, Bénin
- Gestionnaire financière : Clarisse Mwelwa Bilepo, RD Congo
- Coordinateur des partenariats : Fidèle Bukasa Kabwe, RD Congo
- Traducteur en chef : Dr. Fo-Koku D. Woameno, Togo
- Responsable de la publication en ligne : M. Mayou Nkensa, Cameroun

Comité scientifique :

- Dr. Abdoulaye OUEDRAOGO, PhD en Gestion de Projets, Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan (MEFP) au Burkina Faso, Burkina Faso
- Dr. Abi-Kaberou Gildas, PhD en Sciences de l'Education, Ecole Normale Supérieure (ENS/Porto-Novo) et à l'Institut de Psychologie de Travail et des Organisations (PTO), Bénin
- Dr. Adaba Koffi Amessou, PhD en Sociologie (Sociologie Politique), Université de Lomé, Togo
- Dr. Adrien Mazanga Nakunyi, PhD en Sciences de l'Education, Université Simon Kimbangu de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. Akimou TCHAGNAOU, PhD en Sciences de l'Education et de la Formation, Université André Salifou de Zinder, Niger
- Dr. AMBOMBI EYOLO Azede Espoir, PhD en criminologie, PhD en pédagogie, en psychologie des organisations, Directeur de la chaire MBA, Afrikan campus, Formateur à l'école de police du Congo, Congo Brazza
- Dr. Amoussou Franck, PhD en Linguistique Anglaise Appliquée, Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- Dr. Andi Cudai Nur, PhD en Education, Makassar State University, Indonésie
- Dr. Ballo Drisa, PhD en Roman africain, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali
- Dr. Basile Mulwani Makelele, PhD en Psychologie, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. Bernard Aristide BITOUGA, PhD en Anthropologie (Anthropologie sociale et culturelle), Université de Douala, Cameroun

- Dr. Bruno Duovany BEKOLO ENGOUDOU, PhD en ethnologie-anthropologie, Université de Douala, Cameroun
- Dr. Carine Nadège BOUMA, PhD en Droit privé, Université de Bamenda, Cameroun
- Dr. Dédé Terence, PhD en Lettres, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
- Dr. Doba SORO, PhD en Anthropologie Sociologie, Université Polytechnique de Man, Côte d'Ivoire
- Dr. Dre NGONO OSSANGO PANGRACE, PhD en Psychologie, Spécialité : Psychologie du développement humain, Université de Yaoundé, Cameroun
- Dr. ESSOME LELE GIslain Arnaud, PhD en Langue et Linguistique espagnoles, option Sémiotique iconotextuelle, Asociación de Cervantistas ECLLA – Études du Contemporain en Littératures, Langues et Arts, UJM Saint-Étienne UFD LLSL – Littératures, Langues et Sciences du Langage, Univ. Maroua, Cameroun
- Dr. Fidélie NTSHIKALA MBUYA, PhD en Psychologie, Université de Kolwezi, RD Congo
- Dr. Fo-Koku D. Woameno, PhD en Littérature et civilisation américaine, Université de Lomé, Togo
- Dr. Gano Nouhou, PhD en Analyse du discours, Université cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal
- Dr. Gninneyo Sylvestre-Pierre NIYA, PhD en Sciences de l'éducation, Spécialité : Politiques éducatives (Éducation inclusive), Ecole Normale Supérieure/Koudougou, Burkina Faso
- Dr. Ilunga Bumute Christian, PhD en Psychologie, Université de Likasi, RD Congo
- Dr. Jean Pierre Kayembe Kayembe, PhD en Chimie, Rhodes University, South Africa
- Dr. Jeef TSHITAMBA KABALA, PhD en Sciences Politiques et Administratives, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. José NGOY WA NGOY TWITE, PhD en Psychologie du travail, spécialité : psychopathologie du travail, Université de Kolwezi, RD Congo
- Dr. Kabiena Kuluila Pierre Valery Dieudonné, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. Kabuya-Kabeya Sthilobo Hilaire, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. Kaniki Wa Cilombo Joseph-Robert, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. KONGUE Toyindou, PhD en Géographie, Option Géographie humaine, rurale et économique, Université de Lomé, Togo
- Dr. KONÉ PATRICE M'BÉTIEN, PhD en Criminologie, Université Félix Houphouet Boigny, Côte- d'Ivoire

- Dr. KOUADIO BAYA BOUAKI, PhD en Sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
- Dr. KOUADIO Yao Adoman Francis, PhD en Sociologie politique, West Africa Social Science Laboratory, Côte- d'Ivoire
- Dr. Lago Blé Angelin, PhD en Histoire, Université Jean-Lorougnon Guede, Côte d'Ivoire
- Dr. Lokossou Bonaventure, PhD en audiovisuel et de l'information, de la communication, Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- Dr. Matthias Cinyabuguma, PhD en Economie, Banque mondiale, RD Congo
- Dr. MBANGI MBONZALE, PhD en sciences sociales, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. MBULA MUSASA M. Serge Caleb, PhD en Sciences (Géologie du Pétrole), Université Pédagogique Nationale (UPN)/Kinshasa, RD Congo
- Dr. Metsena Ndjavoua, PhD en Histoire des Relations Internationales, Université de Maroua (Cameroun)/ Institut Universitaire de Développement International (IUDI), Cameroun
- Dr. Mohamed Atteyoub H. dit Modibo SIDIBÉ, PhD en Sciences Économiques et de gestion, Université des sciences sociales et de gestion de Bamako, Mali
- Dr. Moussa Coulibaly, PhD en Sciences du langage et de la Communication, Université Assane Seck de Ziguinchor du Sénégal, Sénégal
- Dr. Moussa Dourfaye Abdoul-kadze, PhD en santé, Santé publique, épidémiologie, biostatistique, recherche en santé, Hôpital de référence de Maradi, Niger
- Dr. Nebie Boukary, PhD en Sciences du Langage, Université de Fada N'Gourma, Burkina Faso
- Dr. Ngala Ntumba Peter, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. NGOIE KAZIMINGI Patrick, PhD en Sciences de l'Education, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. Ngoy Ndombe Alain, PhD en Droit, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. Nkongolo Mulami Kapweka Alphonse, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. Norbert Aimé MELINGUI AYISSI, PhD en Histoire, Université de Douala, Cameroun
- Dr. Ntita Ntita Jean Christ, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. Nyebe Atangana Sandrine, PhD en Sciences de l'Education, Membre du Laboratoire BONHEURS, CY Cergy Paris Université, Cameroun
- Dr. Outéndé TOUNDOU, PhD en Physiologie végétale, Agrophysiologie, fertilisation des sols, Université de Lomé, Togo

- Dr. Philippe KASONGO MALOBA TSHIKALA, PhD en Psychologie, Université de Lubumbashi, Belgique
- Dr. Raymond-Bernard AHOUANDJINOU, PhD en socio-anthropologie, andragogue et juriste, Association Internationale des Sociologues de Langue Française et du Centre d'Etudes et de Recherche en Education et Interventions Sociales pour le Développement (CEREID), Bénin
- Dr. Richard Muimbi Kitumba, PhD en Droit, Université de Kabinda, RD Congo
- Dr. SAIDI Hicham, PhD en sciences économiques et gestion, Université Moulay Ismaïl, FSJES – Meknès, Maroc
- Dr. SIDIBÉ OUSMANE, PhD en Linguistique du Discours, Université de San Pedro, Côte d'Ivoire
- Dr. Tamia Jules-Amstrong, PhD en Psychologie, Spécialité : Psychologie du Travail et des Organisations, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
- Dr. Xie Huifang, PhD en Sciences de l'Education, Université pédagogique d'Etat du Liaoning, Chine
- Prof. Dr. DIEU LOBA ARNAUD, Professeur titulaire CAMES, Université Félix Houphouet Boigny, Côte d'Ivoire.

Revue Panafricaine de la Jeunesse
Revue scientifique internationale
ISSN : 2790-6248 I e-ISSN : 2790-6256
Editions Lumumba
Un nouvel élan de l'édition africaine
Email : contact@editionslumumba.com
Afriscience
African Scientific Universe

Crise de la gouvernance de la mobilité à Kinshasa : étude des pratiques et tensions au sein de la société TRANSCO

[Governance Crisis of mobility in Kinshasa: a study of practices and tensions within the TRANSCO company]

Pierre OLELA NGONGO
Université de Kinshasa/RD Congo
Email: alphonsonjunior@gmail.com

Julienne BONANA BISCA
Centre de Recherche sur l'Enseignement de la Mathématique/RD Congo
Email: juliennebonane@gmail.com

Résumé

Cette recherche analyse les dysfonctionnements dans la gestion du transport urbain à Kinshasa, en se focalisant sur la société publique TRANSCO. Elle met en évidence que, face à l'insuffisance de financement et à l'absence d'un encadrement efficace, les agents de TRANSCO ont développé des stratégies alternatives, telles que le système informel dit « demi-terrain ». Ce dernier consiste à modifier les itinéraires pour accroître les revenus et éviter les embouteillages. Ces pratiques reflètent une gouvernance fortement politisée, peu efficace et centralisée, où les intérêts personnels priment souvent sur les impératifs du service public. L'absence de collaboration entre les différents acteurs du secteur exacerbe la désorganisation et les tensions internes au sein de l'entreprise. Les usagers, quant à eux, subissent les conséquences de cette crise à travers un service instable, peu fiable et souvent inadapté aux besoins réels de la population. Par ailleurs, le rôle de TRANSCO en tant qu'acteur public s'estompe progressivement aux yeux des citoyens. En conclusion, l'étude préconise une refonte du modèle de gouvernance actuel, fondée sur une plus grande autonomie de gestion, des réformes institutionnelles, une meilleure transparence et une implication accrue des parties prenantes.

Mots-clés : gouvernance, mobilité urbaine, Kinshasa, tensions internes, pratiques informelles, acteurs, TRANSCO.

Abstract

This study examines the dysfunctions in urban transportation management in Kinshasa, focusing on the public company TRANSCO. It highlights that, due to insufficient funding and ineffective oversight, TRANSCO agents have developed alternative strategies, such as the informal practice known as "demi-terrain," which involves altering routes to increase revenue and avoid traffic congestion. These practices reflect a highly politicized, inefficient, and centralized governance structure, where personal interests often take precedence over public service obligations. The lack of collaboration among stakeholders in the sector exacerbates disorganization and internal tensions within the company. As a result, users experience an unstable, unreliable service that frequently fails to meet the population's actual needs. Furthermore, TRANSCO's role as a public entity is increasingly unclear in the eyes of the public. In conclusion, the study recommends a comprehensive overhaul of the current governance

model, advocating for greater management autonomy, institutional reforms, enhanced transparency, and broader stakeholder involvement.

Keywords: governance, urban mobility, Kinshasa, internal tensions, informal practices, stakeholders, TRANSCO.

0. Introduction

La mobilité urbaine à Kinshasa, mégapole de plus de 15 millions d'habitants, est confrontée à de nombreux défis structurels et fonctionnels. Politiquement, elle dépend fortement des décisions gouvernementales (subventions, nominations à la tête de TRANSCO, partenariats), et bien que TRANSCO soit un outil de politique publique, il est souvent instrumentalisé à des fins électorales, ce qui, combiné à une faible recevabilité politique et à l'absence d'un plan intégré de mobilité urbaine, rend sa gouvernance instable. Sur le plan économique, le coût de fonctionnement de TRANSCO dépasse largement ses recettes, soulevant des questions de rentabilité et de financement, tandis que la mauvaise gouvernance freine la croissance économique, augmente les coûts de transport et nuit à la productivité urbaine ; face à cela, l'économie informelle (taxis-bus, motos) pallie les carences du système formel, créant une concurrence non régulée. Sociologiquement, la mobilité conditionne l'accès à l'emploi, à la santé et à l'éducation, mais sa mauvaise gestion renforce les inégalités sociales, au sein d'un jeu d'acteurs multiples (chauffeurs, syndicats, usagers, autorités locales), où insécurité, incivilité et non-respect des horaires alimentent la méfiance citoyenne envers le service public.

Juridiquement, TRANSCO est une entreprise publique soumise au droit OHADA et aux ordonnances nationales, mais souffre d'un cadre réglementaire peu appliqué en matière de contrôle, sécurité et concurrence, l'absence de sanctions fragilisant la redevabilité de ses gestionnaires. Enfin, d'un point de vue géographique, Kinshasa est une ville étalée et densément peuplée, marquée par une urbanisation anarchique et des infrastructures routières dégradées ou absentes, ce qui limite l'accès équitable au transport dans plusieurs communes ; les embouteillages chroniques illustrent le déséquilibre entre zones d'habitation et lieux d'activités. Créée en 2013 pour structurer le transport public, TRANSCO fait aujourd'hui face à des difficultés majeures : endettement, mauvaise gestion, manque de subventions adéquates et conflits sociaux récurrents, illustrant l'ampleur des réformes nécessaires pour une mobilité inclusive et durable à Kinshasa. Ainsi il se pose un sérieux problème lié à la gouvernance, celle-ci était définie comme un ensemble des modes d'organisation, de régulation et de coordination entre acteurs publics et privés autour d'une action collective (Le Galès, 1995 ; Pierre & Peters, 2000) : gouvernance urbaine, interaction entre institutions, société civile, entreprises et usagers. Dans le cadre de notre étude la gouvernance de la mobilité implique l'État, la ville, TRANSCO, les transporteurs privés, les syndicats et les citoyens. Le jeu d'acteurs produit un système fragmenté, conflictuel, parfois inefficace.

De nombreuses recherches se sont penchées sur la thématique de notre étude, notamment l'analyse de Mbiya Bondo Shabanza, J. A. (2025), qui examine la grève des transporteurs comme une manifestation d'une crise systémique affectant la gouvernance du transport urbain à Kinshasa. Cette étude souligne les dysfonctionnements de la gestion de la société de transport public TRANSCO,

caractérisés par une absence de planification stratégique à long terme, une opacité dans la gestion financière et une politisation excessive des processus décisionnels. Ces facteurs entraînent des conséquences significatives pour les usagers, notamment des retards récurrents et une frustration croissante au sein de la population. Il plaide ainsi pour une réforme en profondeur, visant à aligner les politiques publiques sur les besoins réels de la population. Dans la même perspective critique, Corneille Luboya et al. (2018) examinent les cycles de vie des entreprises publiques de transport en RDC, identifiant les phases de création, croissance, maturité, déclin et faillite, et attribuent les échecs répétés à des facteurs tels que l'inadéquation entre l'offre et la demande, la mauvaise gestion et le manque de financement. Ils préconisent une réforme structurelle et une gestion professionnelle pour garantir la durabilité du secteur. De son côté, Onésime Pitchou Madilu (2019), ancien technicien de TRANSCO, insiste sur les faiblesses de rentabilité liées aux tarifs bas et aux embouteillages chroniques dus aux travaux routiers ; il suggère des subventions régulières de l'État, la réintégration des salariés dans le Trésor public et le renouvellement du partenariat avec la RATP pour améliorer la gestion et la formation.

Pierre Kahambwa (2024) dépeint un état chaotique de TRANSCO, mettant en évidence les pannes fréquentes des bus et le manque de pièces de rechange, ce qui fait peser un risque réel de faillite sur l'entreprise. De manière plus militante, l'Organisation de Défense des Droits des Consommateurs (2020) a dénoncé dans un rapport plusieurs années de mauvaise gestion au sein de TRANSCO, qualifiant la situation d'« escroquerie d'État » et appelant à des enquêtes pour élucider les causes de sa dégradation financière. Par rapport à ces contributions, notre travail se distingue par un cadre d'analyse plus systémique, en approfondissant les jeux d'acteurs et les dynamiques entre institutions, populations, entreprises et politiques publiques. Il se concentre également davantage sur TRANSCO en tant que noyau d'analyse principal, tout en intégrant une dimension participative inédite dans ce champ d'étude, notamment par le biais d'interviews d'usagers, une approche absente des travaux antérieurs.

Face aux constats récurrents de dysfonctionnements du système de mobilité urbaine à Kinshasa, géré par la société Transco, caractérisés notamment par des embouteillages persistants, des tensions internes, le non-respect des itinéraires et l'application controversée de la pratique du demi-terrain, se pose une question centrale : comment expliquer l'inefficacité persistante de ce dispositif, et dans quelle mesure une meilleure gouvernance, une autonomie accrue et des réformes structurelles pourraient-elles y remédier ? Partant de ces interrogations, nous formulons plusieurs hypothèses : la pratique du demi-terrain, perçue comme injustifiée par la majorité des usagers, contribuerait significativement à la détérioration de la fluidité de la circulation ; le manque de gouvernance et l'ingérence politique interne seraient les causes majeures des dérives observées dans la gestion de Transco ; l'instauration d'une autonomie de gestion, soutenue par des subventions stables, permettrait d'améliorer la qualité du service public de transport ; enfin, une réforme de la politique de mobilité intégrant la suppression du demi-terrain renforcerait l'efficacité du réseau Transco. Notons que l'objectif général de cette étude est donc d'analyser la gouvernance de la mobilité urbaine à Kinshasa en focalisant l'attention sur les dynamiques internes propres à Transco, en identifiant les principaux acteurs impliqués dans sa gestion, en évaluant les enjeux politiques, économiques et sociaux qui affectent sa performance,

et en proposant des recommandations concrètes pour une gouvernance plus efficiente du transport publique dans la capitale congolaise.

Notons que notre article s'inscrit à la croisée de trois cadres théoriques complémentaires qui éclairent la crise de la gouvernance de la mobilité à Kinshasa. D'abord, la théorie des jeux d'acteurs de Crozier et Friedberg (1977) permet de comprendre les interactions entre gestionnaires de TRANSCO, autorités politiques, syndicats, chauffeurs et usagers comme autant de stratégies guidées par des intérêts propres, dans un système marqué par des rapports de pouvoir, des marges de manœuvre et des zones d'incertitude. Ensuite, la théorie des politiques publiques urbaines, telle que formulée par Muller (2005), nous aide à situer la politique de mobilité dans une logique sectorielle, façonnée par des arbitrages économiques, sociaux et spatiaux, sans référentiel stratégique cohérent : à Kinshasa, les choix semblent dictés par une logique de court terme et de gestion de crise, plutôt que par une vision intégrée du développement urbain. Enfin, en mobilisant les travaux de Lefebvre et Harvey sur le droit à la ville, nous analysons la mobilité comme un droit fondamental, révélateur d'inégalités structurelles : le réseau TRANSCO, en se concentrant sur les axes centraux au détriment des périphéries populaires, contribue à reproduire des inégalités sociales et spatiales en restreignant l'accès aux services, aux emplois et à la ville elle-même pour les populations défavorisées.

1. Méthodologie

Dans le cadre de cette étude sur la gouvernance de la mobilité urbaine à Kinshasa, nous avons adopté une approche qualitative fondée sur une stratégie fonctionnelle systémique. Ce choix méthodologique visait à rendre compte de la complexité des interactions institutionnelles, sociales et techniques qui structurent le secteur du transport public dans une métropole en constante mutation. Pour appréhender ces dynamiques, notre analyse s'est articulée autour de trois niveaux interdépendants : au niveau macro, l'étude des cadres politiques et juridiques a permis de replacer les enjeux dans leur contexte national ; au niveau méso, nous avons examiné les logiques de fonctionnement interne de la société TRANSCO ; et au niveau micro, nous avons recueilli les expériences concrètes des usagers, des agents de terrain et des autorités locales, afin d'en saisir les effets sur la mobilité quotidienne.

L'ensemble de cette démarche a permis de dégager les logiques systémiques à l'origine des principaux dysfonctionnements du système étudié, tout en identifiant des pistes de réforme structurelle. L'échantillon retenu se compose de 55 participants sélectionnés selon une logique de diversité fonctionnelle, incluant à la fois des opérateurs de transport, des bénéficiaires directs et des responsables institutionnels. Les tableaux ci-dessous, nous donnent les principales caractéristiques de notre échantillon :

Tableau n°1 : Répartition des participants selon le sexe

N°	Sexe	Fréquence	Pourcentage
1	Masculin	32	58,1 %
2	Féminin	23	41,9 %
Total		**55**	**100 %**

Source : Données de terrain collectées du 29 avril au 31 mai 2025.

Les données de ce tableau révèlent que la majorité des répondants sont des hommes, qui représentent 58,1 % de notre échantillon, contre 41,9 % de femmes. Cette distribution pourrait traduire une accessibilité différenciée aux espaces publics d'expression ou une surreprésentation masculine dans certaines catégories d'acteurs du secteur (agents, chauffeurs, gestionnaires).

Tableau n°2 : Répartition des participants selon l'âge

N°	Tranche d'âge	Fréquence	Pourcentage
1	Moins de 25 ans	10	18,2 %
2	26 – 35 ans	12	21,8 %
3	36 – 45 ans	8	14,5 %
4	46 ans et plus	25	45,4 %
Total		**55**	**100 %**

Source : Données de terrain collectées du 29 avril au 31 mai 2025.

Nous notons dans ce tableau une prépondérance des personnes âgées de 46 ans et plus (45,4 %). Celle-ci témoigne de l'implication accrue des personnes de cette tranche d'âge dans les dynamiques sociales liées à la mobilité, souvent du fait de leur expérience, de leur ancienneté professionnelle ou de leur statut institutionnel. La présence notable des jeunes adultes (26–35 ans) suggère également un intérêt croissant des nouvelles générations pour les enjeux de gouvernance urbaine.

Tableau n°3 : Répartition des participants selon le statut

N°	Statut	Fréquence	Pourcentage
1	Agent TRANSCO	15	27,3 %
2	Usager	25	45,4 %
3	Autorité locale	10	18,2 %
4	Autre	5	9,1 %
Total		**55**	**100 %**

Source : Données de terrain collectées du 29 avril au 31 mai 2025.

Il ressort de ce tableau que les usagers constituent près de la moitié de l'échantillon (45,4 %), suivis par les agents de TRANSCO (27,3 %). Cette composition équilibrée offre une vision croisée entre la demande sociale en mobilité et l'offre institutionnelle, ce qui renforce la validité interprétative des résultats. La présence d'autorités locales ajoute une perspective décisionnelle à l'analyse.

Tableau n°4 : Répartition des participants selon le niveau d'études

N°	Niveau d'études	Fréquence	Pourcentage
1	Primaire	12	21,8 %
2	Secondaire	25	45,5 %
3	Supérieur / Universitaire	17	30,9 %
Total		**55**	**100 %**

Source : Données de terrain collectées du 29 avril au 31 mai 2025.

La majorité des répondants (45,5 %) disposent d'un niveau d'instruction secondaire, tandis qu'un tiers (30,9 %) ont un bagage universitaire ou supérieur. Cette composition témoigne d'une capacité de compréhension et d'analyse des enjeux urbains chez une proportion importante des enquêtés. La part non négligeable des personnes ayant un niveau primaire (21,8 %) permet par ailleurs d'inclure des voix souvent marginalisées dans les enquêtes classiques.

Notons que notre démarche méthodologique repose sur une triangulation rigoureuse des sources et des techniques de collecte, ce qui permet de garantir la richesse, la crédibilité et la validité des données. Trois principaux outils ont été mobilisés :

- **Les entretiens semi-directifs** : Cinquante-cinq entretiens ont été réalisés auprès d'acteurs-clés sélectionnés selon leur rôle stratégique, leur expérience ou leur ancrage dans le système de transport. Le guide d'entretien a été élaboré autour de thématiques ouvertes (gouvernance, coordination, conflits, pratiques d'usagers), favorisant l'émergence de récits ancrés dans le réel.
- **L'observation participante** : Une immersion prolongée dans les dispositifs de mobilité (lignes de bus, gares routières, bureaux administratifs de TRANSCO) a permis de documenter les pratiques concrètes, les interactions quotidiennes, les routines et les dysfonctionnements observables. Cette démarche a également renforcé la réflexivité du chercheur.
- **L'analyse documentaire** : Nous avons consulté un ensemble de textes stratégiques, normatifs et médiatiques (lois, décrets, rapports d'évaluation, plans de transport, articles de presse) relatifs à la mobilité à Kinshasa. Cette dimension a permis de recontextualiser empiriquement les récits issus du terrain.

Le traitement des données s'est appuyé sur une démarche inductive, inspirée de l'analyse thématique (Braun & Clarke, 2006). Nous avons procédé à une codification itérative des entretiens, à l'identification de régularités discursives, à l'élaboration de catégories analytiques, puis à la formulation d'hypothèses explicatives mettant en lumière les principales tensions systémiques et les voies possibles d'amélioration.

2. Résultats

Les données recueillies dans le cadre de notre étude offrent un éclairage analytique sur plusieurs dimensions fondamentales du système de transport public à Kinshasa. Elles permettent notamment d'évaluer la qualité des services offerts, le respect des itinéraires, le rôle de l'État dans la régulation du secteur, les dynamiques internes propres à l'organisation opératrice, ainsi que les attentes exprimées en matière de réformes.

L'analyse présentée ci-après s'appuie sur une structuration rigoureuse des résultats, synthétisés sous forme de tableaux thématiques. Cette mise en forme vise à dégager des tendances significatives et à identifier les dysfonctionnements majeurs, tout en mettant en lumière les leviers potentiels d'amélioration pour une gouvernance plus efficace et durable du transport collectif urbain.

2.1. Fréquence d'utilisation du service de transport public Transco à Kinshasa

Dans un premier temps, nous avons voulu évaluer la fréquence d'utilisation du service de transport public Transco parmi les usagers urbains de Kinshasa, afin de mesurer sa portée réelle dans les pratiques quotidiennes de mobilité. Ainsi, les données collectées sur le terrain entre le 29 avril et le 31 mai 2025 se présentent de manière synoptique comme suit :

Tableau n°5 : Répartition des usagers selon l'utilisation du service Transco

N°	Utilisation de Transco	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Oui (utilisent Transco)	35	63,6
2	Non (préfèrent un transport privé)	20	36,4
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Il ressort de ce tableau que près des deux tiers des répondants (63,6 %) utilisent le service Transco comme principal moyen de transport en commun à Kinshasa. Toutefois, une part non négligeable (36,4 %) des usagers recourent à des moyens de transport privés.

2.2. Appréciation de la qualité des services Transco

Dans un second temps, il a été pertinent d'interroger les usagers sur leur perception de la qualité des services offerts par Transco, afin de mieux cerner le niveau de satisfaction des citoyens face à ce service public. Les réponses recueillies sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau n°6 : Répartition des usagers selon leur appréciation de la qualité des services Transco

N°	Qualité des services	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Très bonne	2	3,6
2	Bonne	5	9,1
3	Passable	12	21,8
4	Mauvaise	28	50,9
5	Très mauvaise	8	14,5
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Il ressort de ce tableau que plus de la moitié des répondants (50,9 %) estiment que la qualité du service est mauvaise, et 14,5 % la jugent même très mauvaise. À l'inverse, seuls 3,6 % des usagers expriment une appréciation très positive.

2.3. Perception du respect des itinéraires officiels

Dans une troisième phase, nous avons voulu évaluer la discipline des chauffeurs Transco dans le respect des itinéraires officiels, un élément clé dans l'organisation rationnelle du transport urbain. Les résultats de cette évaluation sont présentés ci-après :

Tableau n°7 : Répartition des usagers selon le respect des itinéraires officiels

N°	Respect des itinéraires	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Toujours	2	3,6
2	Parfois	2	3,6
3	Rarement	16	29,0
4	Jamais	35	63,6
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Selon les résultats ci-dessus, 63,6 % des usagers affirment que les itinéraires ne sont jamais respectés, tandis que seulement 3,6 % déclarent un respect constant.

2.4. Connaissance du système dit de « demi-terrain »

Dans la poursuite de notre enquête, nous avons cherché à savoir si les usagers étaient informés de l'existence du système « *demi-terrain* », une pratique informelle fréquemment signalée dans les témoignages sur les dysfonctionnements de Transco. Les données obtenues sont exposées dans le tableau suivant :

Tableau n°8 : Répartition des usagers selon leur connaissance du système « demi-terrain »

N°	Entendement sur « demi-terrain »	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Oui	45	81,8
2	Non	10	18,2
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Il ressort clairement de ce tableau que 81,8 % des répondants connaissent le système dit de « demi-terrain ». Cette large familiarité atteste de son ancrage dans les pratiques quotidiennes du réseau Transco, bien qu'il s'agisse d'une méthode non conforme à la réglementation officielle.

2.5. Perception de la pratique du « demi-terrain »

Après avoir mesuré le niveau de connaissance de cette pratique, nous avons voulu comprendre comment elle est perçue par les usagers. Les réponses sont synthétisées dans le tableau ci-après :

Tableau n°9 : Opinion des usagers sur la pratique du « demi-terrain »

N°	Opinion sur cette pratique	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Nécessaire	0	0,0
2	Injustifiée (embouteillages)	45	81,8
3	Résultat du manque de financement	8	14,5
4	Autre	2	3,6
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Selon les résultats, une très large majorité (81,8 %) considère cette pratique comme injustifiée, l'associant aux embouteillages. Seulement 14,5 % y voient une conséquence du sous-financement, et aucun répondant ne la juge nécessaire. Cette désapprobation massive suggère que le système « demi-terrain » est perçu comme une manœuvre illégitime qui nuit à l'efficacité du réseau, renforçant l'idée d'un dysfonctionnement structurel plutôt qu'une solution contextuelle.

2.6. Identification des causes des dérives observées dans le service Transco

Afin de mieux comprendre les racines des problèmes dénoncés, une question a été posée sur les causes perçues des dérives dans le fonctionnement du service. Voici les résultats obtenus :

Tableau n°10 : Perception des principales causes des dérives du service Transco

N°	Cause évoquée	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Faible gouvernance	35	63,6
2	Manque de financement	15	27,3
3	Pression politique	5	9,1
4	Autre	0	0,0
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Il ressort de ce tableau que la principale cause identifiée est la mauvaise gouvernance (63,6 %), bien avant le manque de financement (27,3 %) ou la pression politique (9,1 %). Ce diagnostic met en évidence que les dysfonctionnements observés relèvent d'abord d'une faiblesse dans la gestion administrative et institutionnelle, et non simplement de contraintes budgétaires. Le poids de l'ingérence politique est aussi un facteur non négligeable.

2.7. Existence d'un encadrement des chauffeurs Transco

Enfin, il était important d'évaluer l'existence ou non d'un dispositif de supervision et d'encadrement des chauffeurs, souvent cités dans les plaintes des usagers. Voici les données obtenues :

Tableau n°11 : Répartition des usagers selon l'existence d'un encadrement des chauffeurs

N°	Encadrement des chauffeurs	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Oui	48	87,2
2	Non	5	9,1
3	Pas d'avis	2	3,6
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Selon les répondants, une large majorité (87,2 %) confirme l'existence d'un encadrement des chauffeurs. Ce résultat met en lumière un effort apparent en matière de régulation des pratiques professionnelles. Toutefois, ce constat contraste fortement avec la perception négative globale des services Transco. Cela laisse supposer que, bien que présent, l'encadrement reste peu efficace ou souffre d'une mauvaise mise en œuvre sur le terrain.

2.8. Perception de la gestion actuelle de Transco

Nous avons voulu connaître l'opinion des usagers sur la qualité de la gestion de Transco, afin de mieux comprendre les critiques exprimées à l'égard du fonctionnement global du service. Le tableau suivant synthétise les perceptions recueillies :

Tableau n°12 : Opinion des usagers sur la gestion actuelle de Transco

N°	Gestion de Transco jugée satisfaisante ?	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Oui	5	9,1
2	Non	45	81,8
3	Pas d'avis	5	9,1
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Selon ces données, une très forte majorité (81,8 %) estime que la gestion actuelle de Transco est défaillante. Seuls 9,1 % des répondants lui accordent une appréciation positive. Cette perception confirme l'image d'une gouvernance interne inefficace, perçue comme incapable de répondre aux besoins de mobilité des citadins.

2.9. Implication de l'État dans le secteur du transport public

Dans le prolongement de l'analyse sur la gouvernance, il nous a semblé pertinent d'interroger la perception du rôle de l'État dans la régulation et la gestion du transport public. Voici les résultats observés :

Tableau n°13 : Perception du rôle de l'État dans le transport public

N°	Rôle de l'État assumé ?	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Oui	11	20,0
2	Non	32	58,2
3	Partiellement	12	21,8
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Il ressort que 58,2 % des répondants estiment que l'État n'assume pas son rôle, tandis que 21,8 % admettent une implication partielle. Seuls 20 % reconnaissent une action pleine et entière. Ce désengagement perçu souligne les limites de l'État en matière de financement, de régulation et de contrôle du secteur public du transport urbain.

2.10. Sources principales de tension dans le secteur Transco

Afin de mieux cerner les dysfonctionnements internes, les enquêtés ont été invités à identifier les principales sources de tension affectant la structure. Les réponses sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Tableau n°14 : Tensions principales au sein de Transco selon les usagers

N°	Principales sources de tension	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Salaires	41	74,5
2	Management	2	3,6
3	Politisation	12	21,8
4	Autres	0	0,0
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Les salaires sont désignés comme la principale cause de tension (74,5 %), traduisant une insatisfaction liée aux conditions de travail. La politisation du service vient en seconde position (21,8 %), évoquant une ingérence qui nuit à l'efficacité du management. Le manque de leadership et les conflits d'intérêt sont ainsi au cœur des préoccupations des usagers.

2.11. Recommandations prioritaires pour améliorer le service Transco

Pour conclure cette série de résultats, les usagers ont été invités à proposer les pistes d'amélioration qu'ils jugent prioritaires pour redresser la situation du transport public Transco. Voici la répartition de leurs réponses :

Tableau n°15 : Recommandations proposées par les usagers pour améliorer le service

N°	Recommandation proposée	Fréquence	Pourcentage (%)
1	Plus d'autonomie pour Transco	41	74,5
2	Réforme de la gouvernance	2	3,6
3	Subvention stable de l'État	12	21,8
4	Formation du personnel	0	0,0
5	Autres	0	0,0
Total		**55**	**100**

Source : Données d'enquête collectées sur le terrain, du 29 avril au 31 mai 2025

Les usagers plébiscitent massivement (74,5 %) une plus grande autonomie de gestion pour Transco, suggérant une indépendance accrue vis-à-vis des influences politiques et administratives. Par ailleurs, 21,8 % recommandent un soutien financier régulier de l'État, signe que la viabilité de l'opérateur dépend aussi de ressources stables. La réforme de la gouvernance interne est très peu évoquée (3,6 %), et la formation du personnel n'apparaît pas comme une priorité selon les répondants.

3. Discussion

Dans le cadre de notre étude, les résultats obtenus révèlent une crise systémique dans la gouvernance du transport public urbain à Kinshasa, matérialisée par un désengagement opérationnel de l'État, une désorganisation interne de la société TRANSCO et des pratiques informelles de plus en plus ancrées. Cette situation reflète les défaillances structurelles fréquemment observées dans les systèmes de transport africains, où la centralisation du pouvoir décisionnel, combinée à l'opacité administrative, entrave la construction d'un service public durable et équitable. Comme le soutiennent Harpham et Boateng (1997), les villes africaines peinent à mettre en place des formes de gouvernance suffisamment décentralisées et transparentes pour garantir la régulation efficace des services essentiels, en particulier dans les secteurs marqués par une forte interaction citoyenne comme les transports.

Dans le cas spécifique de TRANSCO, 63,6 % des répondants identifient la mauvaise gouvernance comme le principal facteur explicatif des dérives observées. Cette perception confirme les analyses de Rakodi (2002), selon lesquelles l'échec des politiques publiques urbaines en Afrique tient souvent à l'incapacité des autorités à articuler les intérêts institutionnels et les attentes citoyennes dans les processus de prestation de services. Ce dysfonctionnement est aggravé par la politisation excessive de la gestion de TRANSCO, où les nominations et orientations stratégiques semblent davantage guidées par des logiques clientélistes que par des impératifs de performance. La faiblesse des mécanismes de redevabilité, relevée aussi par Resnick (2014), alimente la méfiance des usagers à l'égard des institutions, traduite ici par une désapprobation massive du mode de gestion actuel.

Dans ce contexte institutionnel affaibli, les agents de terrain ont développé des pratiques parallèles, comme celle dite du « demi-terrain », connue de 81,8 % des usagers et perçue majoritairement (81,8 %) comme injustifiée. Cette stratégie illustre une informalisation croissante du service public, symptôme d'un système incapable d'assurer sa propre viabilité financière. De Soto (1989) et Simone (2004) ont montré que dans les environnements urbains marqués par le sous-financement chronique et l'absence de contrôle formel, les agents développent des mécanismes de contournement pour pallier les déficits de gouvernance. Kinshasa n'échappe pas à cette logique : le demi-terrain est à la fois une réponse adaptative aux embouteillages et une manifestation du désordre institutionnel. Cette informalité organisée compromet gravement la régularité des itinéraires (non respectés selon 63,6 % des usagers), et participe à une désorganisation généralisée du réseau urbain.

La qualité perçue du service est également alarmante : plus de 65 % des personnes interrogées jugent le service Transco mauvais ou très mauvais. Cette appréciation dégradée traduit une rupture profonde entre les attentes de la population et la capacité de l'opérateur public à y répondre. Brinkerhoff et Wetterberg (2016) ont observé que la défiance des citoyens envers les services publics est d'autant plus forte que ces derniers sont instables, opaques et peu adaptés aux réalités locales. Dans le cas de Kinshasa, l'incapacité de l'entreprise à maintenir une offre fiable, couplée à une absence de sanctions envers les comportements déviants, nourrit une frustration collective, documentée par l'analyse qualitative des questions ouvertes, où l'on retrouve des griefs allant de l'indiscipline des conducteurs à l'absence d'infrastructures adéquates.

Les tensions internes à TRANSCO, particulièrement centrées sur les salaires (74,5 %), reflètent un malaise profond dans la gestion des ressources humaines. Van de Walle (2001) avait déjà souligné que dans les administrations africaines, le manque de professionnalisation, l'instabilité contractuelle et la politisation du personnel nuisent à la continuité et à l'efficacité du service. À Kinshasa, ces tensions sont exacerbées par un encadrement des chauffeurs jugé peu efficace, bien que formellement existant. L'incohérence entre les dispositifs d'encadrement et leur application réelle illustre une gouvernance de façade, incapable de traduire les dispositifs réglementaires en résultats tangibles sur le terrain.

Le rôle de l'État dans cette configuration est largement perçu comme défaillant. Seuls 20 % des répondants estiment que l'État assume pleinement ses responsabilités dans le secteur du transport public. Cette faiblesse du cadre régulateur, évoquée par Grindle (2007), conduit à un environnement dans lequel les opérateurs publics opèrent sans orientation stratégique claire, ni appui financier stable. Dès lors, l'action publique s'efface devant les logiques d'auto-survie des structures locales, qui naviguent entre résilience et désengagement.

Face à ce diagnostic, les usagers formulent des recommandations claires et convergentes : 74,5 % appellent à une autonomie accrue de gestion pour TRANSCO, suggérant la nécessité d'une décentralisation effective des pouvoirs de décision, et

21,8 % préconisent une subvention étatique stable. Cette double exigence rejoint les principes mis en œuvre avec succès dans d'autres contextes africains comme à Dakar ou Kigali, où des modèles hybrides de gouvernance ont permis une amélioration notable de la qualité du service (Godard, 2002 ; Gwilliam, 2011). Ces cas montrent qu'il est possible, même dans des environnements contraints, de concilier efficacité technique, transparence institutionnelle et participation citoyenne.

Les critiques exprimées dans les réponses ouvertes soulignent par ailleurs des dimensions souvent négligées dans les analyses techniques, telles que la sécurité routière, l'inclusivité sociale et l'accessibilité. Des comportements à risque, l'absence de formation des chauffeurs, l'inadéquation des infrastructures et l'impunité des agents publics témoignent d'une crise non seulement organisationnelle, mais aussi éthique. Pour restaurer la légitimité de l'opérateur public et rétablir une mobilité urbaine équitable à Kinshasa, il apparaît donc impératif de mettre en œuvre des réformes structurelles ambitieuses, intégrant la professionnalisation du personnel, la régulation des pratiques informelles, et une reconfiguration complète du rôle de l'État en tant que garant du service public.

4. Conclusion

Au terme de notre investigation, nous avons mis au jour les contours d'une crise de gouvernance multiforme affectant profondément le fonctionnement de la société publique TRANSCO et, au-delà, l'ensemble du dispositif de mobilité urbaine à Kinshasa. Ce diagnostic révèle un système fragilisé par la superposition de logiques politiques, l'absence de coordination institutionnelle, une gestion hiérarchique cloisonnée et un cadre normatif peu appliqué. Les pratiques informelles qui s'y sont développées, comme le « demi-terrain », ne constituent pas des anomalies ponctuelles, mais bien le produit structurel d'un déséquilibre entre les règles officielles, les contraintes du terrain et l'absence de pilotage stratégique cohérent.

Notre démarche a permis de démontrer que les dysfonctionnements observés ne sont pas seulement techniques ou conjoncturels, mais qu'ils s'inscrivent dans une dynamique plus large de désinstitutionnalisation du service public. La défiance croissante des usagers, l'érosion des mécanismes de régulation, les tensions internes non résolues, ainsi que le désengagement partiel de l'autorité publique, sont les signes d'une gouvernance urbaine en crise, incapable de formuler une vision claire, partagée et opératoire du transport collectif. Dans ce contexte, toute tentative d'amélioration marginale ou réformiste à la périphérie du système serait vouée à l'échec. Ce dont Kinshasa a besoin, c'est d'une refondation ambitieuse et structurelle, qui permette à la fois de redonner du sens à l'action publique et de restaurer la confiance dans les institutions chargées d'organiser la mobilité.

Nous soutenons que la transformation de TRANSCO ne peut s'accomplir sans une reconfiguration en profondeur des rapports entre les acteurs, un rééquilibrage des pouvoirs décisionnels et une professionnalisation systématique des pratiques. La gouvernance de la mobilité ne peut rester prisonnière d'une logique administrative

descendante ; elle doit devenir un espace d'interaction, de responsabilité partagée et de transparence. L'opérateur public ne doit plus être un simple exécutant de directives politiques, mais un acteur stratégique, inscrit dans un cadre clair, évalué sur ses performances, et soutenu par des outils de régulation efficaces.

De ce qui précède, nous recommandons ce qui suit :

- Décentraliser la gestion de TRANSCO, en confiant aux structures techniques davantage d'autonomie dans la prise de décision opérationnelle et budgétaire, afin de renforcer l'agilité managériale et de mieux répondre aux réalités du terrain.
- Dépolitiser les processus de nomination, en instaurant des critères fondés sur la compétence, l'expérience et la reddition de comptes, pour garantir la crédibilité et la continuité des orientations stratégiques.
- Mettre en place un organe indépendant de régulation du transport urbain, doté de pouvoirs de coordination, de sanction et d'évaluation, afin d'assurer la cohérence des politiques publiques et le respect effectif des normes établies.
- Favoriser des partenariats public-privé transparents, non seulement pour combler les déficits structurels de financement, mais également pour moderniser les infrastructures, introduire des innovations techniques et diversifier les sources de service.
- Renforcer la formation continue du personnel, en intégrant les dimensions de gestion, de qualité de service, de relation usager et de mobilité durable, dans une perspective de professionnalisation à long terme et d'amélioration continue.

Ces recommandations visent à refonder le système de transport collectif à Kinshasa sur des bases institutionnelles solides, transparentes et inclusives. C'est à ce prix que pourra émerger un modèle de mobilité plus équitable, plus performant et véritablement au service du développement urbain durable.

5. Bibliographie

Brinkerhoff, D. W., & Wetterberg, A. (2016). Gauging the effects of social accountability on services, governance, and citizen empowerment. *Public Administration Review, 76*(2), 274–286. https://doi.org/10.1111/puar.12399

Crozier, M., & Friedberg, E. (1977). *L'acteur et le système*. Paris : Seuil.

De Soto, H. (1989). *The Other Path: The Invisible Revolution in the Third World*. Harper & Row.

Diaz Olvera, L., Plat, D., & Pochet, P. (2016). Motorbike taxis in Sub-Saharan cities: Bad or useful? *Transport Policy, 53*, 76–83. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.08.002

Godard, X. (2002). *Transport urbain et pauvreté dans les villes africaines : le cas de Dakar et d'Abidjan*. Cahiers Scientifiques du Transport, (42), 33–56.

Grindle, M. S. (2007). *Going Local: Decentralization, Democratization, and the Promise of Good Governance*. Princeton University Press.

Gwilliam, K. (2011). *Africa's Transport Infrastructure: Mainstreaming Maintenance and Management*. World Bank Publications. https://doi.org/10.1596/978-0-8213-8126-6

Harpham, T., & Boateng, K. A. (1997). Urban governance in relation to the operation of urban services in developing countries. *Habitat International, 21*(1), 65–77. https://doi.org/10.1016/S0197-3975(96)00036-6

Kahambwa, P. (2024). Kinshasa : Transco à l'agonie ou aux soins intensifs ? *Hapamedia*. https://www.hapamedia.net/blog/2024/03/15/kinshasa-transco-agonisant-ou-aux-soins-intensifs/ (consulté le 22 février 2025)

Le Galès, P. (1995). Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue française de science politique*, 45(1), 57–95.

Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris : Anthropos.

Luboya, J., Kabambu, M., Mputu, P., & Mutombo, L. (2018). Life cycle of public transportation companies of DR Congo — A diachronic and synchronic analysis. *Open Journal of Business and Management*, 6(3), 1–15.

Madilu, O. P. (2019). Transport en commun à Kinshasa : déjà asphyxiée, Transco agonise à cause des sauts de mouton. *Scoop RDC*. https://scooprdc.net/2019/07/22/transport-en-commun-a-kinshasa-deja-asphyxiee-transco-agonise-a-cause-des-sauts-de-mouton/ (consulté le 22 février 2025)

Mbiya Bondo Shabanza, J. A. (2025). Paralysie à Kinshasa : La grève des transporteurs, miroir d'une misère urbaine et d'une gouvernance défaillante. *Mpifo Infos*. https://mpifo-infos.net/2025/01/20/paralysie-a-kinshasa-la-greve-des-transporteurs-miroir-dune-misere-urbaine-et-dune-gouvernance-defaillante-une-description-de-jean-aime-mbiya-bondo-shabanza-expert-en-administratio/ (consulté le 22 février 2025)

Muller, P. (s.d.). Les politiques publiques. In *Presses universitaires de France* (pp. 155–187). Paris : PUF.

ODEP. (2020). RDC : la société publique Transco est-elle une « escroquerie d'État » ? *RFI*. https://www.rfi.fr/fr/afrique/20200922-rdc-la-soci%C3%A9t%C3%A9-publique-transco-est-elle-une-escroquerie-d-%C3%A9tat (consulté le 24 avril 2025)

Organisation de Défense des Droits des Consommateurs. (2020). RDC : la société publique Transco est-elle une escroquerie d'État ? *RFI*. https://www.rfi.fr/afrique/20200922-rdc-la-soci%C3%A9-publique-transco-est-elle-une-escroquerie-d-%C3%A9tat (consulté le 18 mars 2025)

Pierre, J., & Peters, B. G. (2000). *Governance, politics and the state: The changing political landscape*. London : Macmillan Press.

Rakodi, C. (2002). *Urban Livelihoods: A People-centred Approach to Reducing Poverty*. Earthscan.

Resnick, D. (2014). Urban governance and service delivery in African cities: The role of politics and policies. *Development Policy Review,* 32(s1), s3–s17. https://doi.org/10.1111/dpr.12066

Simone, A. (2004). *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*. Duke University Press.

Van de Walle, N. (2001). *African Economies and the Politics of Permanent Crisis, 1979–1999*. Cambridge University Press.



PARTENAIRES ET RESEAUX

ISSN INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER

CAIRN.INFO CHERCHER, REPÉRER, AVANCER

diliCOM LE RÉSEAU DU LIVRE

BDL Banque du Livre asbl

doi Crossref Content Registration

MEDIATHEQUE DÉPARTEMENTALE du Gers

MOUVEMENT LAUDATO SI' Catholiques pour notre maison commune

parcours formation

MOOC Gestion de Projet

MAXITY

CS4ME CIVIL SOCIETY FOR MALARIA ELIMINATION

UOC UNIVERSITE VIRTUELLE DU CONGO

10.000 {CODEURS} 2015-2025

JEUNESSE AFRICAINE POUR L'ENVIRONNEMENT

UNITED FOR HUMAN RIGHTS

Youth for Human Rights International

AGAPE asbl Amour sans condition et sans limite

RESEAU ELIKYA

FORUM INTERNATIONAL de GOMA pour la RESOLUTION des CONFLITS

COPAS

REVUE PLURIDISCIPLINAIRE AFRICAINE DE L'ENVIRONNEMENT

AS

AGOS EFFICACITÉ SOLIDARITÉ PAIX

IJAS

Scopalto ACADEMIA

Editions Lumumba, un nouvel élan de l'édition africaine

10, avenue de la Moto x boulevard Ms'iri, Quartier Gambela, commune de Lubumbashi, ville de Lubumbashi, République démocratique du Congo
Tél. : 00243 90 433 70 19
contact@editionslumumba.com
www.editionslumumba.com

Imprimé en République démocratique du Congo

©Edition Lumumba, avril 2025

Afrindala Group
« New African Generation »
www.afrindalagroup.com

Association Panafricaine pour l'Encadrement et la Formation de la Jeunesse (APANAEFJ)
Courriel : info@apanaefj.org
Site web : www.apanaefj.org

Siège : 10, Avenue de la Moto croisement Boulevard M'siri, Ville de Lubumbashi, RD Congo

APANAEFJ

REVUE PANAFRICAINE DE LA JEUNESSE

Revue scientifique internationale, interdisciplinaire et interactive

Publiée par les Editions Lumumba
Avec le soutien
d'Afriscience

&

Association Panafricaine pour l'Encadrement et
la Formation de la Jeunesse
(APANAEFJ)

Courriel : rpj@afriscience.org
Site web : www.afriscience.org
Tél. (+243) 973738975
Siège : 10, avenue de la Moto croisement boulevard M'siri, ville de Lubumbashi, RD Congo