

---

M.E.S., Numéro 123, Juillet – Septembre 2022

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

N°ISSN (en ligne) : 2790-3109

N°ISSN (impr.) : 2790-3095

Mise en ligne le 30 juin 2022

---



## *Revue Internationale des Dynamiques Sociales*

### *Mouvements et Enjeux Sociaux*

*Kinshasa, juillet - septembre 2022*



## PHENOMENE KOLOMBA « PETITE CORRUPTION » A CIEL OUVERT DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT URBAIN A KINSHASA

par

**Hilaire ANINAYOTE BWANA**

*Doctorant en Anthropologie, Université de Kinshasa*

---

### Résumé

Cette étude décrit le phénomène main-tendue appelé *kolomba*, une forme de « corruption miniaturisée » pratiquée par les taximen au profit des policiers de circulation routière. Tout en dénonçant la minimisation des contraventions et la consommation des amendes transactionnelles à la source, fait de détournement et non de corruption, l'auteur se base sur la théorie anthropologique de don et contre don pour expliquer une pratique banalisée qui s'enracine petit à petit dans la culture congolaise.

### Abstract

This study describes the phenomenon hand-tensioned, *kolomba* "a form of handing corruption" practice by the taxi man for the benefit of the traffic police. While denouncing the minimization of the contraventions and the consumption of transactional almonds at the source, made of diversion and not of corruption, the author is based on the anthropology theory of gift and against donation to explain a trivialized practice that is rooted little by little. In Congolese culture.

**Mots-clés :** *Phénomène kolomba, secteur du transport urbain, Kinshasa*

### INTRODUCTION

Une réflexion sur la corruption à Kinshasa marquée par sa banalisation, sa miniaturisation et son enracinement dans la culture congolaise, reçoit aujourd'hui une actualité plus que jamais brûlante.

En effet, depuis des décennies, le géant de l'Afrique centrale laisse développer un système corruptif puissant avec des ramifications dans toutes les institutions : présidence de la République, parlement, exécutif national, assemblées et gouvernements provinciaux, cours et tribunaux, armée, police, services de sécurité, fonction publique, entreprises publiques et privées, système éducatif et sanitaire, confessions religieuses, etc. Chaque secteur développe son propre archétype. Toutes les catégories sociales, du sommet de l'État au citoyen du bas de l'échelle, pauvres et « prétendus riches », croyants et païens, chacun à son niveau, en est auteur ou bénéficiaire. D'emblée, cette gangrène se place parmi les causes principales de la dérive économique de la RDC qu'il faut à tout prix, extirper.

Malheureusement, son éradication paraît utopique. La CCM (Commission de changement des mentalités) et l'APLC (Agence de prévention et de lutte contre la corruption), mises en place par la Présidence de la République<sup>1</sup>, en plus de l'IGF

---

<sup>1</sup> Il s'agit de deux services spéciaux ont été respectivement créés l'Ordonnance n° 219/067 du 25 juillet 2019 portant création, organisation et fonctionnement de la Coopération pour le Changement des mentalités et l'Ordonnance n° 20-013 bis du 17 mars 2020 portant création, organisation et fonctionnement d'un service spécialisé dénommé Agence de Prévention et de Lutte contre la Corruption, « APLC » en sigle. Malheureusement, le 1<sup>er</sup> coordonnateur de l'APLC, Me. Ghislain Kikangala, âgé de 60 ans, un avocat pénaliste au barreau de Bruxelles en Belgique par

(Inspection Générale du Finance) et d'autres structures traditionnelles existantes, n'arrivent pas à la résorber, si ce n'est des dénonciations spectaculaires aux conséquences judiciaires de faible importance. Entretemps, les pratiques corruptives s'enlisent, « s'institutionnalisent », se systématisent<sup>2</sup> et du coup, sont devenues un mode de vie, voire le mode de gestion de l'appareil étatique<sup>3</sup>.

Le transport urbain à Kinshasa a mis en place sa propre pratique corruptive que nous avons personnellement nommé *phénomène kolomba*<sup>4</sup> dans une de nos études antérieures dont nous livrons l'économie dans cette réflexion.

Il s'agit d'un ensemble d'actions réciproques et permanentes « jugées pertinentes » que les conducteurs, principalement les professionnels de la route (taximen, transporteurs, ...) et les éléments de la Police de Circulation Routière (PCR) ont l'habitude d'accomplir sur la voie routière sans atermoiement ; les uns pour glisser un billet de franc congolais et circuler sans inquiétude, les autres pour le recevoir et cela, de manière automatique. C'est un moyen pour les conducteurs, surtout les taximen de contourner le contrôle et d'échapper à une série de tracasseries (confiscation du permis de conduire, d'exploitation, de l'attestation de contrôle technique du véhicule, arrachement des plaques d'immatriculation, etc.) exercées par les éléments de la PCR et des jeunes policiers déployés en renfort appelés *ba-ujana*<sup>5</sup> (les jeunes), en marge de la loi. Ces pièces sont souvent utilisées comme objets de chantage efficace sous menace du paiement d'une amende particulièrement élevée si l'affaire devait être traitée conformément aux procédures officielles.

Pour rappel, la mission dévolue à la PCR consiste à faciliter la libre circulation des personnes et de leurs biens, et de faire respecter les lois et la réglementation en matière. C'est ce qui justifie la présence des policiers de roulage à des endroits difficiles à la locomotion (principales artères, intersections des rues très fréquentées, tronçons en état de délabrement avancé) pour faciliter la fluidité du trafic en respectant les conditions que présente la chaussée abîmée, faire éviter aux conducteurs les accidents et limiter les embouteillages, surtout à des heures de pointe. Leur rôle consiste également à contrôler les documents administratifs d'usage, sur réquisition des services concernés.

Nous ne sommes pas le premier à dénoncer la délinquance vénale ou prévaricatrice de cette unité de police. Dans une enquête sur la corruption menée auprès de 36 chauffeurs de taxi à Kinshasa entre le 25 juin et le 9 juillet 1982, Pierre Akele Adau montrait déjà que le milieu des conducteurs des taxis et celui de police de circulation routière constituent *l'un des couples pénaux les plus parfaits* identifiés à Kinshasa<sup>6</sup>. Devant la persistance des difficultés de transport et des tracasseries, Mwanza wa Mwanza traite le transport urbain à Kinshasa d'un *nœud gordien*.<sup>7</sup> Un groupe de cinq chercheurs travaillant pour le compte de la revue *Renaitre* en 2007 ont aussi pointé du doigt la

---

surcroît, ex avocat d'Etienne Tshisekedi et de la MIBA (pendant 20 ans) qui a également participé à l'équipe de défense de la RDC à la Cour internationale de justice dans le procès Ouganda en 2005, a lui-même été arrêté et placé en détention provisoire le 18 décembre 2020 par le parquet général près la Cour d'Appel de Kinshasa-Gombe pour « extorsion de fonds et arrestation arbitraire » du directeur général de la banque nigérienne Access Bank.

<sup>2</sup> Lire J. KABONGO TUNSALA, *La corruption en République démocratique du Congo*, Paris, L'Harmattan, 2016.

<sup>3</sup> La récente publication de NYABIRUNGU mwene SONGA Raphaël intitulé *Lutte contre la corruption. Plaidoyer pour un parquet national financier de la République Démocratique du Congo*, nous éclaire à ce sujet.

<sup>4</sup> ANINAYOTE BWANA Hilaire, *Le phénomène kolomba et la culture de pauvreté à Kinshasa, Mémoire de Licence en anthropologie*, FSSAP, UNIKIN, 2016.

<sup>5</sup> Ce groupe de policiers est venu à Kinshasa en 2018 dans le contexte du processus électoral émaillé de plusieurs contestations ; depuis ils n'ont pas été affectés ailleurs mais se livrent des temps à temps à des actes de vandalisme.

<sup>6</sup> P. AKELE ADAU, *Droit pénal spécial. A l'attention des étudiants de Troisième graduat, Année-Académique 2003-2044*, p. 237.

<sup>7</sup> MWANZA wa MWANZA, *Le transport urbain à Kinshasa. Un nœud gordien*, dans *Cahiers Africains* n° 30, Paris, L'Harmattan, 1997.

dichotomie complicité-tracasseries dans la relation policiers-chauffeurs<sup>8</sup>. En Afrique de l'Ouest, l'étude conduite au Bénin, au Niger et au Sénégal par une équipe de chercheurs multidisciplinaires sous la direction de G. Blundo et J.P. Olivier de Sardan, s'est focalisée sur la « petite corruption »<sup>9</sup> comme forme banalisée mais systémique de la corruption au sein de l'administration et du pouvoir public dans ces pays.

La présente réflexion a pour mérite de mettre en exergue la corrélation entre le phénomène *kolomba*, la mauvaise gouvernance et la pauvreté à partir d'un corpus des données qualitatives tirées des observations et des entretiens libres avec une très grande variété d'acteurs intervenant dans le domaine du transport en commun à Kinshasa. La main tendue des agents de la PCR porte un lourd préjudice à la mobilisation des recettes dans le secteur du transport urbain et le respect des préalables technico-administratifs pour œuvrer dans ce domaine du transport à Kinshasa.

Le recours à la théorie de don et contre-don de Marcel Mauss, nous permet de ressortir les déterminants socio-culturels de cette déviance pour jeter le jalon de la lutte anti-corruption et poser quelques repères du changement de mentalité et de comportement au bénéfice de la vertu.

Pour souci d'efficacité, cette étude est subdivisée à trois grands axes. Après la définition du concept corruption sous quelques facettes proches du phénomène en étude, nous démontrons ensuite, l'incidence négative de cette pratique corruptive sur la mobilisation des recettes publiques par la police nationale congolaise au trésor public. Enfin, nous dirons un mot sur la nécessité d'utilisation des moyens modernes de régulation du transport urbain comme moyen de mettre fin aux pratiques corruptives.

## 1. DEFINITION DES CONCEPTS CLES

### 1.1. La corruption

Selon le code pénal congolais (articles 133 à 155), la corruption appartient au groupe d'infractions contre l'ordre public au même titre que la concussion, les détournements, les rémunérations illicites, le trafic d'influence, la rébellion, les outrages et les violences envers des autorités, les outrages envers l'emblème national.

Autant l'étymologie de ce vocable que ses déploiements successifs dans le temps et dans l'espace (évidemment en RDC), nous permettent de définir la corruption, avec Sylvain Musinde Sangwa, comme *l'utilisation abusive d'un pouvoir reçu par délégation à des fins privées comme l'enrichissement personnel ou d'un tiers (famille, ami...) consistant pour un agent public, un élu, un médecin, un arbitre sportif, un salarié d'entreprise privée ..., de s'abstenir de faire, de faciliter quelque chose, du fait de sa fonction, en échange d'une promesse, d'un cadeau, d'une somme d'argent, d'avantages divers...*<sup>10</sup> Elle se présente sous diverses formes.

Du point de vue de la qualité des personnes incriminées (corrupteur et corrompu), les pénalistes distinguent la corruption active de la corruption passive. Corrompre et se laisser corrompre, sont deux faits principaux infractionnels dont l'un ne saurait être considéré comme l'accessoire de l'autre. Corrupteur et corrompu n'étant pas considérés comme des complices l'un de l'autre, la loi les incrimine séparément ; les deux agents jouant un rôle égal et séparément qualifié.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> « Dossier sur la Circulation routière à Kinshasa. Policiers-chauffeurs : tracasseries ou complicité. », dans *Renâitre*, n° 3 du 15 février 2007, p. 19-28.

<sup>9</sup> G. BLUNDO & J.P. Olivier de SARDAN, *La corruption au quotidien en Afrique de l'Ouest. Approche socio-anthropologique comparative : Bénin, Niger et Sénégal*, Marseille, 2002.

<sup>10</sup> S. MUSINDE SANGWA, *Dictionnaire de la corruption*, Kinshasa, CRIGED, 2009, p. 17.

<sup>11</sup> Lire P. AKELE ADAU, *op.cit.*, p. 239.

La corruption est dite passive lorsque la sollicitation provient des fonctionnaires, des militaires ainsi que des particuliers qui leur sont assimilés. A l'opposée, la corruption active est le *trafic d'influence actif, pour obtenir soit l'accomplissement ou l'abstention d'un acte, soit des faveurs ou des avantages quelconques.*

Dans ses recherches dans le domaine des finances publiques et de l'administration publique en RDC, Justin Kabongo Tunsala dénombre neuf formes de corruption. Il s'agit entre autres, de dessous de table, du trafic d'influence, de la concussion, de l'escroquerie, du recel d'abus des biens sociaux, de la prédation, du favoritisme et de la fraude. L'extorsion, la fraude, le trafic, le détournement, le clientélisme, le népotisme et la connivence sont autant d'autres pratiques corruptives dans notre société.

La précision percutante est sans doute, celle apportée par le groupe G. Blundo et J.P. Olivier de Sardan<sup>12</sup> distinguant la « petite » de la « grande » corruption. Si la première concerne généralement le versement des sommes peu élevées à des agents publics de rang inférieur, dans le but de faciliter les choses ou de contourner certains obstacles bureaucratiques, la seconde forme fait allusion, par exemple aux firmes multinationales ou des grandes entreprises nationales versant des milliers, voire des millions de dollars à des responsables gouvernementaux ou des hommes politiques pour obtenir des contrats commerciaux lucratifs. C'est le type plus dangereux et plus secret de la corruption qui *s'opère à grande échelle où certaines obligations orientent la formation des normes législatives à leur profit, influent sur toutes les décisions politiques de l'exécutif et imposent leurs interprétations au système judiciaire, tout en ayant un pouvoir de pression considérable sur le quatrième pouvoir, celui de la presse.*<sup>13</sup>

La corruption miniaturisée se pratique sous diverses formes très répandues : motivation ou pourboire, droit ou laisser-passer selon que l'on sollicite un service ou qu'on voudrait se disculper par rapport à la rigueur de la loi ou d'une disposition réglementaire. Elle n'est pas que matérielle par le versement de fonds ou des cadeaux ; d'autres avantages tels que l'admission dans un club très fermé, la promesse de bourses pour des enfants, la promesse d'embauche des membres de famille ou connaissances du chef, l'accord de la main de sa fille au chef, sont également utilisés comme « pots-de-*devin* » pour conclure des affaires. Les Congolais parlent généralement de *Madesu ya bana*, littéralement, « du haricot pour les enfants », son synonyme dans l'administration publique, est l'expression la plus répandue<sup>14</sup>. On parle parfois de « transport et/ou motivation » pour exprimer la même réalité.

## 1.2. Quid phénomène *kolomba* ?

La route, lieu commun de travail du couple transporteur et policier de roulage, constitue un milieu criminel avec ses habitudes, ses attitudes et son langage propres.

Étymologiquement, le vocable *kolomba* provient du swahili « *ku-omba* » ou « *ku-lomba* » qui signifie « prier », « demander » ou quémander. C'est, comme le dit si bien Basile Osokonda, il s'agit d'une adaptation lingala pour signifier l'ensemble des opérations qui constituent à glisser discrètement, dans la main d'un élément de la PCR, un billet de franc congolais pour avoir libre passage et, ceci, à toutes les barrières afin de contourner la sanction policière et de prester tranquillement ainsi toute la journée étant dans la contravention<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> Lire G. BLUNDO & J.P. O. de SARDAN, *Op. cit.*, p. 18- 32.

<sup>13</sup> S. MUSINDE SANGWA, *op. cit.*, p. 36.

<sup>14</sup> S. SHOMBA KINYAMBA Sylvain, *Comprendre Kinshasa à travers ses locutions populaires. Sens et contexte d'usage*, Leuven, Acco, 2009, p. 175.

<sup>15</sup> B. OSOKONDA OKENGE, *Laxisme et attentisme d'État en République démocratique du Congo*, Paris, L'Harmattan, 2021, p. 34-35.

D'après Basile Osokonda, trois hypothèses pourraient expliquer l'adaptation lingala de ce mot d'origine swahili. La première privilégie l'avènement de l'AFDL (Alliance des forces démocratiques pour la libération du Congo) en 1997 a fait *émarger à travers le pays et à Kinshasa, le réflexe swahili*. La deuxième serait le nombre élevé d'agents swahiliphones dans la police nationale et enfin, la corruption généralisée actuelle en RDC *serait le fait du réflexe des nouveaux riches venus avec le régime de l'AFDL*<sup>16</sup>.

*Kolomba* est une forme de concussion bien organisée au bénéfice de deux « bons copains » : le taximan kinois très sûr de lui-même une fois sur la chaussée, s'empresse de glisser un billet de franc congolais dans la main tendue de l'agent régulateur de la circulation placé aux arrêts de bus, aux ronds-points et dans certains carrefours ; en retour, les éléments de la PCR gomment immédiatement les contraventions.

Les interactions entre les agents et les chauffeurs obéissent à un certain langage, un code fondé sur des mots, des expressions, des signes et des gestes. Tenez : « duawu », « kipe nga » (intéresse-toi à moi), « ningana » (bouge), « simba » (arrête-toi), « pia nga masolo ou fungola masolo ou encore « solola » (parle), « kobukana te » (n'aie peur de rien), « Mbote ya likasu », littéralement « salutation de noix de cola » allusion faite à la façon dont on se la partage discrètement.<sup>17</sup> Ce verbatim est plus proche de la réalité par rapport à l'aspect discrétionnaire qui accompagne le partage de noix de cola avec autrui.

Comme infraction, le phénomène *kolomba* ou la *main-tendue* des policiers de roulage est un archétype criminologique différent des amendes transactionnelles payées sur la voie publique qui constituent des faits de détournement, une autre infraction de trouble à l'ordre public. Il consacre l'achat de la conscience et s'insère dans la catégorie des « petites corruptions ».

### 1.2.1. Phénomène *kolomba* : un contrat gagnant-gagnant

Nos observations et entretiens avec les taximen ainsi que les éléments de la PCR avancent l'hypothèse d'une imbrication entre ces deux protagonistes. La voie publique est un lieu de charité pour les deux protagonistes. Plus d'un conducteur de véhicule à Kinshasa est irrégulier.<sup>18</sup> Beaucoup de véhicules *circulent sans documents de bord requis dans la circulation routière*. Bon nombre d'entre eux ne répondent pas aux critères exigés par la loi. D'autres part, à Kinshasa où nombreux sont de chauffeurs formés sur le tas, il va de soi que l'ignorance du code de la route soit l'un de principales causes qui a motivé la mauvaise conduite des agents qualifiés mais malintentionnés. Les tracasseries routières, les arrestations arbitraires opérées par les policiers de roulage sur les conducteurs, constituent la réalité quotidienne des conducteurs des véhicules dans la ville.

Le phénomène *kolomba* se présente comme un moyen d'esquiver les arrestations et le paiement des amendes incessantes à la banque pour défaut des documents de bord et fautes de conduite en vue de rouler avec quiétude. Le don appelant un contre-don en provenance de celui qui l'a reçu, les conséquences ne tardent pas à venir. Les véhicules techniquement hors d'usage et/ou sans documents de bord font leur réapparition sur la chaussée. L'observance des préalables administratifs et techniques par les propriétaires des taxis et taxis-bus, la détention du permis de conduire en cours de validité sont gommés.

De leur côté, au lieu de réguler la circulation, les éléments de la PCR accourent vers les voitures privées pour quémander l'argent ou faire passer un conducteur gentil, acte souvent à la base de l'interruption brusque du trafic.

<sup>16</sup> B. OSOKONDA OKENGE, *op.cit.*, p.35.

<sup>17</sup> Par cette salutation, le corrupteur transmet le billet sans que l'entourage s'en rende compte.

<sup>18</sup> Cfr D. MUNSI Mpum, « Circulation routière à Kinshasa. Policiers et chauffeurs : tracasseries ou complicité ? », dans *Revue*, n° 3 du 15 février 2007 Année XVI, p. 20.

Tout semble bien fonctionner comme le confirme l'attitude ambivalente des conducteurs à la fois plaintifs à cause des tracasseries policières et hostiles au contrôle des préalables pour le transport en commun dans la ville de Kinshasa. Dans cet engrainage, ce couple très uni se frotte les mains, l'impunité étant confortablement assise. Entretemps, *Kolomba* se porte très bien et continue allégrement son bonhomme de chemin à Kinshasa.

### 1.2.3. Explication socio-historique

Partant du principe selon lequel un phénomène social n'est pas un fait du hasard mais plutôt une réponse aux contraintes sociales, la compréhension des « petites corruptions » doit se situer dans le contexte général de la dégradation de la situation socio-économique et politique de la RDC. Nous les percevons comme une forme des réponses aux contraintes imposées par la vie à Kinshasa, un acte révélateur de l'évolution socio-économique qu'a connue ce pays. Dans une approche systémique, en prenant en compte l'économique, le politique, le social et le culturel, nous appréhendons le phénomène *kolomba* comme un système nourri par différents éléments ou institutions organiquement liés.

En effet, la pratique des corruptions miniaturisées dans le secteur du transport urbain est révélatrice de la désarticulation d'autres éléments du système : la bonne rémunération des agents, le manque de volonté politique et de fermeté pour son éradication.

Pour Tshingi Kueno Ndombasi, les corruptions miniaturisées pratiquées par les hommes en uniforme tiennent à la désagrégation de leurs conditions de vie. En effet, à l'époque coloniale, les militaires et les policiers étaient logés, vêtus et nourris par l'État. Ils ont appris progressivement à se débrouiller seuls à partir de l'indépendance ; l'État étant devenu incapable. La suppression de la police et la création de la gendarmerie en 1972 n'a pas résolu le problème. Au contraire, corrompue, la gendarmerie « est devenue avec le temps la risée de tout le monde parce qu'elle a appris à survivre comme tous les civils. Pendant qu'une partie était logée dans les camps, les autres étaient éparpillés à travers la cité. Mal payée, elle s'est organisée pour résoudre ses problèmes par des arrestations arbitraires des citoyens, des vols et par la corruption. Les gendarmes fouillaient de fond en comble pour chercher les *biloko ya mabe* (mauvaises choses), entendez l'argent, les biens précieux, biens maffieux, .... Les papiers contrôlés étaient l'identité, l'impôt et les factures. Pour acculer davantage ceux qui étaient en ordre on demandait parfois la carte du parti, la carte d'électeur ou de vaccination.»<sup>19</sup>

Une fois au pouvoir, M'zee Laurent-Désiré Kabila va réhabiliter la police nationale et supprimer les unités de la gendarmerie et de la garde civile mal réputées de Mobutu. Mais l'intégration d'anciens éléments de ces unités au sein de la police nationale, a perpétré la conception de la 2<sup>ème</sup> République, consistant pour les agents de l'ordre, principalement les policiers, de considérer la population civile comme leur champ, « bino ba civils bozali bilanga na biso ». Ainsi considérés, les conducteurs des véhicules, spécialement les taximen sont des vaches à lait des éléments de PCR.

Pour échapper au contrôle et à la loi appliquée en la matière, les Kinois généralement très allergiques aux documents exigés<sup>20</sup>, préfèrent « coopérer » avec les agents de l'ordre et les inspecteurs de contrôle. En effet, depuis son accession à l'indépendance, la RDC a vécu une longue période de crises multiformes dont les tristes

<sup>19</sup> S. TSHINGI KUENO NDOMBASI, *Op. cit.*, p. 79.

<sup>20</sup> S'intéressant à cette question, le professeur d'anthropologie politique B. OSOKONDA OKENGE parle de la culture du non-écrit qui, d'après lui, consiste à sacrifier les prescrits de la loi devant servir de référence en faveur de la valorisation des usages prohibitifs érigés de fait, en loi (confer « De l'oralité au non-écrit : trajectoire pour la mauvaise gouvernance en RDC », in *Mouvements et Enjeux sociaux*, n° 67, Août-septembre 2011).

évènements de pillages de 1991-1992 à Kinshasa et dans d'autres villes du pays, ayant occasionné la destruction du tissu économique qui subsistait à la suite des conséquences de la zaïrianisation, lesquels ont contraint les hommes actifs au chômage. Devant le climat des affaires incertain, les détenteurs des moyens de production ont tout simplement mis la clé sous le paillason.

Au cours de cette évolution, la vie de la population, des fonctionnaires de l'État, des militaires et des policiers, s'étant sérieusement désagrégée, chacun a adopté des stratégies pour en venir au bout de la crise à partir de son environnement socioculturel et professionnel.

Puisqu'on acquiert la culture par socialisation, comme qui dirait, l'appétit vient en mangeant, c'est au fil du temps que cette pratique a pu, petit à petit, s'institutionnaliser au sein d'un système de prédation bien montée laissant de graves conséquences dans la mobilisation des recettes. Aujourd'hui, elle se porte très bien à Kinshasa et continue allégrement son bonhomme de chemin.

## II. CONSEQUENCES DE KOLOMBA SUR LA MOBILISATION DES RECETTES PUBLIQUES

Au regard du nombre élevé des contraventions journalières dans la ville de Kinshasa, le secteur de la circulation routière devait figurer, comme sous d'autres cieux, parmi les grands pourvoyeurs du trésor public. Malheureusement, cette « les petites corruptions » et le manque de détermination dans la lutte anti-corruption empêchent une bonne mobilisation des recettes publiques.

Tous les services régulateurs du transport en commun : service d'autorisation de transport des biens et des personnes, d'octroi du numéro véhicule de transport par la Division urbaine de transport, la DGI (Direction Générale des Impôts) chargée de l'identification et la délivrance des plaques d'immatriculation, la SONAS (Société Nationale d'Assurances), la DGRK (Direction Générale des Recettes de Kinshasa), le service de contrôle technique et la CONADEP ou Commission Nationale de Permis de Conduire, souffrent de défaillance d'application dans l'application de leurs prérogatives à cause du phénomène main tendue. Très peu de véhicules en circulation passent par le contrôle technique. Les taxis, taxi-bus et les bus ne le sollicitent qu'en cas de contrôle annoncé par les services attitrés et la police.

Il en est de même du permis de conduire, chasse-gardée de certaines autorités du Secrétariat Général des Transports et Communications à cause des prébendes qu'elles en tirent indûment. L'existence du réseau maffieux entretenu à dessein par divers acteurs (politiciens, hommes d'affaires, agents du Secrétariat Général des Transports et Communications, responsables des auto-écoles, agents de la PCR « branchés », prive le trésor public de ses recettes malgré la forte demande nationale du permis de conduire. C'est un vrai domaine du faux commis en écriture et usage de faux qui sont des actes répréhensifs par la loi.

En outre, l'impression du permis de conduire et de la plaque d'immatriculation est confiée à des entreprises privées proches de l'ancien chef de l'État avec une modique part du trésor public. Pourtant, l'État peut, à lui seul, organiser ce service draineur de beaucoup de pièces trébuchantes au lieu de recourir à la sous-traitance.

Mêmes les inspecteurs en mission de contrôle de différents documents de bord, ne parviennent pas à soumettre les opérateurs récalcitrants à l'observance des conditions de mise en circulation des véhicules pour le transport urbain ou à leur écoper de peine corrective à cause de la main tendue des éléments de PCR. Le plus souvent, eux aussi finissent par consommer à la source l'amende transactionnelle sans imposer l'octroi du document faisant l'objet de contrôle.

En dépit de manque à gagner relatif à l'obtention des documents administratifs et fiscaux, l'Association des Chauffeurs du Congo (ACCO) créée le 06 juillet 1979 à Kinshasa et dotée de la personnalité civile par l'ordonnance présidentielle n° 79/183 du 06/07/1978, ponctionne les recettes de l'État au niveau des parkings et des arrêts de bus au profit des agents qui ne payent pas d'impôt.

Revenons aux PCR pour fustiger son entorse sur la prestation aisée de la DGRAD de ses prérogatives d'ordonnatrice principale de paiement tant des frais d'obtention des différents documents d'usage (permis de conduire, certificat de contrôle technique, numéro véhicule de transport et autorisation de transport des biens et des personnes) que des amendes transactionnelles sanctionnant les contraventions routières et le non-respect de ces préalables.

D'après les agents de la DGRAD affectés aux commissariats et sous-commissariats de police, les contraventions, objet de recettes pour le compte du trésor public sont sous-estimées. En plus du fait que seuls les contrevenants têtus sont déférés devant les OPJ et faute d'émission de note de perception, la plupart d'amendes transactionnelles sont consommées à la source ; juste une minime partie est payée à la banque. Beaucoup de recettes restent non recouvertes du fait que certains assujettis confient l'opération de paiement à la banque aux l'OPJ prétextant n'avoir pas suffisamment de temps. Personne ne pouvant se prétendre de sa propre turpitude, la note de perception est tout simplement bloquée et l'argent des finances publiques détourné.

Les véhicules de transport en commun appartenant aux PCR, aux commandants des FARDC et de la PNC, aux autorités politiques, bref aux faiseurs des lois, portent des signes distinctifs qui les exemptent des altercations avec les agents de régulation. En cas d'arrestation pour contraventions, l'intervention ne tarde pas et la caisse de l'État se voit une fois de plus priver de ses dividendes.

La circulation routière est une véritable vache à lait de la PNC. Selon les agents de la DGRAD, le phénomène *kolomba* dans le secteur de la circulation routière, fonctionne comme une chaîne qui va de l'agent de roulage en poste au commandant du sommet de la hiérarchie en passant par les escadrons mobiles, les OPJ des sous-commissariats, des sections et des États-majors des bataillons. Après avoir pris sa part, chacun rend compte à sa hiérarchie.

Avec *kolomba*, les taximen, maîtres-chefs sur la chaussée parce que sûrs d'avoir acheté la conscience des agents de régulation, commettent des contraventions sous la barbe des PCR. Ils se livrent allégrement à la mauvaise conduite des véhicules : mauvais dépassement, empreint de sens inverse, tentative d'un détour sur la même chaussée alors que les véhicules forment une file, et refus d'obtempérer provoquant ainsi des bouchons.

### III. LA MODERNISATION DU TRANSPORT URBAIN GAGE DE LA MAXIMISATION DES RECETTES

La ferme volonté du gouvernement de mener une lutte fratricide contre la corruption sous toutes ses formes ne suffit pas ; il faut procéder à la modernisation de la circulation routière à Kinshasa.

Les recettes attendues du secteur de transport urbain à Kinshasa proviennent essentiellement des frais fiscaux et administratifs, du permis de conduire, des amendes transactionnelles pour contraventions routières et non-respect des dispositions d'usage, du droit de parking perçu indument par l'Association des chauffeurs du Congo.

La répartition des compétences entre trois différents ministères (Transports et voies de communication, Intérieur et Finances) rend complexe et difficile la coordination

du secteur de transport en commun et la mobilisation des recettes. Le regroupement de tous les services au sein d'une seule entité connectée au guichet unique, peut faciliter le recouvrement des recettes et l'octroi des documents à temps record. La modernisation de la circulation routière par l'installation du radar, robot intelligent, etc., permet de prendre en compte toutes les contraventions, mêmes celles commises loin du regard des policiers. Avec les radars, aucun fait, du moins les plus flagrants et ceux commis dans le champ magnétique de ces appareils, ne saurait échapper au contrôle. La gestion de tous les véhicules en circulation dans la ville de Kinshasa et des permis de conduire biométriques par un serveur central, allège le contrôle par un seul individu de tous les documents de bord.

Le système de surveillance par radar, l'octroi de tous les documents sécurisés au guichet unique, peut freiner le phénomène *kolomba*, la consommation à la source des amendes transactionnelles et le faux commis en écriture et l'usage de faux dans l'émission des documents administratifs. Cette modernisation passe également par la mise en place du système de cotes réductives de permis de conduire consistant à soustraire des points à chaque infraction majeure jusqu'au retrait total pour les délinquants récidivistes.

Une fois modernisé, le transport urbain deviendra un des grands pourvoyeurs des revenus nationaux dont la part budgétaire permettra d'améliorer les conditions de vie et de travail des policiers, de réhabiliter les voies, d'en construire des nouvelles et de désengorger les principales artères inondée d'hommes en kaki bleu pour déployer un effectif important à la police territoriale.

## CONCLUSION

En RDC où tout se négocie, les « corruptions miniaturisées » sont des faits de société permanents dans tous les secteurs de la vie nationale. Leurs effets de transformations sociales changent profondément l'échelle de valeurs. Dans ce contexte de mal-gouvernance, les institutions se révèlent incapables d'actionner des mécanismes de contrepois judiciaires, politiques, socio-économiques et culturels contre la corruption. Plus la corruption prend de l'ampleur, autant la situation des fonctionnaires et des agents de l'État se désagrège ; plus ceux-ci sont mal payés, autant le recours aux pratiques corruptives prend de l'envol. Or, la politique rémunératrice et la répression des antivaleurs relèvent toutes les deux, de l'exécutif. Que faire pour que le transport urbain contribue loyalement et suffisamment à la mobilisation des recettes publiques ?

Aux grands maux, de grands remèdes dit-on. L'État doit prendre des mesures correctives de grande envergure pour sauver la société de demain de la dérive. La modernisation des services du secteur de transport urbain et le contrôle informatisé de la circulation routière s'imposent pour diminuer les contacts humains et les relations de complicité policiers de roulage- conducteurs qu'entraîne le phénomène *kolomba*. Le recours au radar et au robot intelligent, la création du guichet unique du transport urbain se présentent comme solutions techniques urgentes pour « déboulonner » à la racine, les « corruptions miniaturisées » que nous nommons phénomène *kolomba*, sanctionner conséquemment tous les contrevenants et canaliser les frais perçus au trésor public.

La contribution de la CNPR (Commission Nationale de la Prévention Routière), est très attendue pour la réussite de ce projet. En sa qualité d'organe de formation, de sensibilisation et de vulgarisation, c'est à elle que revient le rôle de prôner l'éthique qui va améliorer l'ethos kinois, révolutionner le mental kinois dans le domaine de la circulation routière.

## BIBLIOGRAPHIE

- AKELE ADAU Pierre, *Droit pénal spécial*. A l'attention des étudiants de Troisième graduat, année-académique 2003-2004.

- ANINAYOTE BWANA Hilaire, *Le phénomène kolomba et la culture de pauvreté à Kinshasa, mémoire de Licence en anthropologie*, FSSAP, UNIKIN, 2016.
- BLUNDO G. & Olivier de SARDAN Jean-Pierre, *La corruption au quotidien en Afrique de l'Ouest. Approche socio-anthropologique comparative : Bénin, Niger et Sénégal*, Marseille, 2002.
- BOUCHARD H., *Commerçantes de Kinshasa pour survivre*, Paris, L'Harmattan, 2002.
- De VILLERS G. et al., *Manières de vivre. Économie de la "débrouille" dans les villes du Congo/Zaire*, Col. Cahiers Africains 49-50, Paris, L'Harmattan, 2002.
- « Dossier sur la Circulation routière à Kinshasa. policiers-chauffeurs : tracasseries ou complicité. », dans *Renâitre*, n° 3 du 15 février 2007.
- KABONGO TUNSALA Justin, *La corruption en République démocratique du Congo*, Paris, L'Harmattan, 2016.
- MUSINDE SANGWA Sylvain, *Dictionnaire de la corruption*, Kinshasa, CRIGED, 2009.
- MWANZA wa MWANZA, *Le transport urbain à Kinshasa. Un nœud gordien*, dans Cahiers Africains n° 30, Paris, L'Harmattan, 1997.
- NYABIRUNGU mwene SONGA Raphaël, *Lutte contre la corruption. Plaidoyer pour un parquet national financier de la République Démocratique du Congo*, Kinshasa, Editions Droit et Société, 2021.
- Ordonnance-Loi 78-022 portant nouveau code de la route du 30 août 1978.
- OSOKONDA OKENGE Basile, *Laxisme et attentisme d'État en République démocratique du Congo*, Paris, L'Harmattan, 2021.
- ROUMILHAC J. C., *Code de la route commenté et annoté*, Paris, Litec, 1994.
- SHOMBA KINYAMBA Sylvain, *Comprendre Kinshasa à travers ses locutions populaires. Sens et contexte d'usage*, Leuven, Acco, 2009.
- TSHINGI KUENO NDOMBASI, *Kinshasa à l'époque de la désagrégation nationale*, Paris, L'Harmattan, 2007.