
M.E.S., Numéro 144, Novembre – Décembre 2025

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

N°ISSN (en ligne) : 2790-3109

N°ISSN (impr.) : 2790-3095



Revue Internationale des Dynamiques Sociales
Mouvements et Enjeux Sociaux
Kinshasa, novembre - décembre 2025

MOBILITÉS DE LA DÉBROUILLE ET VULNÉRABILITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE À KINSHASA

par

Willy MBALANDA LAWUNDA

Professeur, Faculté des Sciences Sociales,
Université de Kinshasa



Image n°1 : Vendeurs et vendeuses de jus se fauflant entre les véhicules au boulevard Lumumba

Photos Willy MBALANDA, octobre 2025.

Résumé

Dans le contexte de la rareté d'emplois, de la crise sociale généralisée et de la pauvreté de masse à Kinshasa, les routes sont transformées en champ d'expression d'activités de la débrouille à grande échelle. Taxi-bus, taxis, mototaxis, vendeurs à la sauvette de petits articles y sont à l'œuvre au quotidien, souvent dans l'informel, au mépris du Code de la route. Les flux de tous ces acteurs et de tous les piétons qui interagissent dans toutes les directions, sous un régime de régulation routière apparemment défaillante, où chacun peut prendre l'initiative de son orientation sur la chaussée, sans référence à la norme, dévoilent de la dangerosité de cet environnement devenu risqué, vulnérable pour les usagers, parce qu'il les expose à une diversité de dangers. Face à cette situation, comment expliquer la dégradation de l'écosystème routier à Kinshasa ? Pourquoi l'ordre urbain semble-t-il de plus en plus mis en cause par les usagers de la route ? En quoi ces usagers sont-ils devenus vulnérables ?

Cet article n'entend pas seulement caractériser la vulnérabilité des usagers de la route, à Kinshasa, mais invite aussi à la réflexion sur la nécessité de repenser les conditions sociales des Kinshais et sur l'urgence qui s'impose pour réinventer le système de transport urbain, en vue de sa rénovation.

Mots - clés : *mobilités, débrouille, vulnérabilité, usagers*

Abstract

In the context of job scarcity, widespread social crisis, and mass poverty in Kinshasa, the roads are transformed into a field of expression for large-scale informal activities. Taxi-buses, taxis, motorcycle taxis, and street vendors of small items are at work there daily, often informally, in disregard of the Highway Code. The flows of all these actors and all the pedestrians who interact in all directions, under a seemingly failing road regulation regime, where everyone can take the initiative of their orientation on the road, without reference to the norm, reveal the dangerousness of this environment that has become risky, vulnerable for users, because it exposes them to a variety of dangers. Faced with this situation, how can we explain the degradation of the road ecosystem in Kinshasa ? Why does urban order seem to be increasingly challenged by road users ? In what ways have these users become vulnerable ?

This article does not only aim to characterize the vulnerability of road users in Kinshasa, but also invites reflection on the necessity of rethinking the social conditions of the Kinshasa residents and on the urgency of reinventing the urban transport system, with a view to its renovation.

Keywords : *mobilities, resourcefulness, vulnerability, users*

INTRODUCTION

À Kinshasa, le paysage de l'écosystème routier est coloré de plusieurs acteurs et dont les comportements, pour beaucoup d'entre eux, sur la route, frisent apparemment le désordre. En effet, piétons, vendeurs de rue à la sauvette (« chayeurs » dans l'argot kinois), motocyclistes (« wewa » dans

l'argot kinois), taxis-bus et taxis se faufilent, parfois dans un jeu indescriptible, alimentant chez le passager peur et stress. Car, le sentiment d'insécurité envahit souvent tout le corps et y demeure tant que le passager n'est pas encore arrivé à destination.

Dans les faits, la mobilité de la population se heurte, depuis peu, aux embouteillages monstrueux et aux failles de la régulation routière qui, à certains égards, semblent remettre en cause l'existence de l'ordre urbain. La gestion des flux liés aux déplacements apparaît davantage défaillante, poussant à constater, sur la route, une forme d'anomie ; d'autant plus que certains de ses usagers n'ont plus quoi faire avec le respect du code de conduite collective qui modèle les mouvements des déplacements de la population. Cette situation, nous le savons, favorise l'exposition aux risques et la vulnérabilité de plusieurs usagers de la route. Pourtant, comme le renseigne Alain Bourdin, les mouvements des populations, à travers la ville, constituent une offre urbaine dont la gestion des flux reste fondamentale dans la production de l'ordre urbain. Agir sur la constitution et l'organisation des flux liés aux déplacements ou à la transmission des informations, poursuit-il, est un acte essentiel de la production de la ville (Alain Bourdin, 2007, p. 37). Ce qui apparaît moins évident, aujourd'hui, pour la ville de Kinshasa.

Face à ce désagrément, comment expliquer la dégradation de l'écosystème routier à Kinshasa ? Pourquoi l'ordre urbain semble-t-il, de plus en plus, mis en cause par les usagers de la route ? En quoi les usagers de la route sont-ils devenus vulnérables ?

Nous faisons l'hypothèse selon laquelle les mobilités de la débrouille constituent le principal ingrédient qui nourrit et met en mal la gestion des flux de déplacements, mais également le maintien de l'ordre urbain qui prévalait dans ce domaine. L'affaiblissement de cet ordre expose les usagers de la route aux risques de circulation et les rend vulnérables. Le système qui prend en charge les mobilités de citoyens à Kinshasa étant disqualifié, il y a urgence de le réinventer pour sa rénovation, afin qu'il s'adapte à la dynamique de la ville.

Cet article n'entend pas seulement caractériser la vulnérabilité des usagers de la route à Kinshasa, mais invite à une réflexion sur la nécessité de repenser les conditions sociales des Kinnois et sur cette urgence qui s'impose pour réinventer le système de transport urbain, en vue de sa rénovation.

Hormis cette introduction et la conclusion qui interviendra à la fin de notre propos, le présent article comprend les points suivants : la clarification des concepts de base, la démarche méthodologique, la dynamique démographique et la densification de la ville, l'urbanisation spontanée ou la débrouille dans sa fabrique, la situation socio-économique, les mobilités de la débrouille dans la ville de Kinshasa et la vulnérabilité des usagers de la route.

I. CLARIFICATION DES CONCEPTS

1.1. Débrouille

Le concept de débrouille est représentatif du mode de vie d'une population en situation de précarité ou de crise sociale. Dans ce sens, la débrouille est une réponse d'ingéniosité des populations démunies, qui arrivent à inventer des pratiques avec les moyens de bord dont elles disposent, pour tenir, souvent au jour le jour, le coût de la vie. Elle est devenue l'expression de défense des populations contre les vulnérabilités générées par la destruction de la vie publique et symbolise, comme l'entend Pierre Jacquemot (2011, p. 5), l'action d'autoprise en charge collective face à l'Etat.

Mais la débrouille, c'est parfois aussi un régime où l'observation des normes se vide pour accroître davantage les risques de vie pour les populations démunies. Dans une situation où l'intérêt collectif n'est pas la priorité, son climat profite beaucoup à la minorité nantie (Willy Mbalanda, 2023).

Dans des contextes d'insécurité matérielle et de crise de subsistance qui ne cessent de se développer dans les sociétés africaines, caractérisées par une diversité de contraintes dans les manières de manger, de s'habiller, de se loger, de s'éclairer, de se déplacer, d'accéder aux soins de santé, au savoir, à l'eau potable, au travail ou au mariage. Jean-Marc Ela fait observer que les « gens d'en bas », dont ces besoins deviennent contraignants, envahissent la rue où ils exercent le « métier de la débrouille » pour exister ou vivre. Il suggère que la culture de la débrouille réactualise au quotidien une mémoire historique « d'insoumission et d'indocilité », dès lors qu'émergent, en marge de normes établies, de nouveaux rapports au travail, à l'argent et à l'Etat. Tout se passe comme si, face à l'incapacité de l'Etat à formuler des politiques sociales dignes de ce nom, les gens s'organisent : « Profession : je me débrouille » (Assogba Yao, 2017).

Sylvie Ayimpam nous donne une définition de la débrouille qui nous convient dans le cadre de cet article. La débrouille, nous renseigne-t-elle, est perçue ici comme cet art de se tirer d'affaire, de faire face à la crise, de bricoler, de trouver des solutions avec ce qu'on a sous la main. Cet art, dans lequel les Kinois ont développé une expertise particulière, est essentiel pour faire face à la crise. Dans le contexte où l'Etat, comme un peu partout en Afrique, n'est plus en mesure d'accompagner et de protéger ses citoyens, nombre d'entre eux se débrouillent pour vivre, gagnant leur vie par diverses formes d'auto-emploi et de petites besognes, mais aussi d'expédients, inventant au quotidien la nécessité de leur utilité (Sylvie Ayimpam, 2014).

Pour rappel, Kinshasa, « royaume de l'informel », engorge 70% d'emplois de la ville dans le secteur informel, 12% dans le secteur formel privé et 17% dans le secteur public (Nsana Mutapayi, E. et Kazadi Mutombo, C. 2023/janvier-février).

1.2. Mobilité de la débrouille

Le concept de mobilité est difficile à définir, dans la mesure où son sens peut dépendre de la discipline ou de l'angle du questionnement sur lequel on se situe. Par ailleurs, il n'est pas rare que son contenu soit confondu avec celui du concept de transport.

Dans les démarches menant à saisir son intelligibilité, on trouve plusieurs approches s'efforçant à préciser son sens. À ce sujet, Bertrand Montulet, dans une approche spatiotemporelle, sous l'angle sociologique, nous suggère quatre types idéaux de mobilités (Bertrand Montulet, 2006) :

- la mobilité sédentaire : conjugue la référence à un lieu délimité et à un temps permanent, exprimés sous forme de régularité et/ou de durée. La personne développant ce mode de mobilité se déplace toujours dans le même espace et sur des trajets récurrents.
- la mobilité recomposée : s'inscrit dans un attachement aux espaces délimités par des individus ayant perdu le mythe de la permanence. Elle est, ainsi, le fait des personnes ayant toujours un fort attachement aux espaces délimités, mais ayant été confrontées, dans leur parcours de vie, à des formes de déracinement. L'immigré en constitue une figure exemplaire.
- la mobilité kinétique : est l'œuvre des personnes qui cherchent d'abord à répondre aux opportunités qui se présentent dans le temps. Le temps est vécu par eux comme un flux, comme un flot de changements. Le Kinétique, note Montulet, se doit d'être mobile dans l'espace afin de répondre à toutes ces opportunités. De ce fait, l'espace n'est pas d'abord perçu comme un ensemble de délimitations, mais bien comme un support aux limites indéfinies, voire infinies : l'étendue. La figure du businessman est relative à la mobilité kinétique.
- la mobilité incursive : à l'instar de la mobilité kinétique, les individus incursifs parcourent l'étendue spatiale, mais ont la volonté de « prendre le temps », de s'arrêter, de faire des incursions pour découvrir des temps lents, synonymes d'espaces particuliers. Ce type de mobilité s'incarne dans la figure du voyageur qui désire prendre le temps pour découvrir le monde lors de voyages d'envergure ou pour profiter des espaces proches plus familiers.

Dans la classification de Bertrand Montulet, les mobilités de la débrouille peuvent s'identifier dans l'univers de la mobilité kinétique.

En ce qui nous concerne, la mobilité renvoie, comme l'entend Gaële Lesteven, à la possibilité et au fait pour une personne de se déplacer dans l'espace entre une origine et une destination ; dans le temps avec une certaine vitesse ; pour un motif de déplacement donné (travail, achat, loisirs, etc.) ; avec un ou plusieurs modes de transport et des réseaux adaptés à ceux-ci ; en fonction des sources, des aptitudes et des compétences dont la personne dispose (Gaële Lesteven, dir., 2024). La mobilité est, donc, un comportement qui incarne une valeur, qu'il ne faut pas confondre avec le mode de transport.

Montulet tâche de préciser que la mobilité est un comportement et le mode de transport constitue son média (Bertrand Montulet, 2006). En d'autres termes, par transport, il faut comprendre l'ensemble de moyens mis en œuvre pour la prise en charge des mobilités générées par les différents acteurs.

Nous pouvons maintenant définir la mobilité de la débrouille comme le comportement de déplacement motivé par la nécessité d'exercer une activité de survie.

1.3. Vulnérabilité

Au sens général, la vulnérabilité est définie comme la probabilité de voir sa situation ou ses conditions de vie se dégrader, quel que soit son niveau de richesse, face aux fluctuations de la vie

(Rousseau, S., 2007). Cependant, pour tenter de rendre opérationnel ce concept, Villagran de Léon trouve que la vulnérabilité renvoie à une prédisposition des populations à être affectées par un évènement préjudiciable externe ou une incapacité de leur part à faire face aux désastres qui pourraient survenir (Sirven N., 2007). Ces deux caractéristiques, mises en évidence par l'auteur, sont représentées dans la fonction suivante : *Vulnérabilité = Exposition/Capacité de réaction* (Sirven, N., 2007).

Ainsi caractérisée, la vulnérabilité devient facteur de risque en présence d'aléa. Cette compréhension amène à réaliser que le risque dépend essentiellement de deux facteurs : l'aléa et la vulnérabilité. L'aléa, par définition, est un événement particulier, susceptible d'avoir lieu. Sa dimension potentielle le distingue des catastrophes et désastres qui ont effectivement lieu ou ont eu lieu. Dans sa formulation simple, la mesure du risque est donnée par l'équation suivante : *Risque = Aléa x Vulnérabilité* (Sirven, N., 2007).

Dans le cadre de cet article, la vulnérabilité est considérée comme une probabilité de faire l'expérience d'une perte mesurable de bien-être et une incapacité à prévoir et à anticiper l'avenir (Hélène Thomas, 2010). Cette définition a le mérite d'être retenue, ici, parce qu'elle tient à l'approche dite des subsistances, laquelle considère les vulnérabilités de toutes sortes comme faisant partie du contexte dans lequel sont façonnés les moyens de subsistance.

II. DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

Pour réaliser cette étude, nous avons consulté des sources documentaires et interrogé 15 vendeurs à la sauvette de petits articles (« chayeurs »), 5 taximen, 12 moto-taximen (« wewa »), 5 chauffeurs de voitures personnelles, 8 piétons rencontrés aux arrêts de bus, ainsi que 3 policiers de la régulation routière, afin de recueillir leurs avis sur les mobilités urbaines, les conditions de transport, la régulation routière et la sécurité des usagers de la route dans la ville de Kinshasa. Outre ces moyens de collecte d'informations, nous avons parcouru plusieurs artères principales de la ville pour observer, de nos propres yeux, la réalité du terrain. À cette occasion, les images-photos de quelques faits, jugés saillants sur la route, ont été prises pour mieux illustrer les vécus quotidiens de la situation par les usagers de la route.

III. DYNAMIQUE DÉMOGRAPHIQUE ET DENSIFICATION DE LA VILLE

Aujourd'hui, vouloir préciser avec exactitude le nombre d'habitants de Kinshasa peut paraître une tâche impossible, au regard du manque des statistiques fiables. À l'échelle nationale de la RD Congo, il est bien connu que le dernier recensement remonte à plus de 40 ans, en 1984. Depuis peu, notent Lye Mudaba Yoka et Pierre Jacquemot, toutes les tentatives prévisionnelles sur la population de Kinshasa reposent sur des extrapolations. Cependant, poursuivent-ils, on peut affirmer, sans risque de se tromper, que la croissance démographique de la ville a été impressionnante (Lye Mudaba Yoka et Pierre Jacquemot, 2019).

Pour retracer son évolution, la population de Kinshasa était de 46 000 en 1930, 202 000 en 1950, 440 000 en 1960, 901 000 en 1967. La ville franchira le cap d'un million d'habitants dans les années 1970. En 1973, Kinshasa compte 1 300 000 habitants, 2 500 000 en 1980 et 4 000 000 en 1992 (René de Maximy, 1984 ; Lye Mudaba Yoka et Pierre Jacquemot, 2019).

À l'an 2000, la population de Kinshasa était estimée à 6 062 000 habitants. Elle va doubler pour atteindre 12 000 066 habitants en 2015 (Shomba Kinyamba, S. et al., 2015). En 2020, les Nations unies avançaient le chiffre de 14 342 439 habitants, estimant qu'avec une croissance de l'ordre de 4,5 % par an, Kinshasa comptera probablement 21 à 23 millions d'habitants en 2030 (Lye Mudaba Yoka et Pierre Jacquemot, 2019).

Comme on peut le constater, le boom démographique de la capitale de la RD Congo est très spectaculaire dès le début des années 2000. En trois décennies (1990-2020), la population de Kinshasa a plus que triplé. Cette situation ne peut pas se comprendre par les seuls apports des naissances endogènes à la ville. Un apport significatif concerne aussi l'exode des populations venues d'autres provinces.

En effet, Kinshasa, à l'échelle de la RD Congo, représente un bastion privilégié de refuge pour des populations en quête de sécurité, aussi bien économique que civile.

Face à la faillite de l'Etat, à un tissu économique délabré sans perspective d'espoir d'avenir pour la jeunesse à l'intérieur du pays, Kinshasa devient le point de chute pour tous, où chacun croit, même par des activités de bricolage, pouvoir « sauver » sa vie. Les migrants économiques s'entassent à Kinshasa,

même si dans la réalité, les chances de trouver un emploi sont minimales. Mais, tout au moins, à Kinshasa, les opportunités de la débrouille sont légion.

Par ailleurs, l'insécurité socio-politique, les guerres à répétition et la multiplication des zones de conflits socio-ethniques, depuis les années 1990, restent l'une des causes principales des déplacés internes, à la recherche de lieux sûrs pour vivre dans la paix. Kinshasa, dans ce contexte, ne cesse d'attirer des milliers de personnes qui n'ont pour choix que de s'y installer dans la durée.

Face à ces nouveaux venus et au boom démographique de la ville, aucun mécanisme d'accompagnement et d'insertion des populations dans le tissu urbain n'est prévu. L'aménagement étant défaillant, beaucoup se retrouvent livrés à la débrouille pour leur auto-installation. Dans cet exercice, la préférence des populations a été, avant tout, les quartiers disposant d'un minimum des services sociaux de base. Comme l'ont déjà fait observer Eléonore Wolff et Virginie Delbart, la croissance de la population, dans ces quartiers, a eu, entre autres pour conséquence, sa densification (Eléonore Wolff et Virginie Delbart, 2002, pp. 45-99).

Sous la pression démographique et du processus continu de la dégradation de la vie sociale, le phénomène de morcellement et vente des portions de parcelles par les anciens acquéreurs a pris de l'ascenseur dans les anciens quartiers urbanisés de Kinshasa, renforçant l'entassement des populations dans des espaces très réduits.

La densification de la population a entraîné, à Kinshasa, plusieurs conséquences sur le plan environnemental. On dénombre notamment la promiscuité généralisée, l'incapacité de gestion des eaux de pluie générées par l'inflation des toitures en tôles ondulées issues de nouvelles constructions, la dégradation des infrastructures et services sociaux de base.

Aujourd'hui, la densification de la population ayant atteint son point de saturation dans les anciens quartiers urbanisés, le déferlement des populations s'est accéléré dans les zones périphériques, et ne concerne pas seulement les citadins les moins nantis. Mais cette dynamique a accéléré, à son tour, un étalement urbain d'auto-construction dépourvu de tout confort.

IV. Urbanisation spontanée ou débrouille dans la fabrique de la ville

Image n°2 : Cités sans urbanisme à Kinshasa (Livulu/Malolo)



Source : Photos, Willy MBALANDA, octobre 2025

L'urbanisation de la débrouille, à Kinshasa, procède de la fabrique spontanée des cités dépourvues de la voirie et des équipements sociaux de base, en dehors de tout plan d'aménagement urbain.

Ce modèle d'urbanisation ne s'inscrit pas dans une temporalité aussi récente que l'on pouvait le croire. Il est déjà signalé dans les années 1950, sous le régime colonial. Si Jacques Fumunzanza Muketa signale la présence des lotissements spontanés à l'Est de Kinshasa, en 1959 (Fumunzanza Muketa, 2008), Michel Lusamba fait observer le développement extraordinaire de ce phénomène dès 1953, à cause, entre autres, du coût peu élevé des terrains que l'on achète plus volontiers aux chefs coutumiers qu'aux agents de l'administration coloniale (Michel Lusamba Kibayu, 2008).

Les groupes tribaux, écrit Lusamba, ont envahi le territoire urbain pour protester contre l'autorité coloniale. Dans la lignée de cette initiative, les Bakongo ont occupé le quartier Kimbanseke, les Bateke se sont implantés à Mombele, à la suite du refus de l'administration de créer un lotissement de 4 000 parcelles, et les Bayaka se sont regroupés au Camp Luka. Cependant, ces occupations spontanées, à

l'époque coloniale, sont à une échelle marginale, car la majorité des cités construites dans les années 1950 sont développées sous l'encadrement du plan d'urbanisme décennal élaboré en 1949 (Michel Lusamba Kibayu, 2008).

En réalité, l'urbanisation spontanée deviendra un modèle dominant de la production de l'espace urbain pendant la période postcoloniale. À ce sujet, l'indépendance du pays, en 1960, marque la fin d'une politique d'aménagement du territoire, longtemps soutenue par le pouvoir colonial. L'autorité administrative congolaise s'effondre et assiste impuissante à l'accélération de la croissance spatiale spontanée de la ville, après le départ de l'administration coloniale (Lusamba, 2008/1). C'est le début du véritable urbanisme de la débrouille. À l'instar des chefs coutumiers, certains quartiers spontanés sont créés par les politiciens, appelés affectueusement en langue kikongo quartiers *sala ngolo zaku*. Ce qui signifie : « Quartiers, débrouillez-vous » (Lelo Nzuzi, 2011). L'État congolais ne fut pas en mesure de faire respecter les différents documents de planification élaborés à la suite de l'indépendance. La ville de Kinshasa connaît dès lors un véritable phénomène de croissance urbaine. Dans cet élan, les chefs des terres vont s'illustrer dans l'octroi des parcelles de terre et, dans l'entre-temps, le lotissement suivant les normes officielles perd de l'ampleur. Les avis et considérations urbanistiques sont bafoués par les nouveaux occupants de la ville (Michel Lusamba Kibayu, 2008).

Mais, en réalité, la production spontanée de l'espace n'est pas un modèle soutenu par la nouvelle administration postcoloniale, car l'indépendance n'avait rien changé aux perspectives du Plan de Van Malleghe qui orientait le développement urbain à l'Est (Lelo Nzuzi, 2011, p. 55). C'est plus la volonté politique, capable de mobiliser les moyens nécessaires d'exécution de ces plans, qui aurait été le principal obstacle.

Jusqu'à-là, même si les quartiers populaires développés entre 1960 et 1990 ne sont pas suffisamment valorisés par l'Etat, ils bénéficient à certains égards de quelques services publics. Ce qui ne sera pas le cas avec les quartiers populaires générés après 1990 (Michel Lusamba Kibayu, 2008).

L'urbanisation produite après 1990 est générée sous la coupe d'une crise sociale généralisée. L'Etat comme les populations se sont beaucoup paupérisées, provoquant à Kinshasa une crise qui a participé largement à la destruction de la classe moyenne. Eu égard à l'affaiblissement de l'Etat dans son rôle « régulateur », les nouveaux quartiers populaires vont pousser de partout, la ville n'est régie par aucun plan d'aménagement, les anciens plans, à savoir, le schéma directeur de 1967 et celui de 1975, sont devenus dépassés et caduques pour toute initiative d'aménagement urbain. Mais à la différence d'anciens quartiers populaires pris en charge par l'Etat, ceux de la nouvelle génération sont abandonnés à eux-mêmes (Lelo Nzuzi, 2011).

Avec l'instabilité socio-économique et politique, les guerres à répétition en RD Congo vers la fin des années 1990, les mouvements des populations déplacées vers Kinshasa n'ont fait qu'empirer la situation sur le plan d'urbanisation. Les quartiers d'extension se multiplient, mais sans aménagement de l'espace.

V. SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

La détérioration des conditions de vie est, aujourd'hui, caractéristique du paysage socio-économique de Kinshasa, dominé par la pauvreté et le chômage de masse, contrastant avec son élan économique des années 1960 et 1970.

La destruction de l'économie kinoise a été spectaculaire à partir des années 1980. En effet, la politique de l'ajustement structurel imposée à l'Afrique dans les années 1980 a principalement provoqué la désintégration du tissu social. L'Etat comme les populations se sont beaucoup paupérisées. À Kinshasa, la crise générée par l'application du programme d'ajustement structurel a participé largement à la destruction de la classe moyenne. La pauvreté des populations et la détérioration sans précédent des conditions de vie ont alimenté des tensions sociales qui ont conduit aux pillages de la ville en 1991 et 1993, entraînant du jour au lendemain, la perte de plus de 100 000 emplois (Pascal Kapagama et Rachel Waterhouse, 2009). La masse paupérisée par un chômage forcé, sans indemnités, a généré dans les périphéries de la ville une forme d'urbanisation de la débrouille, hors normes et sans confort, que Michel Lusamba qualifie d'urbanisation post-ajustement structurel (Michel Lusamba Kibayu, 2008).

Les années 1990, nourries par l'instabilité socio-politique, les guerres, n'ont expérimenté que le renforcement de la destruction du tissu économique de Kinshasa. Parallèlement au mouvement de perte d'emplois formels, la ville a été confrontée à une dynamique démographique sans précédent, issue,

notamment, de l'exode des populations en quête de sécurité civile et économique, ne bénéficiant d'aucun accompagnement pour s'y installer. L'explosion démographique conjuguée avec l'accélération du chômage de masse, depuis les années 1990, ont largement contribué à l'extrême pauvreté de la population à Kinshasa.

Face à la pauvreté et à la carence d'emplois dans le secteur formel, la seule issue pour construire la résilience, pour la majorité de citoyens kinois, c'est la stratégie de la débrouille bien inscrite dans l'informel. Dans cet univers de lutte pour la vie, le secteur de transport offre un vaste champ d'auto-emplois aux acteurs indépendants, très actifs dans les mobilités de la débrouille.

VI. MOBILITÉS DE LA DÉBROUILLE DANS LA VILLE DE KINSHASA

Les mobilités pour la débrouille concernent plusieurs acteurs sur les routes de Kinshasa. Trois catégories parmi elles attirent notre attention, dans la configuration de ces mobilités et la vulnérabilité des usagers qui en découle sur la route : les vendeurs à la sauvette de petits articles (« chayeurs »), les mototaxis (« wewa »), les taxis et taxis-bus.

6.1. « Chayeurs » ou vendeurs à la sauvette de petits articles

Image n° 3 : Vendeuse des jus et vendeur d'eau en bouteille entre les véhicules au Boulevard Lumumba à Kinshasa



Source : Photos Willy MBALANDA, 10 octobre 2025

Qui « ne sort pas », à Kinshasa, court le risque de ne pas manger. Tel est le principe inscrit dans le mental des Kinois, pour se tenir toujours prêts à la débrouille. Ce principe ne date pas d'aujourd'hui. Déjà, en 1985, l'artiste congolais, d'heureuse mémoire, Pépé Kallé, dans son Album Johnny (Bitoto), mit en scène l'article 15 : « Débrouillez-vous » (Pépé Kallé, Album Johnny 'Bitoto' 1985, cité par Sylvie Ayimpam, 2024), le rendant très populaire. Le mot d'ordre pour « le qui cherche » a été donné, contribuant avec vivacité à l'éveil de la conscience autour de la débrouille. À observer de près, cette injonction arrive avec la crise socio-économique des années 1980, provoquée par les mesures d'ajustement structurel de la Banque mondiale, très néfastes pour l'économie de la ville.

Du coup, la débrouille s'est offerte comme la seule alternative pour organiser la résilience des familles démunies, avec autant de conséquences dans le remodelage des rapports sociaux entre hommes et femmes. Cette dernière, par exemple, a su faire connaître et imposer son talent d'entrepreneuriat dans les activités de la débrouille, se libérant, à l'occasion, du joug d'activités domestiques auxquelles elle était longtemps condamnée dans son statut d'épouse à la maison.

Par la débrouille, la femme a réussi à construire un espace de pouvoir qui lui manquait souvent dans la gestion de ménage, lorsqu'elle dépendait encore totalement de son époux. Aujourd'hui, elle génère un revenu, n'attend plus seulement de son époux comme d'antan. Elle a réussi à conquérir le pouvoir de décision dans la répartition et la distribution des biens de production, non seulement dans l'espace familial, mais également à l'échelle de son entité locale. La débrouille, à ce titre, s'est imposée comme outil de médiation dans la reconnaissance du talent de la femme.

Cependant, si la débrouille est inscrite à Kinshasa depuis bien longtemps, aujourd'hui, c'est sa dynamique qui s'affiche comme un fait spectaculaire. Le déploiement de ses pratiquants sur les voies publiques, y compris les routes, les rend plus visibles aux yeux de tous et permet aux observateurs attentifs de percevoir la souffrance vécue par les familles dans les milieux populaires. Les « chayeurs », filles et garçons, femmes et hommes envahissent les routes, se faufilent entre les véhicules, à la chasse

d'une clientèle en mouvement, à leurs risque et péril. La spécialité de leurs activités marchandes se réduit généralement à la pacotille : jus, eau en bouteille, papiers mouchoirs, câbles et accessoires pour chargement et utilisation des téléphones, biscuits, chips banane ou en pomme de terre, produits alimentaires divers...

Le déploiement des « chayeurs » sur la route est un engagement quotidien pour la même routine. Certains que nous avons eu à interroger, à la 7^{ème} Rue/Limete et à la commune de la Gombe, ont déclaré qu'ils habitent Kingasani, Masina, Livulu, Mbinza-Ozone, Ndjili, Ngiri-Ngiri, Bandalungwa, Makala, Ngaba. « *Tu restes en marge de la vie, si tu ne te débrouilles pas* », selon leur propos.

La participation des enfants à côté des adultes, comme « chayeurs », démontre à quel point la mobilisation pour la débrouille fédère les efforts de tous les membres de la famille jusqu'à déborder sur le travail des enfants. La débrouille est, donc, caractéristique de toutes les catégories d'âges dans la ville de Kinshasa, comme nous renseignent les images ci-dessous.

Image n°4 : Enfant vendeur de jus et d'eau en bouteille et adulte porteur de charge sur la route universitaire



Photo Willy Mbalanda, 11 octobre 2025

Si le visage des « chayeurs » est, avant tout, perçu comme celui des combattants légitimes de la lutte pour la survie, il cache aussi, pour d'autres, celui d'individus inciviques, prêts à chiper à tout moment, quand l'occasion leur permet, les biens des paisibles usagers de la route. Le vol des biens (téléphones, perruques, bijoux, sacs à main...), souvent à l'arrachée, est courant sur les routes kinoises, transformant ces biens communs en un environnement social insécurisant pour les usagers.

6.2. Phénomène « Wewa » ou mototaxis

Image n°5 : Déploiement des mototaxis sur la route et embarquement des clients à Kinshasa



Photos Willy Mbalanda, octobre 2025

Kinshasa est, depuis le début des années 2020, à l'épreuve d'un déferlement, sans précédent, des mototaxis sur ses routes, et que les kinois qualifient de « phénomène wewa », dans leur argot. Ce nouvel acteur de la route arrive presque par l'improvisation, dans la mesure où l'architecture routière, à Kinshasa, n'a jamais été conçue pour faire face à l'avalanche des motocyclistes que l'on constate actuellement sur les routes.

Dans une interview du Ministre provincial des Transports et de la Mobilité de la ville de Kinshasa sur la Radio Okapi, le 28 avril 2025, la question sur les statistiques des mototaxis, opérationnelles dans la

ville de Kinshasa, n'a pas trouvé une réponse précise. À en croire le Ministre, plus de 400 000 motos y étaient déjà recensées. La ville compte plus de 17 millions d'habitants, dont 40% usent des motos pour leur déplacement. Cependant, il n'existe aucune politique de transport pour les motards (Radio Okapi, interview avec le Ministre provincial des Transports et de la Mobilité de la Ville de Kinshasa, 28 avril 2025).

Ce que l'on peut apprendre de ces renseignements, rendus par le Ministre provincial des Transports, c'est la présence incontrôlée des motards sur les routes de Kinshasa. En réalité, dans l'univers de la débrouille qu'est la ville de Kinshasa, toute personne ayant la chance de pouvoir payer une moto peut décider de l'utiliser comme mototaxi, sans se préoccuper au préalable d'obtenir des documents officiels, et cela fonctionne. Pour preuve, beaucoup de motards roulent sans permis de conduire. Pour tenter de régulariser la situation, récemment, le service compétent de l'Etat a invité les motards à se mettre en ordre.

L'enjeu réel du « phénomène wewa », à Kinshasa, c'est la lutte pour la survie. Face à la crise d'emplois et au chômage des jeunes, le secteur de transport se présente comme le domaine le moins exigeant qui permet aux jeunes, même sans qualification, de se débrouiller avec les moyens dont ils disposent. Dans ce registre, des milliers d'entre eux, sans maîtrise certifiée dans la conduite d'une moto, se lancent dans l'aventure, dans une posture d'autodidacte, envahissant les routes comme des moto taximen. L'observation du Code de la route n'est pas leur problème, l'essentiel, « on se débrouille » pour tenir la journée. À ce titre, ils bravent généralement tout ce qui est règlement et l'ordre, défient les agents de la police en imposant souvent leur propre logique sur la route. De par leur nombre et face à un réseau routier saturé, qui au départ n'était pas préparé à accueillir l'afflux aussi important de mototaxis, leur déferlement par milliers, sur les routes, est à l'origine de plusieurs désagréments : non-respect de feux, violence verbale et physique, accident de circulation, mauvais stationnement, embouteillage, affront avec les agents de l'ordre. Ce sont là autant de scènes, au quotidien, que les usagers de la route expérimentent à Kinshasa.

Les « wewa », plus que d'autres acteurs impliqués dans la mobilité à Kinshasa, ont considérablement dégradé l'écosystème routier de la ville. Leurs mouvements quasi incontrôlés ne rassurent presque personne. Avec eux, le décor de la route repousse l'ordre, invite les usagers à un sentiment de laisser-aller et laisser faire, au péril de la protection collective de tous les utilisateurs de la route. De fois, à certain égard, même les éléments de la police routière postés sur la route, donnent l'impression d'impuissance face aux agissements des motocyclistes.

Mais, les « wewa » ne sont pas seulement à classer dans le registre négatif. Comme média de la mobilité urbaine, ils participent à soulager les usagers. Retenons, par exemple, que dans une ville où les cités créées dans les zones d'extension périphérique ne bénéficient presque pas d'aménagement, le moyen de transport adapté pour y accéder reste la moto. Par ailleurs, dans un système urbain, émaillé par de grands embouteillages, pour certaines urgences de déplacement, la moto s'avère être la seule alternative. En réalité, la solution, pour la ville de Kinshasa, n'est pas la suppression de la moto dans le système de transport et de mobilité, mais la régulation des conditions pour son insertion harmonieuse dans ce système qui l'a accueilli.

Le « phénomène wewa », à notre avis, disqualifie le réseau de transport actuel dans la ville de Kinshasa, parce qu'il a permis de dévoiler ses limites d'intégrer, dans l'harmonie, les nouveaux acteurs que sont, notamment, les motocyclistes, dans la prise en charge des mobilités. Cette incapacité de prendre en charge le flux de motos sur les routes invite les pouvoirs urbains, comme le gouvernement, à repenser le réseau de transport de Kinshasa, en vue de sa réinvention et rénovation, en fonction de la densité des relations sociales qui s'imposent dans les échanges. À ce sujet, la réflexion sur les mobilités des personnes et des biens doit dépasser le seul cadre du réseau routier. Elle invite à une connexion, dans un même système global, les réseaux routier, ferroviaire, fluvial et autres. L'efficacité d'un tel système connecté reposerait sur le fait que ces réseaux doivent être interchangeable automatiquement par les voyageurs. L'accès dans le circuit de déplacement amorcé par l'automobile pourrait déboucher sur le transport ferroviaire ou fluvial et vice versa.

Le fleuve Congo, à Kinshasa, par exemple, est une voie par excellence de navigation, un don naturel offert à la ville, mais que le génie congolais peine à capitaliser pour résoudre l'épineux problème de la mobilité urbaine. Ce faisant, il est impérieux que ce fleuve majestueux soit intégré dans le système de

transport urbain, en connexion avec les chemins de fer, les routes et pour un renouveau de la mobilité dans la ville de Kinshasa.

6.3. Taxis et taxi-bus

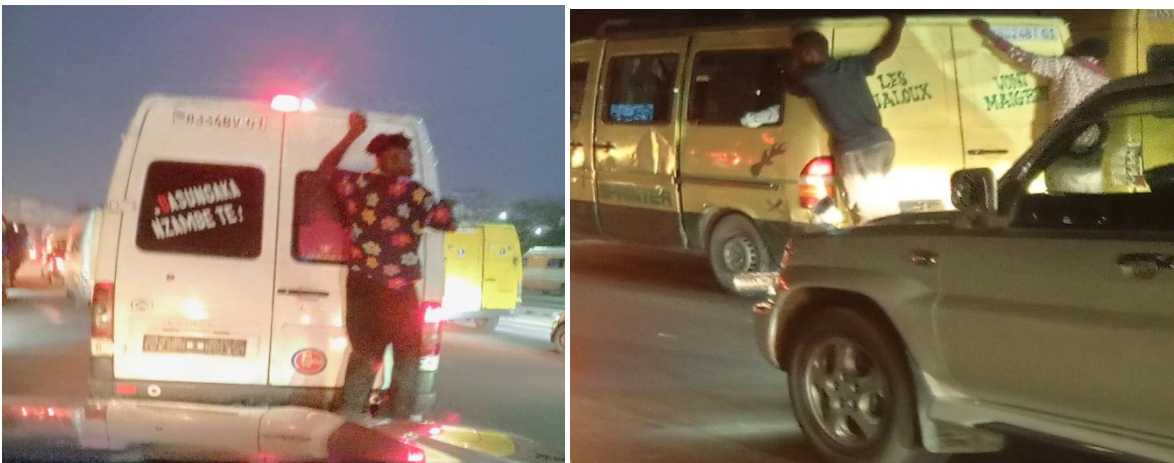
Les taxis et taxis-bus sont des acteurs relativement mieux contrôlés, sur le plan de l'obtention des documents officiels. Seuls les véhicules immatriculés peuvent accéder à la route, et seuls les chauffeurs avec permis de conduire peuvent conduire.

À Kinshasa, la faiblesse de l'organisation de transport de masse par le pouvoir public a donné l'opportunité aux acteurs privés d'entrer en scène dans le marché de transport. Cette implication des privés s'inscrit généralement dans la ligne de la débrouille. Tout celui qui dispose d'un modeste capital, capable d'acquérir une voiture ou un véhicule d'occasion pour le transport, peut se lancer dans cette aventure. Le problème, c'est aussi le déferlement des taxis et taxis-bus, dans un réseau routier d'une capacité limitée, et qui semble ne plus contenir le flux de véhicules. Selon le Ministre provincial des Transports et de la Mobilité de la ville de Kinshasa, cette dernière compte en circulation plus de 3 millions de véhicules (Radio Okapi, interview avec le Ministre provincial de transport et de mobilité de la Ville de Kinshasa, 28 avril 2025). Par ailleurs, on peut observer que les routes sont inondées par des automobiles à volant droit, contrairement à la norme de circulation en vigueur en RD Congo, nourrissant la vulnérabilité des usagers face aux accidents de circulation.

La débrouille des citoyens kinois, dans le transport urbain, a déversé des milliers de véhicules sur les routes, sans élargissement parallèle du réseau routier. Cela explique, en large partie, les congestions et les violations du Code de la route, dommageables pour les usagers.

VII. VULNÉRABILITÉ DES USAGERS SUR LA ROUTE

Image n°6 : jeunes se déplaçant agrippés derrière les taxis-bus



Photos Willy Mbalanda, Boulevard Lumumba, octobre 2025

Aujourd'hui, la route, à Kinshasa, est aussi un espace de vulnérabilité de ses usagers, au regard d'une diversité de dangers auxquels ils se trouvent exposés. On peut y retenir : les stress et risques d'accident, les embouteillages et routes chronophages, les « fous de la route » et le travail des enfants.

7.1. Stress et risque d'accident

Le stress et le risque d'accident se vivent en permanence par les usagers de la route. Ils sont construits par la violation massive du Code de la route. La circulation et les mouvements des automobilistes, des motocyclistes, des « chayeurs » et des passants dans tous les sens, souvent hors normes, au quotidien ; les précipitations engendrées par les besoins de la débrouille, les comportements de violence verbale ou physique, générés par l'incompréhension d'acteurs de la route, exposent les usagers à un risque potentiel d'accident et créent un sentiment de stress qui habite perpétuellement ceux-ci dans tout leur corps, tant qu'ils demeurent encore dans la course.

Dans une certaine mesure, ce sont les chauffards, en particulier parmi les motocyclistes, qui prennent le dessus pour administrer des leçons de conduite aux victimes de leurs agissements maladroits, dans une démarche d'intimidation visant à éviter de rendre des comptes. À Kinshasa, on observe plusieurs fois l'organisation en bandes des motards, qui défendent les forfaitures commises par certains

d'entre eux sur la route. L'objectif, c'est de libérer le motard qui risque l'arrestation ou de se faire justice, sans se référer à l'autorité compétente, lorsqu'ils estiment qu'un motard a été préjudicié. Il s'agit, là, d'un comportement qui insécurise et rend vulnérables les usagers de la route.

Par ailleurs, les déplacements à moto sont hyper risqués à Kinshasa. Les bébés et les enfants de moins de 5 ans, ainsi que tous les autres passagers, prennent place sans mesure de protection. Quant aux taxis-bus, on observe facilement des jeunes qui voyagent de l'extérieur, agrippés derrière les véhicules à leur risque et péril, sans en être découragés par les agents de l'ordre. Il y a, donc, urgence de rendre la mobilité des usagers agréable dans la ville de Kinshasa.

7.2. Embouteillages et routes chronophages

Image n°7 : Embouteillages à Kinshasa, un motard transférant sa moto sur la bande opposée pour rouler à contre sens (à gauche)



Sources : Congo investigation TV ; Photo Willy Mbalanda

Les embouteillages sur les routes de Kinshasa sont devenus un casse-tête, au point où la plupart des analyses y consacrées tiennent pour responsables l'incapacité d'accueil des routes à la prise en charge des véhicules et des autres modes de transport en présence dans la ville. Cet argumentaire, bien que pertinent, semble ne pas pousser trop loin la réflexion. Il tend à limiter l'explication d'un problème complexe à la seule échelle des infrastructures routières jugées moins développées.

Cependant, une telle analyse passerait à côté des motivations nourrissant les comportements de déplacement des citoyens à travers la ville. En effet, la débrouille, en tant que mode de vie dominant de beaucoup de citoyens pour la lutte contre la pauvreté, est au cœur du déferlement d'acteurs sur la route. L'univers de transport est devenu son champ d'expression, par excellence. Les routes sont envahies dans la logique de la débrouille, sans respect aux normes de circulation.

Face aux mouvements désordonnés à Kinshasa, avec des trafics supérieurs à la capacité d'accueil de beaucoup de directions, celles-ci se remplissent. Les arrivées des véhicules provenant des intersections voisines créent alors des embouteillages monstrueux, chronophages pour les usagers de la route, tels que les ambulances, les employés, les élèves, les étudiants et les voyageurs, qui n'ont pas de véritable alternative pour surmonter cette contrainte.

À Kinshasa, les embouteillages créent une catégorie d'acteurs de la route que nous nommons, ici, « les fous de la route ». Un regard attentif sur l'image n°7 laisse observer, à gauche, un motard qui, bloqué sur sa bande, prend l'initiative avec ses clients de transférer sa moto sur la bande opposée, afin de rouler à contre-sens. Cela nous paraît « de la folie ».

7.3. « Fous de la route »

Image n°8 : interception et refoulement par les agents de la police routière des militaires et d'un officiel roulant à contre sens



Source : Congo investigation TV

Les « fous de la route » sont des conducteurs de véhicules qui, délibérément, optent pour rouler à contre sens, sur la route, pour tenter de s'échapper aux embouteillages, en violation du Code de la route. Ils n'ont aucune exonération de la loi pour justifier leur présence dans le sens opposé et semblent ne pas être conscients de la gravité que leur acte incivique peut entraîner sur la sécurité et la vie des autres usagers de la route.

Dans les faits, les « fous de la route », loin de s'échapper des embouteillages, ne font qu'envenimer la situation pour les renforcer. Ils s'exposent et exposent tous les usagers de la route aux risques d'accident. Ils sont repérés dans toutes les catégories de la population : les officiels, les militaires, les policiers et les citoyens ordinaires. Lorsque le phénomène de « fous de la route » est porté par un officiel, un militaire ou un policier, l'altercation, qui peut avoir lieu entre l'un de ces derniers et les agents de la police routière ou les simples citoyens, dégénère souvent en actes de violence. Ces actes peuvent occasionner blessure et mort d'homme.

Les « fous de la route », de plus en plus visibles sur les routes de Kinshasa, doivent être bannis, pour garantir la sécurité des usagers et protéger la route comme bien commun. La police congolaise tente de s'y employer pour améliorer la situation, mais reste limitée par les contraintes d'ordre matériel, humain et socio-politique.

7.4. Travail des enfants

En situation de crise et de pauvreté de masse, la débrouille reste un champ d'exploitation de beaucoup d'enfants. Les routes de Kinshasa sont, aujourd'hui, un espace qui laisse visualiser cette réalité. Des dizaines d'enfants « chageurs », vendeurs de jus, d'eau en bouteilles, de gâteaux, de câbles de téléphones... se faufilent entre les véhicules, travaillent souvent pour le compte de « petits patrons des ménages » comme journaliers, pour des rémunérations dérisoires. De fois, la rémunération pour un enfant se limite au droit d'accès à un repas dans le ménage qui l'emploie. Mais les enfants se débrouillent aussi pour le compte de leurs familles d'appartenance.

Qu'il s'agisse de travailler pour le compte d'un autre ménage ou de celui dont il est membre, la débrouille exploite les enfants, les exposant au risque de rester en marge de l'école ou de subir une pseudo-scolarisation.

CONCLUSION

Cet article, sur les mobilités de la débrouille et la vulnérabilité des usagers de la route, rend compte de la dégradation de l'écosystème routier dans la ville de Kinshasa, par la transformation atypique des routes en champs de pratique d'activités de débrouille. Au cœur du problème se trouvent la crise d'emplois, la pauvreté de masse et la créativité de la population pour son auto-prise en charge. Le secteur de transport s'offre comme un des terrains les moins contraignants pour les acteurs, même les moins qualifiés, pour se lancer dans une activité génératrice de revenu. Ce registre, c'est celui de la débrouille qui renferme une gamme d'activités de survie.

Sur les routes de Kinshasa, on retrouve, notamment, les « chayeurs » (vendeurs à la sauvette des petits articles), les « wewa » (motocyclistes), les taximen comme acteurs de la mobilité de la débrouille. Dans ce registre de la débrouillardise, les motocyclistes affichent une particularité. Leur déferlement, sans précédent sur les routes, a permis de dévoiler les limites du réseau de transport routier actuel à Kinshasa. Ce qui invite à sa réinvention et rénovation, dans une logique de connexion de tous les médias de la mobilité (route, chemin de fer, voie fluviale, ...).

Quant à la vulnérabilité des usagers sur les routes, elle englobe, notamment, les stress, l'exposition aux risques quotidiens d'accident, aux embouteillages et routes chronophages, aux mobilités de contre sens, aux violences et au travail des enfants, sans possibilité pour les usagers de s'en passer.

BIBLIOGRAPHIE

- ASSOGBA Yao, « Sociologie de Jean-Marc Ela ou Quand la Sociologie pénètre en brousse », in *Cahier de la Chaire de Recherche en développement des collectivités*, Série Recherche, n° 47, Université de Québec en Outaouais, 2017.
- AYIMPAM, S., *Economie de la débrouille à Kinshasa. Informalité, commerce et réseaux sociaux*, Editions karthala, 2014. URL : <http://www.Karthala.com>
- BOURDIN, A. (dir), *Mobilité et écologie urbaine*, Paris, Editions Descartes & Cie, 2007.
- De MAXIMY, R., *Kinshasa, ville en suspens. Dynamique de la croissance et problèmes d'urbanisme. Approche Socio-politique*, Paris, 1984.
- ELEONORE WOLFF, E et VIRGINIE DELBART, V., (2002), Extension urbaine et densité de la population à Kinshasa : contribution de la télédétection satellitaire, pp 45-99, (en ligne), consulté le 15 février 2025, URL : <https://doi.org/10.4000/belgeo.15451>
- FUMUNZANZA MUKETA, J., *Kinshasa d'un quartier à l'autre*, Paris, L'Harmattan, 2008.
- JACQUEMOT, P., « Kinshasa, la mégalopole sans cesse réinventée », dans Les notes de l'Institut de Relations Internationales (IRIS), novembre 2011.
- KAPAGAMA, P. et WATERHOUSE, R., Portait of Kinshasa : a city on (The) Edge, Working Paper, n° 53, Cities and fragile States, 2009.
- LELO NZUZI, F., *Kinshasa. Planification et aménagement*, L'Harmattan, 2011.
- LESTEVEN, G. (dir), *Système de mobilité urbaine dans le monde*, ISTE Editions, London, 2024.
- LUSAMBA KIBAYU, M., *Typologie des quartiers dans l'histoire du développement de Léopoldville-Kinshasa en République Démocratique du Congo*, Institut d'études du développement, Louvain-la-Neuve, 2008.
- MONTULET, B., « Au-delà des modes de transport : des comportements de mobilités », in *Les Cahiers du CEPES*, 2006.
- MUDABA YOKA, L. et JACQUEMOT, P., « Kinshasa, la fabrique urbaine. Gestes et langages de la résilience », <https://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2019-1-page-109.htm>.
- NSANA MUTAPAYI, E. et KAZADI MUTOMBO, C., « Micro-entreprise et secteur informel en RD Congo : Etat des lieux », in *Revue MES-RIDS*, n°126, Janvier-Février 2023. URL : www.mesrids.org.
- Radio Okapi, interview avec le Ministre provincial de transport et de mobilité de la Ville de Kinshasa, 28 avril 2025.
- ROUSSEAU, S., « Vulnérabilité et résilience, entrées et sorties de la pauvreté à Madagascar, in *Monde en Développement*, Editions De Boeck Université, 2007.
- SHOMBA KINYAMBA, S. et al., Monographie de la ville de Kinshasa, Kinshasa, ICREDES, 2015.
- SIRVEN N., (2007), « De la pauvreté à la vulnérabilité : évolutions conceptuelles et méthodiques », in *Monde en Développement*, Editions De Boeck Université.
- THOMAS, H., *Les vulnérables. La démocratie contre les pauvres*, Editions du Croquant, 2010.