

# *Régulation Routière et Mobilité Urbaine à Kinshasa : De la Coercition à la "Discipline par le Design"*

## *[Road Regulation and Urban Mobility in Kinshasa: From Predatory Coercion To 'Discipline by Design']*

Serge KUNGULA SOKE<sup>1</sup>, Raoul KIENGE-KIENGE INTUDI<sup>2</sup>, Joël NZAMPUNGU IMBOLE<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Licencié en Informatique de Gestion (ESMICOM), Expert en systèmes d'information et développement full-stack.

Inscrit en Master/Sécurité Intérieure à l'École de Criminologie de l'Université de Kinshasa (UNIKIN).

Université de Kinshasa, République Démocratique du Congo

[skungula.sk@gmail.com](mailto:skungula.sk@gmail.com)

<sup>2</sup>Juriste et criminologue, Directeur de l'école de criminologie de l'Université de Kinshasa.

Université de Kinshasa, République Démocratique du Congo

[raoul.kienge@unikin.ac.cd](mailto:raoul.kienge@unikin.ac.cd)

<sup>3</sup>Docteur en communication et doctorant en criminologie, enseignant-chercheur à l'école de criminologie de

l'Université de Kinshasa.

Université de Kinshasa, République Démocratique du Congo

[Joel.nzampungu@unikin.ac.cd](mailto:Joel.nzampungu@unikin.ac.cd)



**Résumé :** Cet article analyse la crise systémique de la mobilité urbaine à Kinshasa à travers les prismes de l'anomie spatiale et du néo-institutionnalisme sociologique. La recherche démontre que le chaos routier kinois ne résulte pas d'une simple indiscipline culturelle, mais d'un déficit infrastructurel chronique qui impose aux usagers une « déviance rationnelle ». En l'absence de régulation matérielle, la route devient un espace de confrontation où la loi de l'audace (Tia mutu ba kata) se substitue au Code de la route. L'étude déconstruit parallèlement la mutation fonctionnelle de la police de circulation, laquelle, faute de pouvoir fluidifier un réseau saturé, s'inscrit dans une logique de prédation et de marchandisation de la norme. Ce désordre structurel alimente non seulement l'insécurité physique, en favorisant des zones de stagnation propices au phénomène Kuluna mais fragilise également le contrat social par des pratiques corruptives de proximité institutionnalisées. En s'appuyant sur une analyse comparative des mégapoles africaines (Lagos, Nairobi, Abidjan), l'article préconise une rupture avec l'approche purement coercitive au profit d'une « discipline par le design ». Cette stratégie repose sur la transformation de la morphologie urbaine et l'automatisation de la surveillance (vidéo-verbalisation) afin de substituer la prévisibilité de l'ordre matériel à l'arbitraire de l'interaction humaine.

**Mots-clés :** Anomie spatiale, mobilité urbaine, coercition prédatrice, Kinshasa, Discipline par le design.

**Abstract:** This article analyzes the systemic crisis of urban mobility in Kinshasa through the prisms of spatial anomy and sociological neo-institutionalism. Research demonstrates that the Kinois road chaos does not result from a simple cultural indiscipline, but from a chronic infrastructure deficit which imposes on users a "rational deviance". In the absence of material regulation, the road becomes a space of confrontation where the law of audacity (Tia mutu ba kata) replaces the Highway Code. The study simultaneously deconstructs the functional mutation of the traffic police, which, because it cannot fluidify a saturated network, is part of a logic of predation and commodification of the norm. This structural disorder not only fuels physical insecurity, by favoring areas of stagnation conducive to the Kuluna phenomenon but also weakens the social contract through institutionalized corrupt practices of proximity. Based on a comparative analysis of African megacities (Lagos, Nairobi, Abidjan), the article advocates a break with the purely coercive approach

**in favor of a "discipline through design". This strategy is based on the transformation of urban morphology and the automation of surveillance (video-verbalization) in order to substitute the predictability of material order for the arbitrariness of human interaction.**

**Keywords: Spatial anomaly, urban mobility, predatory coercion, Kinshasa, discipline by design.**

## Introduction

La ville de Kinshasa, mégapole de plus de quinze millions d'habitants, traverse une crise systémique de mobilité urbaine qui dépasse largement le cadre d'un simple dysfonctionnement logistique pour interroger les fondements mêmes de la gouvernance des villes en Afrique subsaharienne. Cette congestion chronique, loin d'être un épiphénomène technique, agit comme un miroir de la gouvernance sécuritaire où la route devient le théâtre d'une confrontation permanente entre l'autorité de l'Etat et les stratégies de survie citoyennes.

Dans ce contexte, le chaos routier kinois constitue une forme « d'anomie spatiale » (Cohen & Felson, 1979, p. 589), où l'absence de régulation efficace et la défaillance des structures matérielles favorisent l'émergence de zones de vulnérabilité, transformant les points de stagnation en espaces criminogènes. La problématique centrale de la présente recherche réside dans le déséquilibre flagrant entre une approche coercitive immédiate, manifestée par le déploiement massif de forces de police et la carence criante en infrastructures durables. Dès lors, l'interrogation majeure qui guide cette réflexion se formule ainsi : comment le déséquilibre entre l'approche coercitive immédiate et l'investissement dans des infrastructures durables influence-t-il la production de l'ordre urbain et de la sécurité intérieure ?

Le cadre théorique de cette étude s'articule autour du néo-institutionnalisme sociologique, tel que théorisé par North (1990, p. 3), lequel permet de comprendre comment les institutions, par leurs règles et leurs défaillances, façonnent les comportements humains. Pour la perspective criminologique s'inscrivant dans le paradigme de la réaction sociale, l'ordre n'est pas une donnée naturelle mais une construction issue de l'interaction entre la norme, l'espace et l'acteur. La littérature existante souligne que cette crise n'est pas accidentelle : elle résulte d'une « hypertrophie urbaine » sans développement proportionnel des capacités de transport, créant une ville en déficit de planification (Kazadi, 2015, p. 42). Kapagama (2014, p. 87) précise à cet effet que « la capitale se présente comme un espace où l'informalité prime sur la gestion administrative, forçant les usagers à se muer en « stratèges du désordre ». La recherche soutient ainsi la thèse selon laquelle l'indiscipline des usagers, qu'il s'agisse des chauffeurs de taxis-bus dits « 207 » ou des conducteurs de mototaxis ne constitue pas la cause première du chaos, mais bien une variable dépendante résultant d'un environnement physique saturé et dégradé. En d'autres termes, l'incivisme est analysé comme une réponse adaptative à l'impossibilité matérielle de respecter la loi. Dans ce schéma, la coercition, illustrée par le déploiement de 3 000 agents multisectoriels, cesse d'être un outil de régulation pour devenir une « rente » : l'agent de police, faute de pouvoir fluidifier un trafic physiquement bloqué, finit par monétiser la contrevention, intégrant ainsi les pratiques corruptives dans les dynamiques du pouvoir et les stratégies de résistances dans les interactions entre policiers et conducteurs à Kinshasa (Nzampungu, 2025).

L'objectif principal de cet article est de déconstruire le dilemme entre la force (coercition) et la forme (infrastructure) pour proposer une lecture criminologique de la mobilité urbaine. Il sera question de démontrer que la restauration de l'ordre public passe nécessairement par une « discipline par le design », où l'aménagement spatial agit comme un régulateur silencieux capable de réduire les opportunités de déviance et de prédation policière. Pour atteindre cet objectif, la recherche adopte une méthodologie qualitative rigoureuse reposant sur trois piliers fondamentaux. Le premier pilier consiste en une analyse documentaire et normative, incluant un examen critique des cadres légaux congolais et des schémas directeurs, notamment le Plan Directeur des Transports Urbains (PDTK 2030), afin de confronter les ambitions étatiques aux réalités empiriques. Le deuxième pilier repose sur une modélisation causale et systémique qui, par l'identification des variables indépendantes (infrastructures) et dépendantes (comportements), vise à théoriser le cercle vicieux de l'anomie routière. Le troisième pilier mobilise la triangulation et l'analyse

comparative, confrontant les données de Kinshasa aux trajectoires de mégapoles telles que Lagos ou Abidjan, ayant expérimenté des transitions vers la technologie et l'automatisation (Nyazabe et al., 2020).

Cette étude suit une progression logique en trois étapes majeures. Il s'agira, dans un premier temps, de dresser un diagnostic multidimensionnel de la mobilité à Kinshasa, en analysant les déterminants structurels de l'anomie spatiale et la rationalité de l'utilisateur face à la carence de l'Etat. Cette section mettra en lumière comment le déficit de signalisation et la saturation du réseau imposent l'adoption de la « loi de l'audace » (*tia mutu ba kata*<sup>1</sup>). Dans un deuxième temps, l'analyse portera sur le dilemme entre l'approche coercitive actuelle et l'impératif infrastructurel. Il sera question d'examiner de manière critique la mutation fonctionnelle de l'institution policière, son passage d'une mission de service public à une quête de rente personnelle, et la manière dont cette pression sur des axes saturés produit des « bouchons administratifs » contre-productifs. Finalement, la troisième partie sera consacrée à une discussion comparative et à l'exploration de perspectives innovantes. En s'appuyant sur les modèles de « Smart mobility » observés ailleurs en Afrique, l'étude proposera une stratégie de régulation hybride visant à substituer progressivement le contrôle humain, souvent arbitraire, par des dispositifs technologiques et des aménagements physiques capacitants, aptes à restaurer la légitimité de l'autorité et à transformer les zones de friction en espaces de flux régulés.

## I. Le diagnostic de l'anomie spatiale

L'analyse de la mobilité à Kinshasa ne peut faire l'économie d'une réflexion sur la nature de l'espace urbain en tant que produit social et institutionnel. Il s'agit d'appréhender le désordre routier non comme une simple addition d'incivilités individuelles, mais comme une pathologie structurelle. Le concept d'anomie spatiale, central à cette étude, permet de comprendre comment la configuration physique d'une ville peut générer une rupture du contrat social et une suspension des normes juridiques. Cette approche postule que l'organisation de la cité n'est pas un réceptacle neutre des activités humaines, mais un acteur à part entière de la régulation ou de la dérégulation des comportements. En criminologie de l'espace, l'architecture des flux conditionne la légitimité de la règle ; si l'espace est illisible ou impraticable, la loi devient une abstraction inopérante.

### I.1. Le cadre conceptuel : l'anomie spatiale et la théorie des activités routinières

Le concept d'anomie, initialement développé par Durkheim et retravaillé par Merton, trouve une résonance particulière dans l'analyse de l'espace kinois lorsqu'il est couplé à la théorie des activités routinières de Cohen et Felson (1979). Pour ces auteurs, « la convergence dans l'espace et le temps de délinquants motivés, de cibles appropriées et de l'absence de gardiens capables est la clé de la production de la déviance » (p. 589). Transposé à la circulation routière, ce cadre suggère que le chaos n'est pas le fruit du hasard, mais celui d'une structure spatiale qui rend la transgression plus rationnelle que l'obéissance.

L'anomie spatiale à Kinshasa se définit comme un état de dérèglement où les infrastructures sont si défaillantes que la règle de droit (le Code de la route) perd sa fonction de coordination. North (1990) indique que « les institutions sont les « règles du jeu » qui façonnent les incitations (p. 3) ». Or, lorsque l'infrastructure physique ne permet plus d'appliquer ces règles, l'utilisateur bascule dans une rationalité de survie. Il s'agit d'une déconnexion entre les buts culturels (circuler, produire, travailler) et les moyens institutionnels disponibles (un réseau routier saturé). Dans ce vide normatif, l'espace public devient un « espace criminogène », où la stagnation des flux offre des opportunités constantes pour la petite délinquance et la prédation policière.

Au-delà de la simple congestion, cette anomie se manifeste par une « désinstitutionnalisation » de la route. Lorsque la règle formelle est systématiquement violée sans que cela ne paraisse anormal, il se produit ce que les sociologues de la déviance appellent une normalisation de l'anormalité. Dans le contexte kinois, l'incivisme n'est plus une déviance marginale, mais le mode opératoire dominant. Cette situation crée un environnement de méfiance généralisée où l'utilisateur perçoit le respect de la norme comme un désavantage stratégique. L'espace routier devient alors un champ de forces brutes où la légitimité de l'Etat s'efface au profit d'une autorégulation chaotique fondée sur la loi du plus fort ou du plus audacieux.

---

<sup>1</sup> Met la tête, on coupe. Dans le contexte de la ville de Kinshasa, cela signifie foncer délibérément malgré l'interdiction du policier (parfois en forçant le passage ou en ignorant un sifflet), en acceptant d'avance le risque d'une arrestation ou d'une amende pourvu qu'on atteigne sa destination.

En l'absence de dispositifs techniques (feux de signalisation, marquages, caméras), la gestion de l'ordre est déléguée à une présence humaine (agents de police) qui, comme nous le verrons, finit par s'autonomiser de la règle légale. Le cadre conceptuel de l'anomie permet donc d'illustrer que le désordre n'est pas un manque d'ordre, mais une substitution de l'ordre républicain par un ordre transactionnel et opportuniste. La route n'appartient plus au domaine du droit public, mais à une zone grise où chaque carrefour est une micro-juridiction régie par l'arbitraire et l'urgence.

## **I.2. L'infrastructure comme déterminant structurel**

La crise de la mobilité à Kinshasa s'enracine dans une contradiction géographique majeure : l'étalement urbain horizontal face à une structure viaire rigide et héritée. Il sera question ici d'analyser comment le déficit d'investissement transforme le réseau routier en un carcan asphyxiant.

### **I.2.1. L'hypertrophie urbaine et le déficit de planification**

Kinshasa souffre d'une hypertrophie urbaine que Kazadi (2015) décrit comme « un processus d'extension anarchique sans accompagnement par des services de base » (p. 42). La croissance démographique, qui a porté la population à plus de quinze millions d'habitants, n'a pas été suivie d'une densification proportionnelle du réseau routier. Le tissu urbain s'est étendu vers la périphérie (Maluku, N'sele, Mont-Ngafula) sans que les axes de liaison ne soient multipliés.

Il en résulte une structure « radioconcentrique » où tous les flux convergent vers un centre unique (la Gombe), créant des goulots d'étranglement inévitables. Ce déficit de planification se manifeste par une faible densité de voies bitumées par rapport à la superficie totale de la ville. Le diagnostic posé par la Banque Mondiale (2023) souligne que « moins de 20% du réseau est en bon état, ce qui réduit drastiquement la capacité de débit du système » (p. 14). Cette saturation n'est donc pas conjoncturelle, mais structurelle : le réseau est conçu pour une ville de deux millions d'habitants alors qu'il doit en supporter sept fois plus.

Ce déphasage entre la ville planifiée et la ville vécue engendre une rupture de la continuité urbaine. Les quartiers périphériques, bien que reliés administrativement au centre, se retrouvent fonctionnellement isolés par l'impraticabilité des voies secondaires. Cette situation force la concentration de l'ensemble du parc automobile, bus, taxis, motos et camions de marchandises sur une poignée de grands boulevards. L'absence de « routes de délestage » transforme le moindre incident technique en une paralysie généralisée qui se propage par effet domino sur l'ensemble de la métropole, rendant toute planification du temps de transport impossible pour les citoyens.

Qui plus est, cette hypertrophie sans planification engendre une consommation irrationnelle de l'espace public par le secteur informel. En l'absence de gares routières aménagées et de parkings réglementés, la chaussée devient l'unique lieu de stationnement et de commerce. Cette « occupation sauvage » réduit davantage la largeur utile des voies, exacerbant la saturation structurelle. L'infrastructure, au lieu d'être un vecteur de fluidité, devient un espace de conflit d'usage où le piéton, le commerçant et le conducteur se disputent quelques mètres carrés de bitume dégradé, illustrant la faillite du schéma directeur d'urbanisme.

### **I.2.2. Le syndrome de la saturation critique et l'absence de multimodalité**

La saturation du réseau routier kinois est aggravée par l'absence d'alternatives de transport. Le système de mobilité repose quasi exclusivement sur la route, ce qui crée une fragilité systémique. Comme le relève Mabilia (2021), « l'inefficience du transport ferroviaire urbain et l'exploitation marginale de la voie fluviale sur le fleuve Congo condamnent la population à une dépendance routière absolue » (p. 47).

Techniquement, cette saturation transforme chaque carrefour majeur (Place Victoire, Rond-point Ngaba, Magasin, Rond point Upn, etc.) en un point de friction permanent. Dans ces zones, le volume de trafic dépasse largement la capacité de conception de la chaussée. Selon les principes de la modélisation systémique, lorsqu'un système atteint son point critique de saturation, toute perturbation mineure (une panne de véhicule, un nid-de-poule, une pluie) entraîne un effondrement total du flux. A Kinshasa, cet état de « bouchon permanent » devient la norme, et non l'exception.

Cette absence de multimodalité prive la ville de sa résilience face aux chocs logistiques. Dans une mégapole moderne, le rail et l'eau devraient absorber les flux de masse, laissant à la route une fonction de desserte capillaire. A Kinshasa, le mélange

hétérogène de modes de transport (poids lourds, motos, brouettes) sur les mêmes axes sature les capacités de réaction cinétique du trafic. L'inexistence de couloirs réservés ou de plateformes d'intermodalité efficaces transforme la ville en un système à flux tendu mais sans soupape de sécurité, où l'asphyxie est le mode de fonctionnement par défaut.

En outre, la saturation critique modifie la psychologie des usagers. L'attente prolongée dans des embouteillages de plusieurs heures réduit la vigilance et augmente l'irritabilité, favorisant les comportements à risque. Le « temps perdu » n'est pas seulement une donnée économique ; c'est un facteur de stress social qui érode le respect mutuel entre conducteurs. Cette saturation devient alors le terreau fertile d'une culture de l'infraction préventive : l'usager anticipe le blocage à venir en empruntant un sens interdit ou en forçant le passage, ce qui, paradoxalement, verrouille définitivement le carrefour.

### **I.2.3. L'infrastructure comme dispositif disciplinaire défaillant**

Dans la perspective du néo-institutionnalisme sociologique, l'infrastructure n'est pas qu'un support matériel ; elle est un dispositif de discipline. Une route bien tracée, pourvue de séparateurs physiques, de signalisation lumineuse et de trottoirs, impose une conduite silencieuse à l'usager. A l'inverse, l'absence de ces éléments matériels à Kinshasa agit comme un message d'absence d'Etat. Là où l'Etat est absent matériellement, l'informalité s'installe comme mode de régulation. Le déficit de marquage au sol et l'absence de feux de signalisation fonctionnels forcent les conducteurs à négocier leur passage de manière agressive. Le carrefour ne fonctionne plus selon la règle de priorité légale, mais selon un rapport de force physique. Cette défaillance des « structures matérielles de la discipline » est le premier jalon de l'anomie spatiale. L'usager n'est pas indiscipliné par nature, il est forcé à l'indiscipline par une géométrie urbaine qui ne propose aucune voie de passage ordonnée.

Le dispositif disciplinaire est également affaibli par l'état physique même de la chaussée. Les nids-de-poule et les zones d'érosion forcent les conducteurs à des trajectoires erratiques, rendant caduque toute tentative de maintien de file. Cette « indiscipline forcée » par l'état de la route délégitime la sanction policière : l'usager vit comme une injustice le fait d'être verbalisé pour une manœuvre de contournement rendue nécessaire par la carence de l'entretien viaire. L'infrastructure dégradée devient donc une excuse morale permanente à la transgression, détruisant l'autorité symbolique du Code de la route.

Par ailleurs, l'absence d'éclairage public et de signalisation verticale renforce le sentiment d'impunité nocturne. La ville de nuit bascule dans une forme de sauvagerie routière où seules les phares des véhicules guident la navigation. Sans les « yeux de l'Etat » matérialisés par des équipements de surveillance ou de signalisation réfléchissante, la route devient un espace de non-droit absolu. Cette défaillance technique du dispositif disciplinaire rend la présence humaine de l'agent non seulement indispensable mais aussi arbitraire, car il est le seul à interpréter une règle que l'espace physique ne rappelle plus.

### **I.2.4. L'impact de la dégradation viaire sur la sécurité intérieure**

Il convient de souligner que ce déficit infrastructurel a des conséquences directes sur la sécurité intérieure. La stagnation forcée des véhicules crée des opportunités pour le phénomène « Kuluna<sup>2</sup> ». Les embouteillages deviennent des zones de prédation où les vitres sont brisées et les passagers dépouillés.

Le rapport d'UN-Habitat (2022) rappelle que « la fluidité est une condition de la sécurité : une ville paralysée est une ville vulnérable » (p. 112). En entravant la circulation des services d'urgence et de police, la saturation routière affaiblit la capacité de réaction de l'Etat. Ainsi, le déficit d'infrastructure ne se contente pas de ralentir l'économie ; il fragilise le contrat social en transformant l'espace public en un territoire d'incertitude et de peur.

---

<sup>2</sup> Le phénomène « Kuluna » désigne une forme de banditisme urbain ultra-violent qui sévit principalement à Kinshasa, impliquant des gangs de jeunes (souvent désœuvrés) qui opèrent à l'arme blanche, principalement la machette. Bien plus qu'une simple délinquance, c'est une crise sociale profonde où ces « écuries » (gangs) s'affrontent pour le contrôle de territoires ou agressent les passants pour les dépouiller, créant un climat d'insécurité permanente dans certains quartiers. Entre les règlements de comptes sanglants et la « loi de la rue », le terme évoque aujourd'hui une terreur quotidienne que les autorités tentent de juguler par des méthodes fortes, comme le transfert des prévenus vers les centres de service national (Kanyama Kasese) pour une rééducation par le travail agricole.

La dégradation viaire favorise également une criminalité diffuse liée à l'informalité. Les zones de ralentissement extrême deviennent des marchés à ciel ouvert où s'entremêlent vendeurs à la sauvette et guetteurs. Cette porosité entre commerce de rue et surveillance criminelle est rendue possible par l'absence de séparation physique entre la zone de flux et la zone de vie. L'insécurité n'est donc pas une invasion extérieure, mais un produit endogène de l'asphyxie routière : le crime s'installe dans les failles de la fluidité urbaine.

Conséquence, la sécurité intérieure est compromise par l'érosion de la confiance envers les institutions régulatrices. Lorsque l'Etat ne peut garantir une circulation fluide, il perd sa stature de protecteur du mouvement. La route, au lieu d'être un espace de liberté et de sécurité, est perçue comme un piège. Cette perception de vulnérabilité permanente pousse les conducteurs aux stratégies de résistance comme l'a si bien analysé Joël Nzampungu (2025) ou à l'acceptation de rackets policiers comme « frais de passage », institutionnalisant une forme de violence structurelle qui mine durablement la cohésion sociale de la capitale.

## **II. La rationalité de la déviance : l'usager « stratège » et la loi de l'audace (*tiya mutu ba kata*)**

Au-delà des carences matérielles, l'anomie spatiale à Kinshasa engendre une mutation profonde de la psychologie de l'automobiliste. Dans un environnement où la structure physique rend la règle inopérante, l'infraction cesse d'être une transgression morale pour devenir un outil de navigation. Il sera question ici d'analyser comment l'usager kinois se transforme en un « stratège du désordre », substituant au Code de la route une grammaire comportementale fondée sur l'audace et l'anticipation agressive.

### **II.1. La déviance comme adaptation rationnelle à l'urgence**

L'incivisme routier à Kinshasa ne peut être réduit à une simple ignorance des normes ou à une tare culturelle ; il relève d'une « rationalité de l'urgence » dictée par la survie économique. Pour les conducteurs de transport collectif, notamment ceux des minibus Mercedes 207 ou des taxis dits « Ketch », « le temps est une ressource monétisable » (Nzampungu, 2025, p.196). Kapagama (2014) démontre que « dans une économie urbaine précarisée, l'usager arbitre en permanence entre le coût de la légalité (attendre dans un bouchon) et le bénéfice de la déviance » (p. 92). La déviance devient alors une variable d'ajustement : le conducteur préfère prendre un sens interdit ou rouler sur le trottoir pour gagner quelques minutes, quitte à négocier ultérieurement une amende informelle avec un agent.

Cette rationalité est renforcée par ce que le néo-institutionnalisme qualifie de « faiblesse des mécanismes de sanction ». Lorsque la probabilité d'être sanctionné de manière impartiale est quasi nulle, le calcul coût-bénéfice de l'usager penche systématiquement vers l'infraction. La déviance n'est plus vécue comme une rupture du contrat social, mais comme une compétence nécessaire pour naviguer dans le chaos. Le conducteur kinois devient un acteur pragmatique qui traite l'espace public comme un champ d'opportunités tactiques, où chaque interstice laissé par la saturation est une faille à exploiter pour progresser.

Dans ce contexte, le respect du Code de la route est perçu comme une conduite irrationnelle, voire suicidaire, car celui qui s'y conforme se retrouve immobilisé tandis que les « audacieux » le contournent. Il s'opère alors une inversion des valeurs : l'usager respectueux est stigmatisé par ses pairs comme étant « lent » ou « inadapté », tandis que le contrevenant habile est valorisé pour sa capacité à « se débrouiller ». Cette pression sociale du groupe (notamment dans le milieu des transporteurs) finit par imposer la déviance comme la norme de comportement la plus efficace, consolidant l'état d'anomie par une validation collective du désordre.

Cette adaptation rationnelle est exacerbée par la nature précaire des véhicules. Le mauvais état technique des engins oblige souvent les chauffeurs à des manœuvres de force pour ne pas caler ou pour économiser un carburant précieux. L'indiscipline devient une extension de la précarité matérielle : on ne conduit pas selon la loi, mais selon les limites de sa machine et la pression de sa recette journalière. La route devient un espace de compétition darwinienne où la survie de l'activité dépend de la capacité à transgresser les règles sans se faire totalement paralyser par le système.

## II.2. La loi de l'audace ou le paradigme de « Tia mutu ba kata »

Au cœur de cette rationalité émerge une règle non écrite, connue localement sous l'expression lingala « *Tia mutu ba kata* ». Ce paradigme illustre l'institutionnalisation de l'audace comme mode de régulation. Il s'agit d'une technique d'intimidation routière où le conducteur engage son véhicule de manière irréversible dans un flux, forçant les autres usagers à s'arrêter sous peine de collision. Cette stratégie de l'engagement forcé remplace la priorité légale par la priorité de fait, fondée sur l'audace physique et le culte du risque.

Le *Tia mutu ba kata* n'est pas seulement une manœuvre, c'est une philosophie de l'occupation spatiale. Elle part du principe que dans un carrefour saturé, personne ne « donne » le passage ; il faut le « prendre ». Comme le souligne Bindu (2020), « cette pratique transforme la conduite en un jeu à somme nulle : pour que l'un progresse, l'autre doit reculer ou s'effacer » (p. 115). Cette dynamique génère un climat d'agressivité latente où le véhicule est utilisé comme une arme de négociation spatiale. Le dialogue routier ne passe plus par la signalisation lumineuse (absente ou ignorée), mais par le contact visuel, le klaxon et la proximité physique des carrosseries.

Cette loi de l'audace est particulièrement visible lors des croisements ou des rétrécissements de chaussée. L'usager « stratège » calcule l'angle d'insertion le plus agressif possible pour bloquer la trajectoire du véhicule adverse. Cette culture de l'affrontement permanent finit par paralyser le système global : en voulant tous passer en premier par l'audace, les usagers finissent par s'auto-verrouiller dans des nœuds inextricables. Le carrefour devient alors un espace statique où l'audace individuelle produit une impuissance collective, illustrant parfaitement le paradoxe mertonien de l'anomie : la quête effrénée du but (passer) détruit les moyens (la route fluide).

Par ailleurs, le *Tia mutu ba kata* crée une hiérarchie de l'audace basée sur la taille et l'état du véhicule. Les grands bus de marque Mercedes 207, souvent surnommés « corbillards » ou « esprits de mort », dominent cette échelle car ils sont perçus comme des masses de ferraille peu sensibles aux chocs. A l'inverse, les propriétaires de voitures personnelles neuves sont relégués en bas de cette hiérarchie, contraints de céder face à l'agressivité de ceux qui n'ont « rien à perdre ». Cette stratification du risque renforce l'idée que la route kinoise est un espace de non-droit où la vulnérabilité matérielle dicte la subordination à l'audace déviante.

## II.3. La mutation de l'espace en zone de friction et d'incertitude

L'adoption généralisée de cette rationalité déviante transforme la morphologie sociale de la route. L'espace public ne se définit plus comme un lieu de rencontre fluide, mais comme une succession de zones de friction. Cette friction n'est pas seulement physique ; elle est morale et psychologique. L'incertitude devient la seule constante : l'usager ne sait jamais si le conducteur d'en face va respecter une priorité ou forcer le passage. Cette imprévisibilité totale détruit la confiance interpersonnelle indispensable à toute vie urbaine organisée.

Cette incertitude permanente favorise l'émergence de nouveaux acteurs de la régulation informelle. En l'absence d'ordre légal et face au chaos né de l'audace, des jeunes du quartier ou des « chargeurs » s'improvisent régulateurs de trafic en échange de quelques pièces. Ils utilisent la même loi de l'audace pour bloquer certains flux et en libérer d'autres. D'après Kazadi (2015), « ces régulateurs spontanés comblent le vide laissé par l'Etat, mais ils le font selon une logique purement opportuniste, ajoutant une couche d'informalité à un système déjà saturé » (p. 54).

En outre, la généralisation de cette rationalité stratège finit par déshumaniser les interactions routières. Le piéton, considéré comme l'obstacle ultime, est totalement exclu des calculs d'audace des automobilistes. La route devient un espace exclusivement réservé à la machine et à la force, où la sécurité des plus faibles est sacrifiée sur l'autel de la progression individuelle. Cette dégradation de l'empathie sociale est une conséquence directe de l'anomie : quand l'espace physique est une jungle, l'usager adopte un comportement de prédateur pour ne pas devenir une proie.

Il convient de noter que cette culture de la déviance est auto-entretenu. Chaque nouvel usager qui entre dans le système kinoise est rapidement contraint d'adopter le *Tia mutu ba kata* pour ne pas rester éternellement bloqué. Il y a une véritable « socialisation par le désordre » : l'apprentissage de la conduite à Kinshasa n'est pas l'apprentissage du Code, mais celui de l'audace et de la ruse.

Cette transmission intergénérationnelle de la déviance rend la réforme des comportements extrêmement complexe, car elle s'appuie sur une expérience empirique de l'efficacité du désordre face à l'impuissance de la règle.

#### **II.4. Le binôme « transporteur-agent » : marchandisation de la norme et marché informel de la transgression**

La crise de la mobilité à Kinshasa ne se cristallise pas uniquement dans la défaillance des infrastructures ou dans l'audace des conducteurs ; elle s'institutionnalise dans la relation contractuelle occulte qui lie l'agent chargé de la force publique à l'utilisateur déviant. Dans cet espace d'anomie, la rencontre entre le policier et le transporteur ne produit plus de la légalité, mais une transaction. Il sera question d'analyser comment la contravention routière est passée du statut d'anomalie à celui de marchandise, structurant un véritable « marché de la transgression » où la norme est négociée en fonction des besoins de subsistance des acteurs.

#### **II.5. L'incivisme comme ressource structurelle et rente de situation**

Au sein de l'anomie routière kinoise, la contravention routière subit une mutation fonctionnelle : elle devient une ressource économique. Pour l'agent de police, particulièrement ceux de la Police de Circulation Routière (PCR), l'existence de l'incivisme n'est plus un désordre à résorber, mais la condition *sine qua non* de sa survie matérielle. Selon Bindu (2020), « l'agent de régulation est pris dans un système où l'absence de salaire décent ou de moyens logistiques transforme son uniforme en une licence d'exploitation » (p. 118). L'arrêt intempestif d'un taxi-bus, le non-respect d'un feu ou le « sens unique » pratiqué par un motard ne sont plus perçus comme des menaces à l'ordre public, mais comme des opportunités de captation de rente.

Cette marchandisation de la norme repose sur un consensus tacite : la règle existe pour être violée, et la violation existe pour être payée. Kapagama (2014) décrit ce phénomène comme une « capture de l'institution » par les agents de terrain. La contravention, qui devrait être un acte administratif visant à corriger un comportement, est remplacée par le « branchement » ou la transaction informelle immédiate. Dès lors, le policier n'a aucun intérêt rationnel à ce que l'utilisateur devienne civique ; si le désordre disparaissait, la source de revenus de l'agent se tarirait. L'incivisme des transporteurs (Wewa, chauffeurs de Ketch, conducteurs de Mercedes 207) est donc devenu une ressource structurelle sur laquelle repose l'équilibre économique d'une partie de la force publique.

De plus, cette dynamique de rente est auto-entretenu par la hiérarchie policière elle-même. Dans de nombreux cas, « l'agent sur la chaussée est soumis à une obligation de « rapportage » financier envers ses supérieurs, transformant la régulation routière en un système de collecte de fonds pyramidal » (Nzampungu, 2025, p.9). Cette pression hiérarchique vide la mission de police de sa substance républicaine : l'efficacité d'un agent n'est plus mesurée à la fluidité du carrefour dont il a la charge, mais au volume des recettes informelles qu'il parvient à générer. Cette dérive transforme la route en un péage arbitraire où la norme juridique n'est qu'un prétexte au prélèvement.

La marchandisation de la norme aboutit à une forme de « protectionnisme de l'ombre ». L'agent, après avoir perçu sa taxe informelle, devient paradoxalement le protecteur du contrevenant. Une fois le paiement effectué, le conducteur se sent autorisé à poursuivre son infraction (par exemple, stationner en pleine chaussée pour charger des clients) sous l'œil bienveillant de celui qui devrait le sanctionner. Cette complicité objective entre le prédateur et sa proie institutionnalise le désordre : l'ordre public est sacrifié sur l'autel d'une stabilité micro-économique mutuellement avantageuse, renforçant l'anomie spatiale par une impunité contractuelle.

#### **II.6. Le cercle vicieux de la complicité objective**

La relation entre le transporteur et l'agent s'inscrit dans un cercle vicieux où la transgression devient le langage commun. L'utilisateur, conscient de la précarité de l'agent, intègre l'amende informelle dans ses coûts d'exploitation quotidiens. A Kinshasa, le chauffeur ne cherche plus à éviter une contravention routière, mais à optimiser le coût de sa résolution. Comme le souligne le Général Bindu Étienne, ce binôme fonctionne sur une « complicité objective » : l'agent a besoin de l'infraction pour sa subsistance, et l'utilisateur a besoin de la corruption pour effacer son indiscipline et gagner du temps. Cette interaction crée une boucle de rétroaction négative où chaque partie valide et encourage le comportement déviant de l'autre.

Cette complicité se manifeste par des rituels de négociation bien rodés. L'échange d'argent se fait souvent de manière furtive, parfois dissimulé dans les documents du véhicule ou par une poignée de main codifiée. Ce théâtre des pratiques corruptives illustrent la déliquescence du contrat social sur la voie publique. North (1990) rappelle que « lorsque les coûts de transaction pour faire respecter la règle sont trop élevés, les acteurs créent des arrangements informels plus « efficaces » à court terme » (p. 54). A Kinshasa, l'arrangement informel est plus rapide et moins coûteux que la procédure légale d'amende forfaitaire, laquelle obligerait le conducteur à se rendre au bureau de police et à immobiliser son outil de travail.

Par ailleurs, ce cercle vicieux produit une érosion totale de la symbolique de l'autorité. L'uniforme, censé représenter la loi, est perçu par la population comme l'insigne d'un collecteur d'impôts privés. Cette perte de prestige pousse l'agent à intensifier sa prédation pour compenser son manque de légitimité par la force ou l'intimidation. En retour, les transporteurs, organisés en associations puissantes ou s'appuyant sur leur masse critique, développent des stratégies de résistance, allant de la fuite agressive à la confrontation physique. Le carrefour devient alors une zone de tension permanente où la négociation peut basculer à tout moment dans la violence urbaine.

Cette complicité objective neutralise toute tentative de réforme infrastructurelle ou technologique. Puisque le système actuel profite aux deux acteurs clés du carrefour : l'un pour sa recette, l'autre pour sa liberté de mouvement déviante. Il existe une résistance organique au changement. L'installation de feux de signalisation ou de caméras de surveillance est souvent perçue comme une menace directe par les agents, car ces dispositifs automatisés suppriment l'interaction humaine nécessaire à la transaction. Le binôme transporteur-agent agit comme un frein structurel à la modernisation de la ville, préférant la gestion manuelle et opaque du chaos à la transparence de la règle automatisée.

### **III. La mutation fonctionnelle de la police : de la régulation à la prédation**

Dans le paradigme de la réaction sociale, l'intervention des instances de contrôle n'est jamais neutre ; elle participe activement à la définition et à la pérennisation de la déviance. A Kinshasa, l'institution policière, censée incarner la réponse de l'Etat au désordre routier, subit une mutation fonctionnelle profonde. Il ne s'agit plus d'une force de régulation visant la fluidité et la sécurité, mais d'un appareil de captation de ressources. Cette section analyse comment la pression institutionnelle et l'autonomisation des agents transforment la mission républicaine en une activité de prédation systématique, aggravant paradoxalement l'anomie qu'elle est supposée combattre.

#### **III.1. L'autonomisation de l'agent et la rupture de la chaîne de commandement**

La mutation de la police de circulation routière s'amorce par une déliquescence des mécanismes de contrôle interne. Le déploiement massif d'agents (plus de 3 000 pour la seule ville de Kinshasa) sur un espace urbain fragmenté favorise une « autonomisation » de l'unité de base. L'éparpillement des effectifs aux carrefours et aux points de friction névralgiques rend la supervision hiérarchique illusoire. L'agent sur la chaussée devient un souverain local, disposant d'un pouvoir discrétionnaire total sur l'interprétation de la norme. Cette rupture de la chaîne de commandement signifie que l'action policière n'obéit plus à une stratégie globale de mobilité, mais à des impératifs de survie micro-individuels.

Cette autonomie forcée par le nombre et l'espace transforme l'agent en un « entrepreneur de morale » opportuniste. Puisque l'Etat central ne parvient pas à assurer les besoins logistiques et financiers de ses troupes, il concède tacitement à l'agent le droit de « se payer sur la bête ». Wondo (2014) analyse ce phénomène comme « une caractéristique de l'Etat post-moderne en Afrique, où la fonction publique est privatisée par ses propres agents » (p. 56). La régulation devient alors un paravent : l'agent ne cherche pas à dégager la voie, il cherche à immobiliser le contrevenant potentiel. Cette inversion de priorité signifie que la présence policière, loin de réduire les frictions, en crée de nouvelles pour justifier son intervention et sa prédation.

#### **III.2. La marchandisation de la fonction et le passage à l'économie de la rente**

Le second pilier de cette mutation fonctionnelle réside dans le passage d'une logique de service public à une logique de rente. Dans ce cadre, la contravention routière n'est plus une menace à l'ordre, mais une marchandise négociable sur un marché informel. Bindu (2020) souligne que « cette marchandisation transforme le carrefour en une unité de production financière » (p.

125). L'agent ne verbalise pas pour éduquer ou dissuader, mais pour percevoir une commission immédiate. Cette « taxe de passage » informelle devient le moteur de l'action policière, détournant les agents des zones où le trafic est fluide vers les zones de congestion, là où les opportunités d'intercepter des véhicules sont les plus nombreuses.

Cette économie de la rente crée un conflit d'intérêts structurel : la fluidité routière est l'ennemie de la rentabilité policière. Un trafic qui s'écoule normalement ne permet pas l'interpellation et la discussion pécuniaire. Par conséquent, il n'est pas rare d'observer des agents aggraver volontairement le désordre ou maintenir des blocages pour créer les conditions des contraventions routières (stationnement forcé, changements de direction désespérés). La régulation est sacrifiée au profit de la « pêche aux infractions ». Ce détournement de finalité illustre parfaitement la mutation fonctionnelle : l'outil (la police) a fini par dévorer la fonction (la mobilité) pour servir ses propres intérêts économiques.

Cette logique de rente pervertit la sélection des cibles de la réaction sociale. L'agent prédateur ne s'attaque pas prioritairement aux infractions les plus dangereuses pour la sécurité routière, mais aux usagers les plus « solvables » ou les plus vulnérables à l'intimidation. Les transporteurs collectifs (bus et taxis), en raison de leur besoin vital de circuler sans délai, constituent les cibles privilégiées de ce racket institutionnalisé. Kapagama (2014) note que « cette pression sélective crée un climat de harcèlement permanent qui pousse les transporteurs à une agressivité défensive, renforçant en retour le désordre urbain » (p. 102). La police ne régule plus le flux ; elle ponctionne la circulation.

### **III.3. Le paradoxe du contrôle : quand l'action policière aggrave l'asphyxie (le syndrome de l'entonnoir)**

Le paradoxe fondamental de la régulation à Kinshasa réside dans le fait que l'acte de contrôle, censé restaurer l'ordre, devient lui-même un facteur de désordre. Dans un système déjà saturé, toute intrusion pour vérification administrative ou interpellation normative génère une onde de choc qui paralyse le flux global. Il sera question ici d'analyser le « syndrome de l'entonnoir », où la multiplication des contrôles administratifs sur la chaussée transforme la police en un agent d'asphyxie urbaine.

#### **III.3.1. La création de « bouchons administratifs » par l'hyper-contrôle**

La présence de 3 000 agents multisectoriels sur les artères de Kinshasa ne se traduit pas par une meilleure orientation du trafic, mais par une multiplication des points d'arrêt forcés. Le contrôle des documents (vignettes, preuves de contrôle technique ou assurances) s'effectue quasi systématiquement en pleine voie ou au niveau des goulots d'étranglement névralgiques. Comme le souligne le diagnostic de la Banque Mondiale (2023), « l'immobilisation d'un seul véhicule de transport collectif pour un contrôle de routine peut réduire la capacité d'une voie de 30% à 50% » (p. 19). Il se crée alors ce qu'il convient d'appeler des « bouchons administratifs » : une congestion artificielle provoquée non par l'excès de véhicules, mais par l'interférence de l'autorité.

Ce paradoxe s'explique par une divergence d'objectifs au sein de l'appareil d'Etat. Tandis que la mission théorique de la police est la fluidification, l'impératif de contrôle (souvent lié à la perception de taxes ou au racket) exige l'immobilisation. Dans cette tension, l'immobilisation l'emporte systématiquement. Mabilia (2021) observe que « les agents choisissent stratégiquement les zones de ralentissement naturel pour opérer, aggravant le phénomène d'entonnoir » (p. 52). En cherchant à imposer une légalité bureaucratique dans un espace de flux, l'action policière brise la dynamique cinétique de la ville, transformant la route en un espace de contrôle statique au détriment de sa fonction de mobilité.

#### **III.3.2. Le conflit de priorités et la saturation par l'autorité**

L'efficacité de la régulation est également compromise par la saturation de l'espace par l'autorité elle-même. Aux carrefours majeurs, « la présence simultanée d'agents de la Police de Circulation Routière, d'agents du ministère des Transports et parfois de services environnementaux crée une confusion opérationnelle » (Nzampungu, 2025, p.42). Chaque entité poursuit son propre agenda de contrôle, souvent sans coordination. Ce déploiement massif produit un effet de « goulot d'entonnoir » physique : l'accumulation d'uniformes et de véhicules de patrouille sur les abords immédiats de la chaussée réduit la largeur utile de la voie et complique les manœuvres de dégagement.

Selon les principes de la modélisation systémique, l'introduction d'un élément régulateur humain dans un système complexe peut, au-delà d'un certain seuil, augmenter l'entropie du système. A Kinshasa, ce seuil est largement dépassé. L'agent, au lieu de servir

de catalyseur de mouvement, devient un obstacle supplémentaire. Le paradoxe atteint son paroxysme lorsque les usagers, pour éviter un contrôle qu'ils perçoivent comme prédateur, adoptent des trajectoires d'évitement (sens inverses, passages sur les trottoirs), provoquant de nouveaux blocages en amont. L'action policière, par sa nature coercitive et désordonnée, finit donc par produire la déviance qu'elle prétend sanctionner, verrouillant la ville dans une paralysie auto-entretenu.

### **III.3.3. L'efficacité limitée en milieu sous-équipé**

La réaction sociale se heurte à une limite ontologique : on ne peut pas imposer une discipline là où l'infrastructure rend l'obéissance physiquement impossible. A Kinshasa, la coercition tente de suppléer l'absence de design urbain, mais cette tentative est vouée à l'échec. Il sera question ici de démontrer que la sanction perd sa dimension éducative et sa légitimité lorsque l'espace routier ne propose aucune alternative légale à l'utilisateur.

#### **a) L'absurdité de la norme face à la faillite matérielle**

La régulation routière repose sur un contrat tacite : l'Etat fournit une voie praticable et signalisée, et l'utilisateur s'engage à respecter les règles de passage. Or, à Kinshasa, ce contrat est unilatéralement rompu par la défaillance des structures matérielles. Kazadi (2015) soutient « qu'on ne peut décemment sanctionner le désordre là où l'ordre est matériellement irréalisable » (p. 58). Par exemple, sanctionner un conducteur pour « non-respect de la file » devient absurde lorsque la chaussée est parsemée de nids-de-poule profonds qui forcent mécaniquement à des manœuvres de zigzag. Ici, l'incivisme n'est pas une volonté de nuire, mais une contrainte physique d'évitement.

Dans un milieu sous-équipé, la coercition se déconnecte de la réalité du terrain. L'absence de signalisation horizontale (marquage au sol) et verticale (panneaux) rend la règle invisible. L'agent se retrouve alors à sanctionner des contraventions routières à une norme que l'espace ne rappelle plus. Cette situation délégitime la réaction sociale : l'utilisateur perçoit la contravention comme un acte arbitraire et non comme une mesure de sécurité. La discipline ne peut s'enraciner que dans un espace qui la facilite ; sans trottoirs pour les piétons, sans parkings pour les livraisons et sans arrêts de bus aménagés, la route condamne chaque acteur à l'infraction permanente par simple nécessité d'usage.

#### **b) L'épuisement de la mesure répressive et l'effet de déplacement**

L'approche purement répressive en milieu sous-équipé produit un « effet de déplacement » plutôt qu'une réduction de la déviance. Lorsqu'une pression policière intense est exercée sur un axe majeur, le désordre et l'incivisme se déplacent simplement vers les rues secondaires ou les quartiers périphériques dépourvus de surveillance. Nyazabe et al. (2020) notent que « sans modification de la structure de la route, la discipline humaine n'est qu'une solution de surface, temporaire et épuisante pour l'institution » (p. 84). Dès que l'agent quitte son poste, le chaos reprend ses droits avec une intensité accrue, prouvant que la règle n'a jamais été intégrée par l'utilisateur, mais seulement subie par la contrainte.

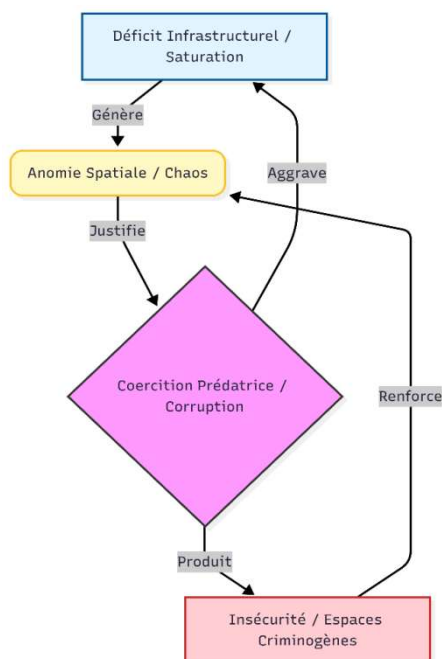
Somme toute, l'impossibilité de discipliner un flux sans espace souligne l'impasse d'une gouvernance qui mise tout sur l'homme et rien sur l'ouvrage. La réaction sociale, qu'elle soit bienveillante ou prédatrice, ne peut se substituer à l'aménagement. Tant que l'infrastructure restera défaillante, la coercition ne sera qu'une gesticulation coûteuse et contre-productive. La restauration de la sécurité intérieure et de l'ordre urbain exige donc de passer d'une « discipline par la menace » à une « discipline par le design », où l'espace lui-même devient le premier vecteur de régulation des comportements.

## **IV. Analyse systémique et perspectives comparatives**

L'échec des politiques de régulation à Kinshasa ne peut être compris qu'en examinant les interactions circulaires entre ses composantes. Il ne s'agit pas d'une juxtaposition de problèmes isolés, mais d'un système bouclé où chaque tentative de correction humaine semble renforcer la pathologie structurelle. Il sera question ici de modéliser ce cercle vicieux avant d'explorer, par un benchmarking africain, les trajectoires de rupture fondées sur la technologie et l'aménagement.

#### IV.1. Modélisation du cercle vicieux de la mobilité Kinois

Figure 1 : Modèle systémique du cercle vicieux de la mobilité à Kinshasa.



La crise de la mobilité à Kinshasa répond à une logique systémique complexe que l'on peut schématiser sous la forme d'une boucle de rétroaction négative. Le point de départ est le Déficit Infrastructurel (Variable A). Comme l'a démontré Kazadi (2015), la saturation physique de l'espace crée une anomie spatiale (Variable B) : puisque la route ne peut plus contenir le flux, la règle de droit s'efface devant la nécessité de mouvement. Cette anomie génère une déviance rationnelle chez les usagers (le *Tia mutu ba kata*), ce qui justifie, aux yeux de l'Etat, une réponse par la coercition prédatrice (Variable C).

C'est ici que le système se verrouille. La coercition, loin de corriger l'anomie, l'alimente. En multipliant les contrôles administratifs et en monétisant la contravention routière, l'agent de police crée des « bouchons administratifs » qui aggravent la saturation (A). Cette prédation institutionnalisée détourne les ressources financières qui auraient pu être réinvesties dans l'entretien des routes vers des circuits informels de subsistance. Le résultat final est une insécurité chronique (Variable D), tant routière que criminelle, qui renforce le sentiment de chaos et pousse les usagers à davantage d'indiscipline pour s'extraire de l'asphyxie.

Ce modèle démontre que toute intervention focalisée uniquement sur l'agent (C) sans agir sur l'infrastructure (A) est condamnée à l'échec. La coercition humaine, dans un système saturé, n'est pas une solution, mais un accélérateur d'entropie. Pour briser ce cycle, il est impératif d'introduire une variable exogène capable de dépersonnaliser la régulation et de modifier la géométrie même de l'espace.

#### IV.2. Benchmarking Africain : Lagos, Nairobi et Abidjan

La confrontation de la situation kinoise avec d'autres mégapoles africaines permet d'identifier des trajectoires de réforme éprouvées. Si Kinshasa reste prisonnière d'une régulation manuelle et prédatrice, Lagos, Nairobi et Abidjan ont entamé des transitions vers des modèles de gestion hybride.

L'infrastructure structurante (BRT) Lagos, longtemps citée comme le paroxysme du chaos urbain, a opéré une rupture par la création du *Bus Rapid Transit* (BRT). L'enseignement majeur de Lagos est que l'infrastructure peut discipliner les flux mieux que n'importe quel agent. En isolant physiquement des voies réservées par des séparateurs en béton, Lagos a réduit les opportunités de

friction et des pratiques corruptives. D'après Nyazabe et al. (2020), « la séparation physique des flux enlève à l'agent le pouvoir discrétionnaire d'arrêter un véhicule au milieu de la circulation » (p. 79). L'ordre n'est plus imposé par la menace de la sanction, mais par la structure même de la route.

Le Kenya a investi massivement dans l'automatisation avec l'Expressway de Nairobi. Ici, la régulation est dématérialisée par des systèmes de péage électronique et de vidéo-verbalisation. Cette approche réduit drastiquement les interactions entre policiers et conducteurs, asséchant ainsi les sources des pratiques corruptives. Pour Kinshasa, la leçon de Nairobi est celle de la « déconnexion humaine » : moins l'agent est présent physiquement sur la chaussée pour des tâches administratives, plus la circulation gagne en fluidité et en légitimité (Banque Mondiale, 2023).

Enfin, Abidjan représente le stade le plus avancé de la *Smart Mobility* en Afrique de l'Ouest. Le déploiement de radars et de caméras reliés à un fichier national numérisé permet une sanction impartiale et systématique. A Abidjan, l'agent de police n'est plus un prédateur de carrefour, mais un superviseur technique. Ce passage du physique au numérique restaure l'autorité de la norme, car l'utilisateur sait que la contravention routière est enregistrée par une machine incorruptible.

### IV.3. De la discipline par le design

La synthèse de ces modèles conduit au concept de « discipline par le design ». Dans cette perspective inspirée du néo-institutionnalisme, l'aménagement spatial est considéré comme un dispositif disciplinaire silencieux. Il ne s'agit plus de surveiller l'individu, mais de configurer l'espace de telle sorte que la déviance devienne matériellement difficile ou inutile. Une signalisation intelligente, des séparateurs de voies et des trottoirs protégés agissent comme des rappels constants de la règle. Lorsque la route est bien conçue, elle guide l'utilisateur et réduit sa charge mentale, diminuant le stress qui mène à l'audace déviante. La discipline par le design crée un environnement « capacitant » où le conducteur a la possibilité réelle de respecter la loi. Sans ce prérequis, la sanction demeure vécue comme une persécution arbitraire.

L'objectif final de cette discipline par le design est de minimiser l'interaction humaine dans la gestion des flux. A Kinshasa, il est urgent de transformer les carrefours criminogènes en zones de flux régulés par des autoponts ou des tunnels, supprimant les points de contact physiques entre agents et transporteurs. En intégrant la technologie (vidéo-verbalisation) et l'aménagement (séparateurs, marquage), Kinshasa peut passer d'une gouvernance de la coercition à une gouvernance de la facilitation.

### Conclusion

La présente réflexion a permis de démontrer que la crise de la mobilité à Kinshasa n'est pas une simple pathologie de la circulation, mais la manifestation aiguë d'une anomie spatiale structurelle. En interrogeant le déséquilibre entre la coercition immédiate et l'investissement infrastructurel, cette étude met en lumière une vérité sociologique et criminologique fondamentale : l'ordre urbain ne peut être le produit d'une force répressive s'exerçant dans un vide matériel.

L'analyse révèle que l'indiscipline des usagers, cristallisée dans la philosophie de « Tia mutu ba kata », n'est pas un trait culturel intrinsèque, mais une stratégie de survie rationnelle face à un réseau saturé. Dans cet environnement où l'espace physique rend le Code de la route inopérante, l'utilisateur se mue en « stratège du désordre » pour pallier l'impuissance de l'Etat. La route kinoise devient alors un théâtre de frictions permanentes où la vulnérabilité des uns alimente l'audace des autres.

Cette déliquescence matérielle a engendré une mutation fonctionnelle de la police. Loin d'être un vecteur de fluidification, le déploiement massif d'agents, sous la pression de la précarité et de l'absence de contrôle, a institutionnalisé un marché informel de la transgression. Ce « binôme transporteur-agent » transforme la norme juridique en marchandise, créant des « bouchons administratifs » qui aggravent l'asphyxie qu'ils prétendent combattre. Ces pratiques corruptives de proximité érode durablement le contrat social, alimentant une perception de l'autorité comme une force purement extractive et arbitraire.

Par ailleurs, l'étude souligne que cet immobilisme constitue un enjeu majeur de sécurité intérieure. En transformant les carrefours en zones de stagnation forcée, l'anomie spatiale offre un sanctuaire au phénomène « Kuluna » et à une criminalité d'opportunité. Lorsque l'Etat est incapable de garantir la fluidité, la route cesse d'être un vecteur de liberté pour devenir un piège. Sécuriser la

ville ne signifie donc pas seulement multiplier les patrouilles, mais avant tout libérer les flux pour supprimer ces zones de prédation.

Dès lors, la restauration de l'ordre ne passera pas par une inflation de la présence humaine, mais par une transition vers la « discipline par le design ». En s'appuyant sur les modèles de Lagos, Nairobi ou Abidjan, cette recherche préconise une transformation profonde de la morphologie urbaine. L'aménagement capacitant (autoponts, séparateurs physiques et multimodalité) couplé à la technologie (vidéo-verbalisation), doit se substituer à l'arbitraire de l'interaction humaine pour restaurer la légitimité symbolique de l'Etat sur le bitume.

L'avenir de la mégapole dépendra de la volonté des décideurs de rompre avec la gestion de l'urgence pour embrasser une planification systémique. La mise en œuvre de projets inspirés de la *Smart Mobility* exige un courage politique capable de surmonter les résistances organiques de ceux qui profitent du chaos actuel. En transformant la géométrie de la ville, Kinshasa pourra s'extraire de la « loi de l'audace » pour entrer dans l'ère de la prévisibilité.

En définitive, réguler la capitale exige de passer d'une gouvernance de la menace à une gouvernance de la facilitation. L'ordre public de demain sera spatial ou ne sera pas ; il résidera dans la capacité de l'Etat à offrir un espace qui, par sa conception même, rend l'obéissance possible et la prédation impossible.

## Références

- [1]. Banque Mondiale. (2023). *Rapport sur la mobilité urbaine à Kinshasa : Vers une gestion intégrée des transports*. Washington, DC.
- [2]. Bayart, J.-F. (2006). *L'État en Afrique : La politique du ventre*. Fayard.
- [3]. Bindu, É. (2020). *La problématique de la gestion des carrefours à Kinshasa*. Presses Universitaires de Kinshasa.
- [4]. Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American sociological review*, 44(4), 588-608.
- [5]. Durkheim, É. (1893). *De la division du travail social*. Félix Alcan.
- [6]. Kapagama, P. (2014). *Gouverner Kinshasa : Entre informalité et gestion administrative*. L'Harmattan.
- [7]. Kazadi, J. (2015). *L'étalement urbain de Kinshasa : Défis et perspectives d'aménagement*. Presses Universitaires de Kinshasa.
- [8]. Mabilia, M. (2021). Mobilité et infrastructures à Kinshasa : Le dilemme des grands travaux. *Cahiers congolais de l'aménagement*, 12(2), 45-60.
- [9]. Merton, R. K. (1938). Social structure and anomie. *American sociological review*, 3(5), 672-682.
- [10]. North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.
- [11]. Nyazabe, J. et al. (2020). Défis de l'adoption des technologies intelligentes dans la régulation routière en Afrique Subsaharienne. *Revue de l'Innovation Urbaine*, 5(2), 78-94.
- [12]. Nzampungu, J. (2025). Interactions entre policiers et conducteurs à Kinshasa : Analyse de la dynamique du pouvoir et des stratégies de résistances (Thèse de doctorat en Sciences de l'Information et de la Communication, Université de Kinshasa).
- [13]. Pierson, P. (2000). Increasing returns, path dependence, and the study of politics. *American Political Science Review*, 94(2), 251-267.
- [14]. République Démocratique du Congo. (2019). *Plan Directeur des Transports Urbains de la Ville de Kinshasa (PDTK 2030)*. Ministère des Transports et Voies de Communication.

- [15]. UN-Habitat. (2022). *World cities report 2022: Envisaging the future of cities*. United Nations Human Settlements Programme.
- [16]. Wondo, J.-J. (2014). *La réforme du secteur de la sécurité en République démocratique du Congo*. L'Harmattan.