

La Tranquillité Publique A L'épreuve Des Vols De Passants Dans Les Grands Espaces Publics De Kinshasa : Analyse Des Déterminants Criminogènes, De La Gouvernance Sécuritaire Et Des Stratégies De Prévention

LUHINZO LWEKA Toussaint¹

¹Assistant de recherche au Centre de Recherche Interdisciplinaire de l'Université Pédagogique Nationale (CRIDUPN), Kinshasa/RD. Congo.

Auteur correspondant : LUHINZO LWEKA Toussaint, toussaintluhinzo@gmail.com



Résumé : Cet article analyse les déterminants des vols de passants dans les grands espaces publics de Kinshasa ainsi que leurs effets sur la tranquillité publique. Elle examine particulièrement les marchés, les arrêts de transport, les véhicules collectifs, les carrefours et les artères commerciales. La recherche adopte une approche mixte combinant une enquête auprès de 430 usagers, des entretiens semi-directifs, l'observation directe et la cartographie des zones à risque. Les données quantitatives sont traitées au moyen des statistiques descriptives, du test du Khi² et de la régression logistique, tandis que les données qualitatives font l'objet d'analyses thématique et lexicale.

Les données de l'enquête, des entretiens et d'observation directe analysées indiquent que 37,7 % des répondants déclarent avoir subi au moins un vol au cours des douze derniers mois. La congestion, le mauvais éclairage, les angles morts, l'insuffisance de la présence policière et la fréquentation régulière des espaces apparaissent comme les principaux facteurs associés à la victimisation. Le non-signalement, qui concerne 64,2 % des victimes, révèle également des limites de confiance et d'accessibilité institutionnelles.

L'étude conclut que la réduction durable des vols exige une stratégie intégrée associant police de proximité, urbanisme sécurisé, éclairage, cartographie criminelle, technologies numériques et participation citoyenne. Son apport scientifique réside dans un modèle articulant criminologie environnementale, désorganisation sociale, légitimité institutionnelle et gouvernance collaborative.

Mots-clés : tranquillité publique ; vols de passants ; victimisation ; gouvernance sécuritaire ; prévention situationnelle ; Kinshasa.

Abstract: This article examines the determinants of street theft in major public spaces in Kinshasa and its effects on public tranquillity. It focuses on markets, public transport stops, collective vehicles, crossroads and commercial streets. A mixed-methods approach combines a survey of 430 public-space users, semi-structured interviews, direct observation and crime-risk mapping. Quantitative data are analysed using descriptive statistics, chi-square tests and binary logistic regression, while qualitative data are examined through thematic and lexical analysis.

The working survey data indicate that 37.7% of respondents reported experiencing at least one theft during the previous twelve months. Congestion, poor lighting, blind spots, inadequate police presence and frequent use of public spaces emerged as the main factors associated with victimisation. The non-reporting rate, involving 64.2% of victims, also highlights limitations in institutional trust and accessibility.

The study concludes that reducing street theft requires an integrated strategy combining community policing, secure urban planning, improved lighting, crime mapping, digital technologies and citizen participation. Its scientific contribution lies in an analytical model linking environmental criminology, social disorganisation, institutional legitimacy and collaborative governance.

Keywords: Public tranquillity; street theft; victimisation; security governance; situational crime prevention; Kinshasa.

I. INTRODUCTION

1.1. Contexte général de l'insécurité urbaine

L'urbanisation rapide transforme profondément les villes contemporaines. Lorsqu'elle n'est pas accompagnée d'une planification suffisante, elle accentue la pression sur les infrastructures, les services publics, les transports et les dispositifs de sécurité. Elle peut également renforcer les inégalités, l'habitat précaire, l'économie informelle et l'affaiblissement des mécanismes de contrôle social.

La criminalité urbaine résulte ainsi de l'interaction entre les vulnérabilités socio-économiques, les déficits d'aménagement et les limites institutionnelles. Les vols de passants affectent non seulement les biens des victimes, mais aussi leur mobilité, leurs activités économiques, leur fréquentation des espaces publics et leur confiance envers les institutions. Cette problématique s'inscrit dans l'Objectif de développement durable n° 11, qui vise à promouvoir des villes inclusives, sûres, résilientes et durables (Nations Unies, 2015). La sécurité urbaine doit donc dépasser les réponses exclusivement répressives pour intégrer la prévention, l'aménagement sécurisé, la participation citoyenne et la coordination institutionnelle.

À Kinshasa, la croissance démographique, l'expansion urbaine peu maîtrisée, la congestion et l'importance de l'économie informelle créent des vulnérabilités particulières. Les marchés, gares routières, carrefours, arrêts de transport et avenues commerciales concentrent de nombreux usagers dans des espaces parfois mal éclairés, désorganisés ou faiblement surveillés. La présente étude analyse les déterminants des vols de passants et les stratégies susceptibles de renforcer durablement la tranquillité publique.

1.2. Revue critique de la littérature

La sécurité urbaine constitue un champ multidisciplinaire mobilisant la criminologie, l'urbanisme, la sociologie, la géographie et la gouvernance publique. Les travaux existants montrent que les vols dans les espaces publics ne peuvent être expliqués par une cause unique.

La prévention situationnelle cherche à réduire les occasions criminelles en augmentant les difficultés et les risques du passage à l'acte, notamment grâce à l'éclairage, à la surveillance et au contrôle des accès (Clarke, 1997). Elle reste toutefois critiquée pour sa prise en compte limitée des causes sociales de la criminalité et pour le risque de déplacement des infractions vers d'autres lieux ou horaires (Crawford, 1998 ; Weisburd et al., 2006).

Le Crime Prevention Through Environmental Design met l'accent sur la visibilité, l'entretien, la surveillance naturelle et l'organisation des espaces (Jeffery, 1971 ; Newman, 1972). La police de proximité complète cette approche en privilégiant le dialogue, la prévention et la résolution collective des problèmes locaux, avec des effets possibles sur le signalement et la confiance citoyenne (Goldstein, 1990 ; Tyler, 2006). Les expériences de Johannesburg, Lagos et Nairobi montrent l'intérêt de combiner aménagement urbain, éclairage, police communautaire, cartographie criminelle et vidéoprotection. Leurs résultats restent néanmoins dépendants des ressources disponibles, de la qualité de la gouvernance et du niveau de participation des communautés.

En République démocratique du Congo, les recherches portent davantage sur les conflits, la réforme du secteur de la sécurité et la gouvernance que sur les vols de passants. Les études empiriques combinant victimisation, analyse statistique, observation et cartographie restent limitées. La présente recherche entend combler cette lacune au moyen d'une approche intégrée adaptée au contexte de Kinshasa.

1.3. Problématique

La sécurité urbaine constitue une condition essentielle du développement durable, de la mobilité et de la qualité de vie. À Kinshasa, la croissance de la population et l'expansion de la ville dépassent souvent les capacités de planification et de fourniture des infrastructures essentielles, notamment en matière de voirie, de mobilité et d'éclairage (Banque mondiale, 2018, 2021).

La forte fréquentation des marchés, carrefours, gares et arrêts de transport, combinée à la congestion, aux angles morts et à la faiblesse de la surveillance, peut multiplier les occasions de vol. Selon Cohen et Felson (1979), une infraction devient plus probable lorsqu'un auteur potentiel rencontre une cible accessible en l'absence d'un gardien capable. Cependant, la tranquillité publique ne dépend pas seulement de l'aménagement des espaces. Elle repose également sur la coordination institutionnelle, la confiance des citoyens, l'accessibilité des mécanismes de plainte et la participation communautaire. La gouvernance collaborative suppose ainsi l'implication conjointe des pouvoirs publics, de la police, des communes et des acteurs sociaux dans la résolution des problèmes de sécurité (Ansell & Gash, 2008).

Or, les recherches congolaises consacrées spécifiquement aux vols de passants dans les grands espaces publics de Kinshasa restent peu nombreuses. Les dimensions environnementales, socio-économiques et institutionnelles sont souvent étudiées séparément, alors qu'elles paraissent étroitement liées. La question centrale de cette étude est la suivante :

Comment les facteurs urbanistiques, environnementaux, socio-économiques et institutionnels influencent-ils la tranquillité publique face aux vols de passants dans les grands espaces publics de Kinshasa, et quelles stratégies de gouvernance permettraient d'en réduire durablement l'occurrence ?

Les questions spécifiques sont :

1. Quels facteurs favorisent les vols de passants dans les espaces publics de Kinshasa ?
2. Quels effets produisent-ils sur le sentiment de sécurité, la mobilité et les activités économiques ?
3. Dans quelle mesure les dispositifs actuels de surveillance, d'éclairage et de police contribuent-ils à leur prévention ?
4. Comment la coordination institutionnelle et la participation citoyenne peuvent-elles renforcer la tranquillité publique ?
5. Quel modèle intégré de gouvernance sécuritaire peut être adapté au contexte de Kinshasa ?

1.4. Hypothèses de recherche

a. Hypothèse générale de la recherche est :

Les vols de passants résultent de l'interaction entre les facteurs urbanistiques, environnementaux, socio-économiques et institutionnels. Leur réduction durable dépend d'une gouvernance intégrée associant prévention situationnelle, police de proximité, aménagement sécurisé et participation citoyenne.

b. Les hypothèses spécifiques sont :

H1. Le mauvais éclairage, la congestion, les angles morts, la désorganisation des infrastructures et la faible surveillance augmentent le risque de victimisation.

H2. Le chômage, la précarité et l'expansion insuffisamment encadrée de l'économie informelle favorisent la criminalité de proximité.

H3. La faible coordination institutionnelle, l'insuffisance des ressources, les limites de la police de proximité et la faible participation communautaire réduisent l'efficacité de la prévention.

H4. La combinaison de la prévention situationnelle, du CPTED, de la police de proximité et de la gouvernance collaborative améliore la tranquillité publique.

1.5. Objectifs de la recherche

a. Objectif général

Analyser les facteurs associés aux vols de passants dans les grands espaces publics de Kinshasa afin de proposer un modèle intégré de gouvernance sécuritaire.

b. Objectifs spécifiques

1. Identifier les facteurs urbanistiques, environnementaux et socio-économiques favorisant les vols.
2. Examiner les perceptions des usagers et les conséquences des vols sur leur mobilité et leurs activités.
3. Évaluer l'efficacité des patrouilles, de l'éclairage, de la surveillance et de la police de proximité.
4. Analyser la coordination entre les institutions publiques, la police, les acteurs économiques et les communautés.
5. Élaborer un modèle intégré de prévention adapté à Kinshasa.

Tableau 1. Cohérence scientifique de la recherche entre questions, hypothèses et objectifs

Questions de recherché	Hypothèses	Objectifs spécifiques
Quels facteurs favorisent les vols ?	H1 et H2	OS1
Comment les usagers perçoivent-ils la tranquillité publique ?	H2	OS2
Les dispositifs actuels sont-ils efficaces ?	H3	OS3
Comment fonctionne la gouvernance sécuritaire ?	H3	OS4
Quelles solutions durables proposer ?	H4	OS5

Source : Élaboration de l'auteur.

1.6. Justification scientifique de l'étude

Cette recherche se justifie par l'importance des vols de passants dans une ville caractérisée par une forte densité, une urbanisation peu planifiée et des capacités institutionnelles limitées. Malgré leurs effets sur la mobilité, les activités économiques et la confiance institutionnelle, ces vols restent insuffisamment documentés dans la littérature congolaise.

Sur le plan théorique, l'étude mobilise la théorie des activités routinières (Cohen et Felson, 1979), les fenêtres brisées (Wilson et Kelling, 1982), la désorganisation sociale (Shaw & McKay, 1942), la prévention situationnelle (Clarke, 1997), la sécurité humaine (PNUD, 1994) et la gouvernance collaborative (Ansell et Gash, 2008). Leur articulation permet de dépasser une lecture exclusivement policière du phénomène.

Sur le plan méthodologique, l'approche mixte associe questionnaire, entretiens semi-directifs, observation directe et cartographie. Elle permet de mesurer la victimisation, d'identifier les facteurs associés et de confronter les résultats quantitatifs aux perceptions et aux pratiques institutionnelles, conformément aux principes des méthodes mixtes et de la triangulation (Creswell et Plano Clark, 2018 ; Denzin, 1978).

Enfin, l'intérêt opérationnel de l'étude réside dans la production de connaissances susceptibles d'orienter les patrouilles, l'éclairage, l'aménagement sécurisé, la police de proximité et la cartographie des zones à risque. Elle s'inscrit ainsi dans les orientations de l'Objectif de développement durable n° 11 et contribue à la formulation d'une gouvernance sécuritaire préventive, coordonnée et adaptée aux réalités de Kinshasa.

II. CADRE CONCEPTUEL ET THÉORIQUE

2.1. Cadre conceptuel

2.1.1. Tranquillité publique

La tranquillité publique désigne l'état de sécurité permettant aux personnes de circuler, travailler, commercer et utiliser les espaces collectifs sans subir ni craindre des violences ou des infractions. Elle associe une dimension objective, liée à la criminalité réellement observée, et une dimension subjective, relative au sentiment de sécurité et à la confiance envers les institutions.

Cette conception rejoint l'approche de la sécurité humaine, qui place la protection des individus et la liberté de vivre à l'abri de la peur au centre de l'action publique (Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD, 1994). En RDC, l'article 182 de la Constitution et la Loi organique n° 11/013 du 11 août 2011 confient à la Police nationale congolaise la protection des personnes et des biens ainsi que le maintien de l'ordre public.

Dans cette étude, la tranquillité publique correspond donc à la possibilité pour les usagers de fréquenter les grands espaces publics de Kinshasa sans subir ni redouter des vols.

2.1.2. Espace public

L'espace public désigne tout lieu ouvert ou accessible à la population, notamment les rues, marchés, places, gares, arrêts de transport et espaces de circulation. ONU-Habitat souligne leur rôle dans la mobilité, les échanges sociaux, l'inclusion et la qualité de la vie urbaine (ONU-Habitat, 2015).

Ces espaces deviennent plus vulnérables lorsque la forte fréquentation se combine à la congestion, aux angles morts, au mauvais éclairage et à une surveillance insuffisante. La théorie des activités routinières montre qu'une infraction devient plus probable lorsqu'une cible accessible rencontre un auteur potentiel en l'absence d'un gardien capable (Cohen et Felson, 1979).

2.1.3. Sécurité urbaine

La sécurité urbaine regroupe les politiques, les institutions et les dispositifs destinés à prévenir la criminalité et à garantir un usage sûr de la ville. Elle ne relève pas uniquement de la police, mais implique également les autorités locales, les services urbains, la société civile, les communautés et le secteur privé.

Les orientations de l'ONUDC recommandent une prévention multisectorielle fondée sur la connaissance des problèmes locaux, la coordination institutionnelle, la participation citoyenne et l'utilisation de données fiables (ONUDC, 2010, 2011).

2.1.4. Vol de passants

Le Code pénal congolais définit le vol comme la soustraction frauduleuse d'une chose appartenant à autrui. Le vol de passants concerne cette infraction lorsqu'elle est commise contre une personne circulant ou séjournant dans un espace public. Il peut prendre la forme d'un vol à la tire, à l'arraché ou par diversion.

Sur le plan criminologique, il est favorisé par la concentration des cibles, la visibilité des biens, la faiblesse du gardiennage et les possibilités de dissimulation ou de fuite (Cohen et Felson, 1979).

2.1.5. Sentiment d'insécurité

Le sentiment d'insécurité désigne la perception subjective du risque d'être victime d'une infraction. Il se distingue de la criminalité enregistrée et peut être influencé par la victimisation personnelle, les récits de proches, la dégradation des espaces et la faible confiance institutionnelle.

Tyler (2006) montre que la coopération des citoyens dépend notamment de la perception de l'équité, du respect et de la légitimité des institutions. Dans cette étude, le sentiment d'insécurité renvoie donc à la peur du vol dans les espaces publics et à l'efficacité perçue des dispositifs de protection.

2.1.6. Gouvernance sécuritaire

La gouvernance sécuritaire désigne les mécanismes par lesquels les institutions publiques, les acteurs économiques, les communautés et la société civile coordonnent leurs actions pour produire la sécurité. Elle repose sur la légalité, la responsabilité, la transparence, la participation et l'évaluation.

La gouvernance collaborative suppose un dialogue institutionnalisé, une confiance progressive et un engagement partagé dans la résolution des problèmes publics (Ansell et Gash, 2008). À Kinshasa, elle implique notamment la Police nationale congolaise, le Gouvernement provincial, les communes, les services d'urbanisme, les gestionnaires de marchés, les transporteurs et les citoyens.

2.2. Théories mobilisées

2.2.1. Théorie des activités routinières

Cette théorie explique le crime par la convergence d'un auteur motivé, d'une cible accessible et de l'absence d'un gardien capable (Cohen et Felson, 1979). Elle permet d'analyser l'effet de la congestion, des transports collectifs, de la visibilité des biens et de la faiblesse de la surveillance sur l'exposition des usagers.

2.2.2. Théorie des fenêtres brisées

Wilson et Kelling (1982) soutiennent que les signes de désordre, tels que l'éclairage défectueux, les équipements abandonnés et la dégradation des espaces, peuvent renforcer le sentiment d'abandon et réduire la surveillance informelle.

Cette théorie doit toutefois être utilisée avec prudence. Sampson et Raudenbush (1999) montrent que le désordre est également lié aux conditions sociales et structurelles des quartiers. Il ne constitue donc pas nécessairement une cause autonome de la criminalité.

2.2.3. Prévention situationnelle

La prévention situationnelle cherche à modifier les conditions immédiates du passage à l'acte en augmentant l'effort et le risque pour l'auteur, tout en réduisant les avantages attendus (Clarke, 1997).

Elle peut se traduire par l'amélioration de l'éclairage, l'organisation des flux, les patrouilles ciblées et la surveillance des points sensibles. Les résultats des interventions dépendent toutefois de leur qualité et de leur adaptation au contexte local (Piza et al., 2019 ; Welsh et Farrington, 2008 ; Hinkle et al., 2020).

2.2.4. CPTED

Le Crime Prevention Through Environmental Design repose sur l'idée que l'aménagement et la gestion de l'environnement peuvent limiter les occasions criminelles. Il met l'accent sur la visibilité, la surveillance naturelle, le contrôle des accès, l'entretien des lieux et l'organisation des déplacements.

Cozens et Love (2015) rappellent cependant que le CPTED ne doit pas être appliqué comme une solution exclusivement technique. Son efficacité dépend de son adaptation aux réalités sociales, culturelles et institutionnelles.

2.2.5. Désorganisation sociale

La théorie de la désorganisation sociale explique que les difficultés économiques et résidentielles peuvent affaiblir les réseaux communautaires et le contrôle social informel. La notion d'efficacité collective renvoie à la confiance entre les habitants et à leur volonté d'agir pour le bien commun (Sampson et al., 1997). Cette approche permet d'examiner la cohésion sociale, la participation locale et la surveillance communautaire, sans assimiler automatiquement pauvreté et criminalité.

2.2.6. Gouvernance collaborative

La gouvernance collaborative considère que les problèmes complexes ne peuvent être résolus par une institution isolée. Elle repose sur la participation coordonnée des administrations, des acteurs privés, des communautés et de la société civile (Ansell et Gash, 2008).

Emerson et al. (2012) ajoutent que cette collaboration exige une motivation partagée, des règles communes, une capacité d'action conjointe et une évaluation des résultats.

2.2.7. Légitimité institutionnelle

La légitimité institutionnelle désigne la reconnaissance du droit d'une autorité à exercer son pouvoir. Elle dépend notamment de la qualité du traitement réservé aux citoyens, de l'écoute, du respect, de la neutralité et de la transparence (Tyler, 2006).

Tankebe (2009) montre que la coopération avec la police dépend à la fois de la justice procédurale et de l'efficacité institutionnelle perçue. Une faible légitimité peut ainsi réduire le signalement des infractions et la participation citoyenne.

2.2.8. Articulation des théories

Les théories mobilisées sont complémentaires. Les activités routinières et la prévention situationnelle expliquent les occasions immédiates de vol. Le CPTED et les fenêtres brisées analysent l'influence de l'environnement physique. La désorganisation sociale étudie la capacité des communautés à exercer un contrôle collectif. La gouvernance collaborative examine la coordination entre les acteurs, tandis que la légitimité institutionnelle explique la confiance, le signalement et la coopération.

Le cadre retenu considère ainsi les vols de passants comme le produit de l'interaction entre les caractéristiques des espaces, l'exposition des usagers, la qualité de la surveillance, l'organisation communautaire et la performance des institutions. Cette approche intégrée permet d'adapter l'analyse aux réalités urbaines et institutionnelles de Kinshasa.

2.3. Modelé théorique de l'étude

Le modèle théorique explique les relations entre les facteurs favorisant les vols de passants, les mécanismes qui produisent l'insécurité et leurs effets sur la tranquillité publique dans les grands espaces publics de Kinshasa. Il s'appuie sur la complémentarité des théories des activités routinières, des fenêtres brisées, de la prévention situationnelle, du CPTED, de la désorganisation sociale, de la gouvernance collaborative et de la légitimité institutionnelle.

Il considère que les vols de passants résultent de l'interaction entre les caractéristiques des espaces publics, les conditions socio-économiques, les pratiques des usagers et la qualité de la gouvernance sécuritaire. Ces facteurs agissent notamment par l'augmentation des opportunités criminelles, l'affaiblissement du contrôle social, le sentiment d'abandon institutionnel et la diminution de la confiance envers les institutions.

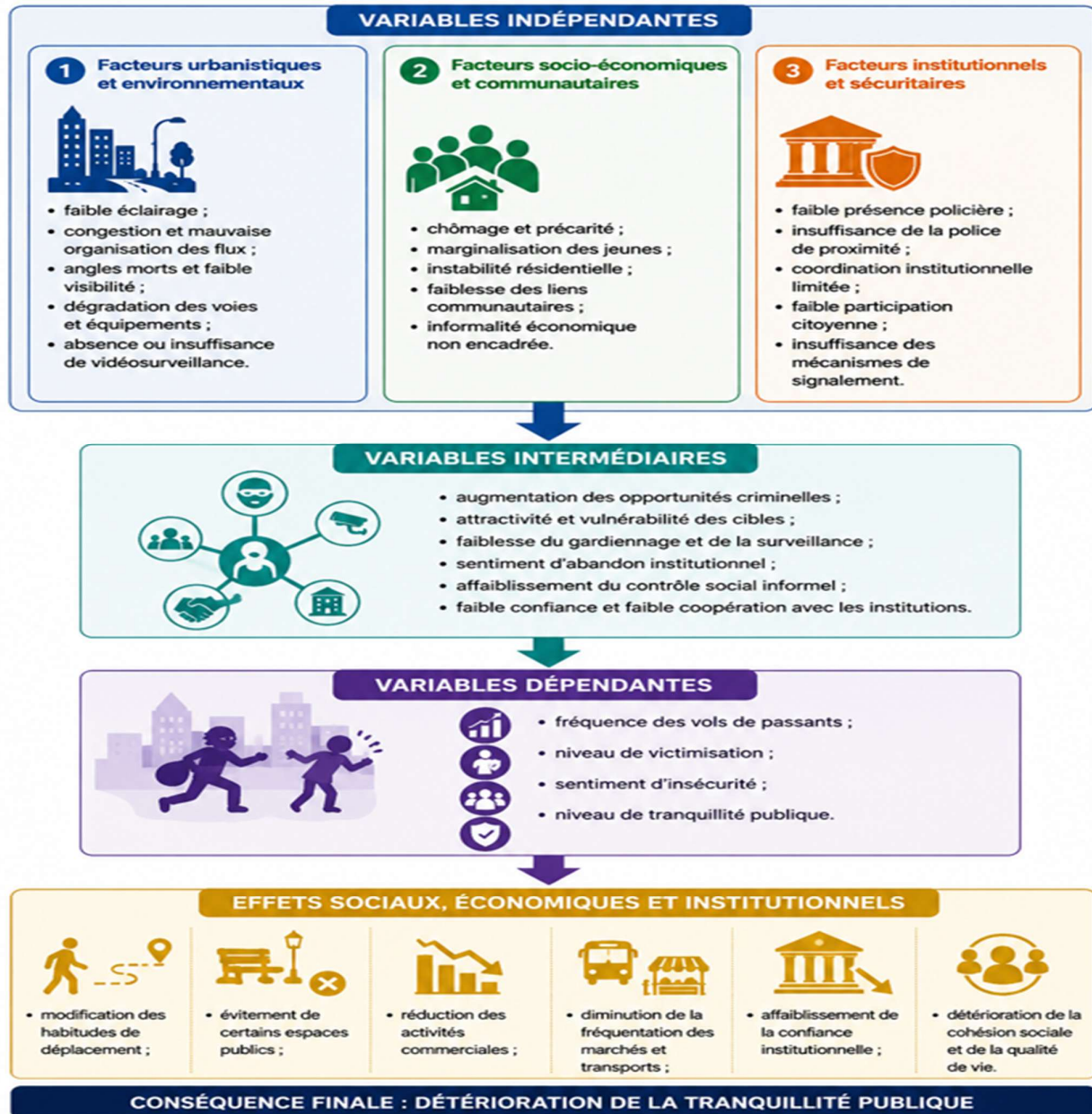


Figure 1 : Schéma explicatif du modèle théorique

Source : Conception de l'auteur.

2.3.1. Interprétation du schéma explicatif du modèle théorique

Le modèle montre que la tranquillité publique dans les grands espaces publics de Kinshasa résulte de l'interaction entre des facteurs urbanistiques, socio-économiques, communautaires et institutionnels. Ces facteurs ne provoquent pas automatiquement

les vols, mais peuvent créer des conditions favorables à la victimisation en augmentant les occasions criminelles, la vulnérabilité des usagers et la faiblesse du gardiennage.

1. Variables indépendantes

Les variables indépendantes comprennent trois dimensions. La première regroupe les facteurs urbanistiques et environnementaux, notamment l'éclairage, la congestion, les angles morts, l'état des infrastructures, l'organisation des flux et les dispositifs de surveillance.

La deuxième concerne les facteurs socio-économiques et communautaires, tels que la précarité, le chômage, la marginalisation sociale, l'instabilité résidentielle, la faiblesse des liens communautaires et l'organisation de l'économie informelle.

La troisième porte sur les facteurs institutionnels et sécuritaires : présence policière, fréquence des patrouilles, coordination institutionnelle, police de proximité, ressources disponibles, participation citoyenne et mécanismes de signalement.

2. Variables intermédiaires

Les variables intermédiaires expliquent comment les facteurs indépendants influencent la victimisation. Le mauvais éclairage, la congestion et la désorganisation des espaces peuvent réduire la visibilité, affaiblir la surveillance et faciliter la dissimulation ou la fuite.

De même, une coordination institutionnelle insuffisante peut ralentir les interventions, décourager le signalement et diminuer la confiance des citoyens. Les principales variables intermédiaires sont les opportunités criminelles, la vulnérabilité des cibles, le niveau de gardiennage, l'efficacité collective, la perception d'abandon institutionnel et la coopération entre les citoyens et les autorités.

3. Variable dépendante

La variable dépendante principale est le niveau de tranquillité publique. Elle comprend une dimension objective, mesurée par la fréquence des vols, la victimisation déclarée, les lieux concernés, les horaires à risque et les formes de vol, ainsi qu'une dimension subjective, appréciée à travers le sentiment d'insécurité, la confiance envers les dispositifs de protection et l'évitement de certains espaces.

L'augmentation des vols et de la peur du crime traduit une détérioration de la tranquillité publique, tandis que leur diminution indique une amélioration de la sécurité réelle et perçue.

4. Effets produits

Les vols de passants peuvent entraîner la modification des itinéraires, la réduction des déplacements nocturnes, la baisse de la fréquentation des marchés et des transports publics ainsi que le ralentissement de certaines activités commerciales.

La répétition des incidents sans réponse institutionnelle visible peut également affaiblir la confiance envers la police et les autorités locales, réduire la coopération citoyenne et encourager le recours à des mécanismes privés ou informels de protection. À long terme, ces effets peuvent limiter l'usage collectif des espaces publics et fragiliser la cohésion sociale.

5. Logique générale du modèle

Le modèle suppose que l'amélioration durable de la tranquillité publique nécessite une intervention intégrée sur l'environnement urbain, les occasions criminelles, le gardiennage, la coordination institutionnelle, la participation citoyenne et la confiance envers les institutions.

Il met ainsi en évidence une relation dynamique dans laquelle les caractéristiques des espaces, les conditions sociales, les pratiques des usagers et la gouvernance sécuritaire se combinent pour accroître ou réduire les vols de passants dans les grands espaces publics de Kinshasa.

3. PRÉSENTATION DU MILIEU D'ÉTUDE ET MÉTHODOLOGIE

3.1. Présentation du milieu d'étude : ville de Kinshasa

3.1.1. Terrain et population d'étude

L'étude couvre les communes de Gombe, Limete, Matete, Masina, Kalamu, Kasa-Vubu, Ngaliema, Lemba, Ngaba et N'Djili. Leur sélection tient compte de la diversité administrative, résidentielle, commerciale et socio-économique de Kinshasa.

Les sites étudiés comprennent principalement les marchés, les carrefours, les gares routières, les arrêts de transport et les artères commerciales. Le volet quantitatif concerne les usagers âgés d'au moins 18 ans fréquentant régulièrement ces espaces. Le volet qualitatif porte sur les policiers, les autorités communales, les responsables de marchés, les commerçants, les transporteurs, les acteurs communautaires, les organisations de la société civile et les victimes de vols.

3.1.2. Cartographie des zones à risque

Marchés (ex. Marché Central, Liberté, Gambela, Matete, ,)

Arrêts et terminus de transport (UPN, Kintambo magasin, Rond-point Ngaba, place Victoire, Quartier 1 Masina, place pompage, DGC, etc.

Espaces commerciaux et artères principales (Boulevards : du 30 juin, Lumumba, Triomphale, Avenues du 24 novembre, Sendwe, By pass, Route de Matadi, Poids Lourds

Les zones à forte densité humaine augmentent l'anonymat et la vulnérabilité (UNODC, 2019).

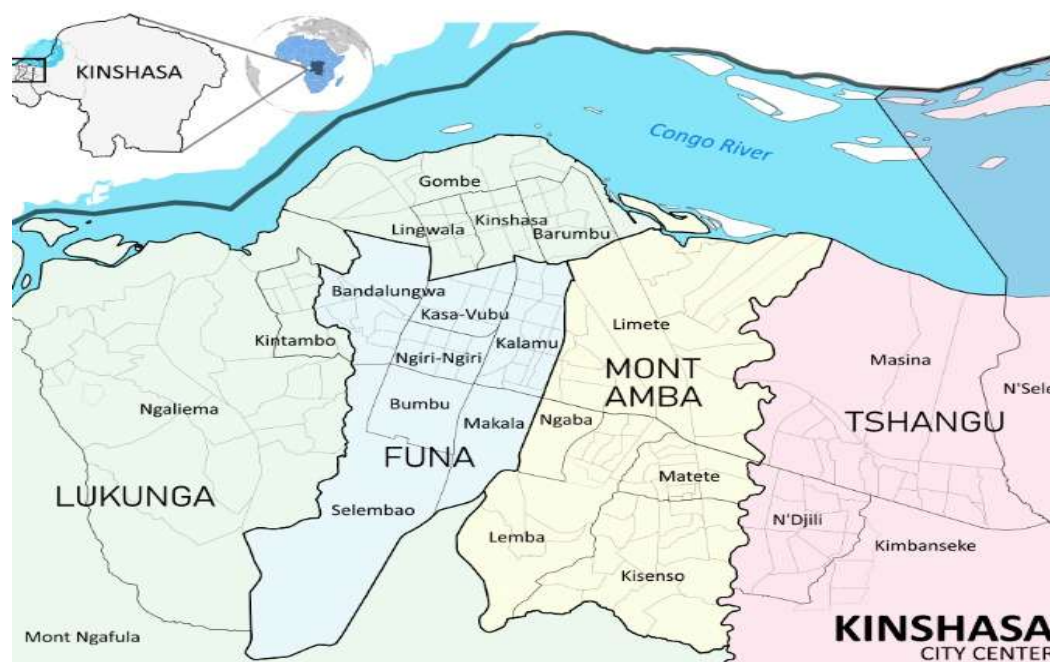


Figure 2. Carte de localisation administrative des communes de la ville-province de Kinshasa

Source : OIDP Afrique, 2022.

3.2. Méthodologie

3.2.1. Paradigme et type de recherche

Cette étude s'inscrit dans le paradigme pragmatique, qui permet de combiner les méthodes quantitatives et qualitatives selon les exigences du problème étudié. Elle est descriptive, explicative, évaluative et appliquée. Elle décrit les vols de passants, analyse leurs déterminants, apprécie les dispositifs de prévention et formule des réponses adaptées aux grands espaces publics de Kinshasa.

3.2.2. Approche méthodologique

La recherche adopte une approche mixte explicative séquentielle. La phase quantitative mesure la victimisation, le sentiment d'insécurité et les facteurs associés aux vols. La phase qualitative approfondit les résultats statistiques à partir des expériences et perceptions des acteurs concernés. L'intégration des deux catégories de données repose sur la triangulation.

3.2.3. Échantillonnage

La taille minimale de l'échantillon quantitatif est calculée à l'aide de la formule de Cochran, avec un niveau de confiance de 95 %, une marge d'erreur de 5 % et une proportion estimée à 50 %. Le calcul donne 384 répondants. Après majoration pour les non-réponses et les questionnaires incomplets, l'effectif opérationnel est fixé à 430 participants, soit environ 43 répondants par commune.

L'échantillonnage quantitatif est stratifié à plusieurs degrés. Les communes constituent les strates territoriales, les espaces publics sont sélectionnés selon leur fonction, leur fréquentation et leur exposition aux vols, puis les répondants sont recrutés par interception systématique. Le volet qualitatif repose sur un échantillonnage raisonné de 30 à 40 informateurs clés, jusqu'à saturation des informations.

3.2.4. Instruments de collecte

La collecte repose sur trois instruments complémentaires :

- ✚ un questionnaire structuré portant sur le profil des répondants, la fréquentation des espaces, la victimisation, le sentiment d'insécurité et l'appréciation des dispositifs de sécurité ;
- ✚ un guide d'entretien semi-directif destiné aux acteurs institutionnels, économiques et communautaires ;
- ✚ une grille d'observation consacrée à l'éclairage, à la visibilité, à la congestion, aux angles morts, à l'état des infrastructures, à la présence policière et aux dispositifs de surveillance.

Les perceptions et attitudes sont mesurées principalement au moyen d'une échelle de Likert à cinq modalités.

3.2.5. Pré-test et collecte des données

Les instruments sont pré-testés auprès de 20 à 30 usagers non intégrés à l'échantillon principal. Cette étape permet de vérifier la clarté des questions, la pertinence des modalités de réponse et la durée d'administration. La cohérence interne des échelles est appréciée à l'aide de l'alpha de Cronbach, avec un seuil indicatif de 0,70.

La collecte s'effectue en face à face, à différents jours et horaires. Les enquêteurs sont formés aux techniques d'interrogation, à la neutralité, à la confidentialité et à la gestion des questions sensibles. Les entretiens sont enregistrés avec le consentement des participants, puis transcrits et anonymisés.

3.2.6. Analyse des données

Les données quantitatives sont codifiées, nettoyées et analysées avec SPSS. Les fréquences, pourcentages, moyennes et écarts-types décrivent les résultats. Le test du Khi² examine les associations entre les variables, tandis que la régression logistique

binaire identifie les facteurs associés à la victimisation. L'analyse en composantes principales permet de regrouper les items en dimensions synthétiques.

Les données qualitatives sont traitées avec NVivo. L'analyse thématique met en évidence les perceptions relatives aux causes des vols, aux lieux à risque, aux limites institutionnelles et aux stratégies de prévention. L'analyse de contenu et l'analyse lexicale complètent l'interprétation.

La triangulation confronte les résultats du questionnaire, des entretiens et des observations afin d'identifier leurs convergences, leurs complémentarités et leurs divergences.

3.2.7. Validité, fiabilité et considérations éthiques

La validité de l'étude repose sur la cohérence entre la problématique, les hypothèses, les variables et les instruments. Le pré-test, la standardisation de la collecte, la saturation des entretiens et la triangulation renforcent la crédibilité des résultats.

La participation est libre et fondée sur un consentement éclairé. L'anonymat, la confidentialité, le droit de retrait et la sécurisation des données sont garantis. Une attention particulière est accordée à la protection des victimes et à la prévention de toute stigmatisation ou représailles.

4. RÉSULTATS

4.1. Profil sociodémographique des répondants

L'enquête porte sur 430 répondants répartis dans dix communes de Kinshasa. Les hommes représentent 55,6 % de l'échantillon, contre 43,5 % de femmes. La tranche d'âge de 25 à 34 ans est la plus représentée, soit 33,3 %, suivie des 35 à 44 ans, soit 23,5 %. Les participants possèdent majoritairement un niveau universitaire ou secondaire. Les commerçants, les étudiants et les travailleurs indépendants constituent les principales catégories professionnelles.

Tableau 2. Répartition des répondants selon le sexe

Modalités	Effectif	Pourcentage
Masculin	239	55,6 %
Féminin	187	43,5 %
Préfère ne pas répondre	4	0,9 %
Total	430	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Tableau 3. Répartition des répondants selon l'âge

Tranches d'âge	Effectif	Pourcentage
18-24 ans	92	21,4 %
25-34 ans	143	33,3 %
35-44 ans	101	23,5 %
45-54 ans	55	12,8 %
55-64 ans	28	6,5 %
65 ans et plus	11	2,6 %
Total	430	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Tableau 4. Répartition selon le niveau d'études

Niveau d'études	Effectif	Pourcentage
Aucun niveau	9	2,1 %
Primaire	21	4,9 %
Secondaire	176	40,9 %
Universitaire	190	44,2 %
Formation professionnelle	34	7,9 %
Total	430	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Tableau 5. Répartition selon l'activité principale

Activité principale	Effectif	Pourcentage
Étudiant	88	20,5 %
Commerçant	109	25,3 %
Travailleur indépendant	79	18,4 %
Salarié du secteur privé	56	13,0 %
Agent public	34	7,9 %
Conducteur ou transporteur	31	7,2 %
Sans emploi	22	5,1 %
Retraité	7	1,6 %
Autre	4	0,9 %
Total	430	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Tableau 6. Répartition des répondants selon les communes

Commune	Effectif	Pourcentage
Gombe	41	9,5 %
Limete	45	10,5 %
Matete	44	10,2 %
Masina	46	10,7 %
Kalamu	42	9,8 %
Kasa-Vubu	40	9,3 %
Ngaliema	43	10,0 %
Lemba	44	10,2 %
Ngaba	41	9,5 %
N'Djili	44	10,2 %
Total	430	100 %

Source : Elaboration de l'auteur.

La répartition territoriale reste équilibrée, les effectifs variant de 40 à 46 répondants par commune. Cette configuration facilite les comparaisons entre les territoires étudiés.

4.2. Cartographie des vols de passants

La distribution territoriale des faits fait apparaître trois niveaux de victimisation. Masina, Matete, Kalamu et N'Djili présentent les niveaux les plus élevés. Limete, Ngaba, Kasa-Vubu et Lemba occupent une position intermédiaire, tandis que Gombe et Ngaliema enregistrent des niveaux relativement plus faibles.

Tableau 7. Classification territoriale du niveau de victimisation

Niveau de victimisation	Communes concernées
Élevé	Masina, Matete, Kalamu et N'Djili
Intermédiaire	Limete, Ngaba, Kasa-Vubu et Lemba
Relativement faible	Gombe et Ngaliema

Source : données de l'enquête, 2026.

Cette classification ne signifie pas que le risque est uniforme dans toute l'étendue d'une commune. Les incidents se concentrent surtout autour des marchés, carrefours, arrêts de transport, gares routières et artères commerciales caractérisés par une forte affluence ou une surveillance limitée.

- ✓ risque élevé : forte concentration des incidents ;
- ✓ risque moyen : concentration intermédiaire ;
- ✓ risque faible : nombre relativement limité d'incidents.

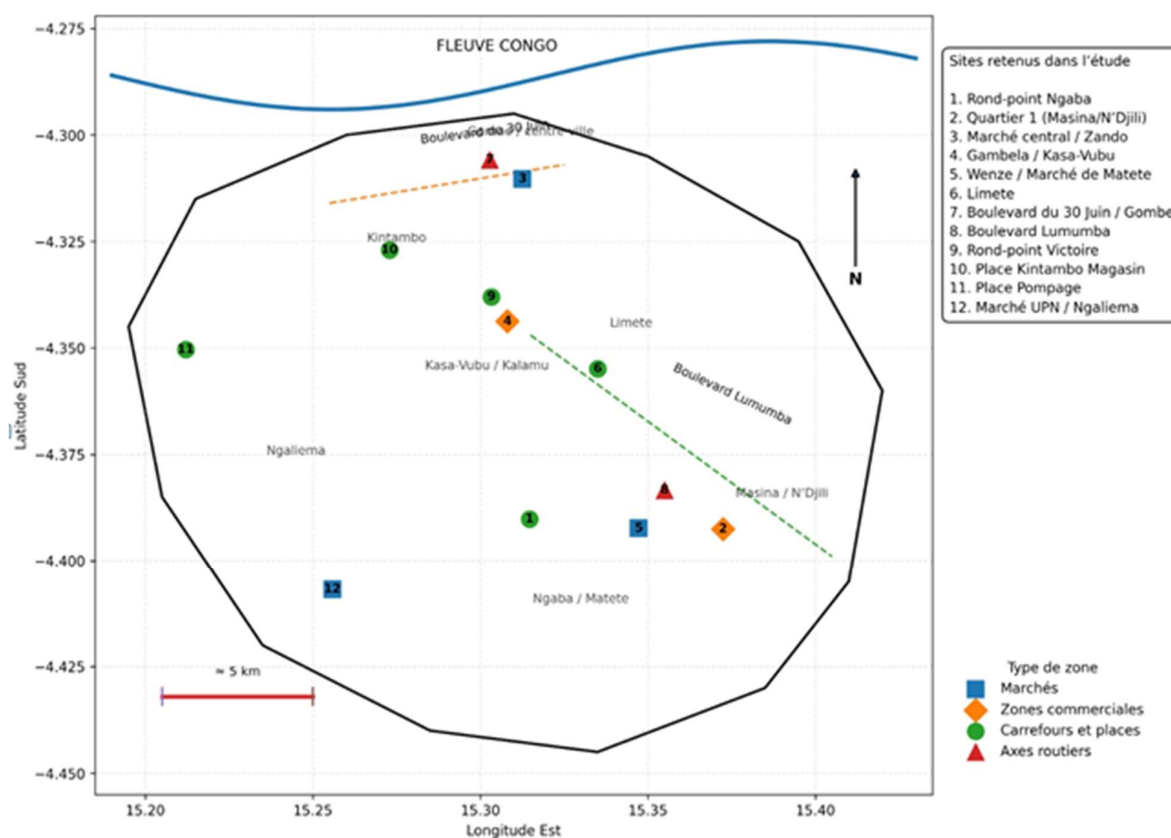


Figure 3. Répartition des zones à risque des vols de passants dans les communes étudiées

Source : Conception sur base des données de l'enquête fournies par l'auteur.

La carte définitive s'appuie sur la commune, le type d'espace concerné et, lorsqu'elles sont disponibles, les coordonnées géographiques précises des incidents.

4.3. Victimisation liée aux vols de passants

Les résultats indiquent que 37,7 % des répondants déclarent avoir subi au moins un vol dans un espace public au cours des douze mois précédant l'enquête.

Tableau 8. Expérience de victimisation

Réponse	Effectif	Pourcentage
Oui	162	37,7 %
Non	268	62,3 %
Total	430	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Tableau 9. Fréquence de victimisation parmi les victimes

Nombre d'incidents	Effectif	Pourcentage
Une fois	91	56,2 %
Deux fois	43	26,5 %
Trois fois	18	11,1 %
Plus de trois fois	10	6,2 %
Total	162	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Parmi les victimes, 43,8 % déclarent avoir subi au moins deux incidents. Cette répétition suggère une exposition durable de certains usagers, notamment en raison de leurs itinéraires, de leurs activités ou de la fréquentation régulière de lieux vulnérables.

Tableau 10. Formes de vol subies

Type de vol	Effectif	Pourcentage
Vol à la tire	58	35,8 %
Vol à l'arraché	45	27,8 %
Vol par distraction ou ruse	24	14,8 %
Vol avec menace	18	11,1 %
Vol avec agression	12	7,4 %
Autre forme	5	3,1 %
Total	162	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Les vols à la tire et à l'arraché représentent ensemble 63,6 % des faits. Ces formes de vol sont associées à la proximité physique entre les usagers, à la densité des foules et aux possibilités rapides de fuite.

Tableau 11. Lieux de survenue des vols

Lieu de l'incident	Effectif	Pourcentage
Marché	42	25,9 %
Arrêt de transport	31	19,1 %
Véhicule de transport en commun	27	16,7 %
Avenue commerciale	22	13,6 %
Carrefour	18	11,1 %
Gare routière	12	7,4 %
Passerelle	6	3,7 %
Autre lieu	4	2,5 %
Total	162	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Les marchés constituent les lieux les plus concernés, suivis des arrêts et des véhicules de transport en commun. Les espaces liés au commerce et à la mobilité concentrent ainsi la majorité des incidents.

Tableau 12. Répartition des incidents selon l'horaire

Période	Effectif	Pourcentage
Avant 7 heures	12	7,4 %
De 7 heures à 12 heures	31	19,1 %
De 12 heures à 17 heures	44	27,2 %
De 17 heures à 21 heures	58	35,8 %
Après 21 heures	13	8,0 %
Ne se souvient pas	4	2,5 %
Total	162	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

La tranche de 17 heures à 21 heures concentre la plus forte proportion des incidents. Elle correspond aux périodes de sortie du travail, de fermeture des commerces et de forte affluence dans les transports.

Tableau 13. Signalement des vols auprès des institutions

Acteur contacté	Effectif	Pourcentage
Police	35	21,6 %
Responsable du marché ou du site	14	8,6 %
Autorité locale	5	3,1 %
Service de sécurité privé	4	2,5 %
Vol non signalé	104	64,2 %
Total	162	100 %

Source : Données de l'enquête, 2026.

Tableau 14. Raisons du non-signalement

Raisons	Effectif	Pourcentage
Manque de confiance envers les institutions	31	29,8 %
Conviction que le bien ne sera pas retrouvé	27	26,0 %
Procédure jugée trop compliquée	16	15,4 %
Faible valeur du bien volé	12	11,5 %
Manque de temps	8	7,7 %
Peur de représailles	5	4,8 %
Absence de service proche	3	2,9 %
Autre raison	2	1,9 %
Total	104	100 %

Source : données de l'enquête, 2026.

Le non-signalement concerne 64,2 % des victimes. Le manque de confiance, la faible probabilité perçue de récupération du bien et la complexité des procédures constituent les principales explications. Cette situation limite la qualité des statistiques institutionnelles et l'identification des zones à risque.

4.4. Déterminants perçus des vols de passants

Les perceptions des répondants sont mesurées à l'aide d'une échelle de Likert allant de 1, « pas du tout d'accord », à 5, « tout à fait d'accord ».

Tableau 15. Principaux déterminants perçus

Déterminants	Effectif d'accord	Pourcentage	Moyenne	Écart-type
Congestion et désorganisation des flux	337	78,4 %	4,10	0,88
Mauvais éclairage public	319	74,2 %	3,98	0,94
Insuffisance de la présence policière	309	71,9 %	3,91	0,99
Absence de caméras ou de surveillance	299	69,5 %	3,87	1,01
Présence d'angles morts	287	66,7 %	3,74	1,06
Faiblesse de la surveillance communautaire	264	61,4 %	3,62	1,03

Source : données de l'enquête, 2026.

La congestion apparaît comme le principal déterminant perçu, suivie du mauvais éclairage, de l'insuffisance de la présence policière et de l'absence de dispositifs de surveillance.

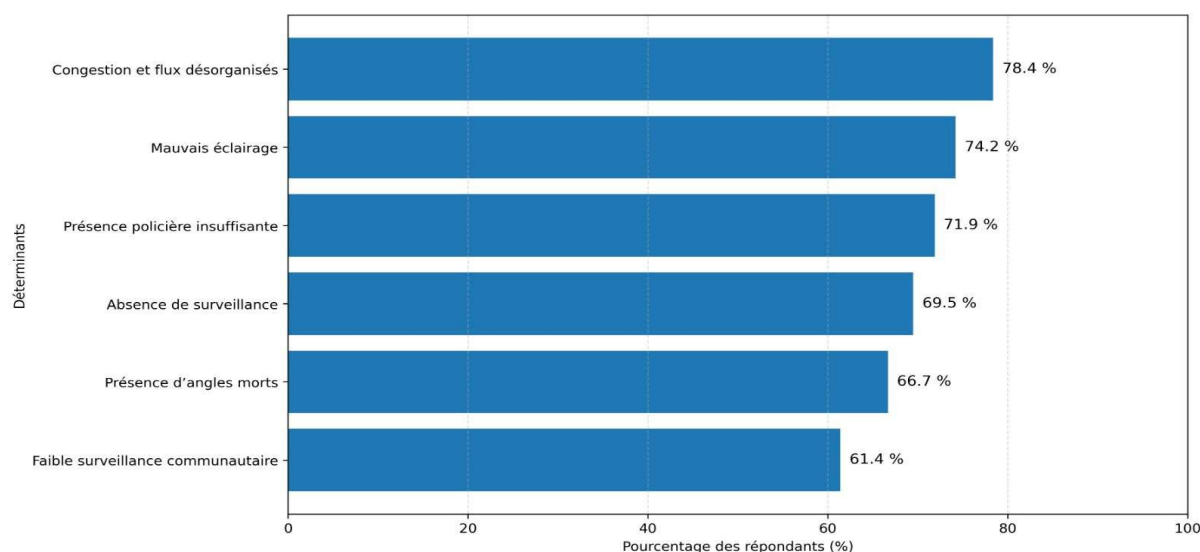


Figure 4. Histogramme des principaux déterminants perçus

Source : données de l'enquête, 2026.

4.5. Test du χ^2 d'indépendance

Le test du χ^2 examine l'association entre les principaux facteurs étudiés et la victimisation. Le seuil de signification est fixé à 5 %.

Tableau 16. Associations entre les facteurs étudiés et la victimisation

Facteurs étudiés	Taux de victimisation	Khi ²	ddl	<i>p</i>	V de Cramer	Décision
Mauvais éclairage	43,7 %	8,453	1	0,004	0,140	Significative
Forte congestion	43,0 %	10,799	1	0,001	0,158	Significative
Présence policière insuffisante	42,3 %	5,524	1	0,019	0,113	Significative
Présence d'angles morts	44,0 %	7,921	1	0,005	0,136	Significative
Fréquentation régulière	43,6 %	9,452	1	0,002	0,148	Significative
Faible confiance institutionnelle	38,1 %	0,013	1	0,908	0,006	Non significative
Fréquentation en soirée	38,1 %	0,006	1	0,937	0,004	Non significative

Source : données de l'enquête, 2026.

La congestion, le mauvais éclairage, les angles morts, l'insuffisance de la présence policière et la fréquentation régulière présentent des associations statistiquement significatives avec la victimisation. Les valeurs du V de Cramer montrent toutefois que l'intensité de ces associations reste faible.

4.6. Régression logistique binaire

La régression logistique identifie les facteurs associés indépendamment à la probabilité d'avoir subi un vol. La variable dépendante prend la valeur 1 pour les victimes et 0 pour les non-victimes.

Variables explicatives	B	Erreur standard	Odds ratio	IC à 95 %	<i>p</i>
Mauvais éclairage	0,641	0,218	1,90	[1,24–2,91]	0,003
Forte congestion	0,792	0,244	2,21	[1,37–3,56]	0,001
Présence policière insuffisante	0,540	0,221	1,72	[1,11–2,65]	0,014
Présence d'angles morts	0,605	0,214	1,83	[1,20–2,78]	0,005
Faible confiance institutionnelle	0,187	0,215	1,21	[0,79–1,84]	0,384
Fréquentation en soirée	0,117	0,212	1,12	[0,74–1,70]	0,583
Fréquentation régulière	0,615	0,223	1,85	[1,19–2,87]	0,006

Source : données de l'enquête, 2026.

Le modèle est globalement significatif, ($\chi^2(7)=44,65$), ($p<0,001$). Le test de Hosmer-Lemeshow indique un ajustement acceptable, ($\chi^2(8)=11,18$), ($p=0,192$). Le coefficient de Nagelkerke est de 0,134 et le modèle classe correctement 65,8 % des observations.

La congestion constitue le déterminant le plus fortement associé à la victimisation, avec un odds ratio de 2,21. Elle est suivie du mauvais éclairage, de la fréquentation régulière, des angles morts et de l'insuffisance de la présence policière. Ces résultats traduisent des associations statistiques et non des relations causales définitives.

4.7. Résultats qualitatifs

L'analyse des entretiens met en évidence cinq thèmes : la vulnérabilité environnementale, la désorganisation des espaces, l'insuffisance de la présence policière, le faible signalement et la nécessité d'une prévention collaborative.

Tableau 18. Principaux thèmes issus des entretiens

Thèmes	Nombre d'entretiens concernés	Proportion
Mauvais éclairage et faible visibilité	29	80,6 %
Congestion et désorganisation des espaces	28	77,8 %
Présence policière insuffisante	26	72,2 %
Faible confiance et non-signalement	23	63,9 %
Nécessité d'une prévention collaborative	21	58,3 %

Source : données des entretiens de terrain, 2026.

Les participants associent les vols au mauvais éclairage, aux angles morts, à l'encombrement des voies et à la désorganisation des marchés et des arrêts de transport. Ils identifient également les heures de forte affluence, notamment entre 17 heures et 21 heures, comme des périodes particulièrement sensibles.

Les entretiens soulignent les contraintes d'effectifs, de mobilité, de communication et d'équipement de la police. Le manque de confiance dans les institutions et la conviction que les biens volés ne sont pas retrouvés contribuent au faible signalement.

Les acteurs interrogés estiment enfin que la prévention repose sur une combinaison d'interventions : éclairage, organisation des flux, patrouilles ciblées, mécanismes accessibles de signalement et implication des commerçants, transporteurs et communautés.

4.8. Analyse lexicale des entretiens

Tableau 19. Termes les plus fréquents dans les entretiens

Mots ou expressions	Fréquence
Police	96
Vol	91
Éclairage	78
Marché	74
Sécurité	71
Foule	63
Patrouille	57
Confiance	52
Signalement	47
Caméra	43
Communauté	39
Transport	36

Source : données des entretiens de terrain, 2026.

Les termes les plus fréquents concernent la police, les vols, l'éclairage, les marchés, la sécurité et la foule. Cette structure lexicale souligne l'importance accordée à l'environnement physique, à la surveillance et à la relation entre les citoyens et les institutions.



Figure 4. Nuage de mots issu des entretiens

Source : données des entretiens de terrain, 2026.

4.9. Schéma explicatif des résultats qualitatifs

Les résultats qualitatifs mettent en évidence un enchaînement dans lequel la dégradation des espaces et la faiblesse de la surveillance accroissent les occasions de vol. La victimisation alimente ensuite le sentiment d'insécurité, réduit le signalement et affaiblit la confiance institutionnelle.



Figure 5. Schéma explicatif des résultats qualitatifs

Source : Elaboration de l'auteur sur base des données de l'enquête et des entretiens de terrain, 2026.

Le schéma suit la logique suivante :

Dégradation et désorganisation des espaces → faiblesse de la surveillance → augmentation des opportunités de vol → victimisation et sentiment d'insécurité → faible signalement et perte de confiance → reproduction de l'insécurité urbaine.

4.10. Triangulation des résultats

La triangulation confronte les résultats quantitatifs, les entretiens et les observations des espaces publics.

Tableau 19. Triangulation des principaux résultats

Dimensions	Résultats quantitatifs	Résultats qualitatifs	Observations de terrain	Interprétation
Congestion	78,4 % la considèrent comme un déterminant	La foule facilite la dissimulation et la fuite	Flux désorganisés dans les marchés et arrêts	Forte convergence
Mauvais éclairage	74,2 % l'associent aux vols	Les acteurs évoquent les zones obscures	Éclairage insuffisant ou défectueux	Forte convergence
Présence policière	71,9 % la jugent insuffisante	Les agents évoquent les contraintes de moyens	Présence variable selon les lieux et horaires	Convergence
Signalement	64,2 % des victimes ne	Manque de confiance et faible espoir de	Mécanismes de plainte	Forte

	signalent pas le vol	recupération	peu visibles	convergence
Horaires à risque	35,8 % des incidents surviennent entre 17 h et 21 h	Les acteurs identifient les heures de sortie	Affluence élevée et visibilité décroissante	Convergence
Participation communautaire	61,4 % relèvent une faible surveillance collective	Les acteurs souhaitent une participation locale	Initiatives communautaires peu structurées	Complémentarité

Source : Données de l'enquête et des entretiens de terrain, 2026.

La triangulation montre que les vols de passants résultent d'une combinaison de facteurs environnementaux, organisationnels et institutionnels. Les données quantitatives mesurent l'ampleur des tendances, les entretiens permettent d'en comprendre les mécanismes et les observations mettent en évidence les vulnérabilités concrètes des espaces étudiés.

4.11. Synthèse générale des résultats

Les résultats montrent que les vols de passants touchent principalement les espaces de commerce et de transport. Ils prennent surtout la forme de vols à la tire et à l'arraché et surviennent davantage pendant les périodes de forte affluence.

La congestion, le mauvais éclairage, les angles morts, la faible surveillance et la fréquentation régulière des espaces apparaissent comme les principaux facteurs associés à la victimisation. Le taux élevé de non-sigalement révèle parallèlement des difficultés liées à la confiance institutionnelle, à l'accessibilité des mécanismes de plainte et à l'efficacité perçue de la réponse policière.

L'amélioration de la tranquillité publique repose ainsi sur une stratégie intégrée combinant aménagement sécurisé, éclairage, patrouilles ciblées, police de proximité, mécanismes accessibles de signalement, cartographie criminelle et participation citoyenne.

5. DISCUSSION ET L'APPORT SCIENTIFIQUE DE LA RECHERCHE

Les données d'enquête de l'étude indiquent que 37,7 % des répondants ont déclaré avoir subi un vol dans un espace public au cours des douze derniers mois à Kinshasa. Les vols à la tire et à l'arraché se concentrent principalement dans les marchés, les arrêts de transport et les véhicules collectifs. La congestion, le mauvais éclairage, les angles morts, la faible présence policière et la fréquentation régulière constituent les principaux facteurs associés à la victimisation. Le non-sigalement, qui concerne 64,2 % des victimes, traduit également une faible confiance dans l'efficacité des mécanismes institutionnels.

Ces résultats concordent avec la théorie des activités routinières, selon laquelle l'infraction devient plus probable lorsqu'une cible accessible se trouve en présence d'un auteur potentiel sans gardien capable de prévenir l'acte (Cohen et Felson, 1979). La densité humaine, la visibilité des biens et la désorganisation des flux renforcent ainsi les occasions criminelles, comme le souligne également Andresen (2023).

Le rôle du mauvais éclairage et des angles morts rejoint les principes de la prévention situationnelle et du CPTED. L'amélioration de la visibilité, de la surveillance naturelle, de l'entretien et du contrôle des accès peut réduire les opportunités de vol (Cozens et Love, 2015). Toutefois, la vidéo-protection ne produit des effets durables que lorsqu'elle est associée à une surveillance active et à une capacité effective d'intervention (Piza et al., 2019).

Les constats sont également proches des recherches africaines. À Nairobi, Mogire (2019, 2022) met en évidence l'influence de la congestion, des flux urbains et de la faible surveillance. À Tshwane, Kemp (2020) montre l'intérêt de la cartographie criminelle pour repérer les points sensibles. Les travaux de Matzopoulos et al. (2020) soulignent, quant à eux, que l'amélioration des infrastructures produit de meilleurs résultats lorsqu'elle est associée à des interventions sociales et communautaires.

Dans le contexte congolais, les résultats rejoignent les analyses du CRDI sur l'urbanisation non maîtrisée, l'exclusion sociale et la faiblesse des services publics. Les rapports de la Banque mondiale mettent également en évidence les déficits d'infrastructures,

d'éclairage, de mobilité et de gestion urbaine à Kinshasa. Thill (2019) montre, à Bukavu, que l'insécurité conduit les habitants à modifier leurs déplacements et à éviter certains lieux.

Sur le plan théorique, l'étude démontre la complémentarité des activités routinières, de la prévention situationnelle, de la désorganisation sociale et de la gouvernance collaborative. Sur le plan méthodologique, l'approche mixte permet de mesurer la victimisation, d'examiner les associations statistiques et d'expliquer les mécanismes observés. Les résultats de la régression restent toutefois des associations et ne prouvent pas, à eux seuls, des relations causales.

L'apport scientifique de l'étude réside dans un modèle intégré associant environnement urbain, gouvernance sécuritaire, légitimité institutionnelle et participation communautaire. Ses principales limites concernent le caractère transversal de l'enquête, les biais possibles des déclarations, l'insuffisance des statistiques policières géolocalisées et la sélection raisonnée des espaces étudiés.

6. IMPLICATIONS POUR LES POLITIQUES PUBLIQUES

La prévention durable des vols de passants exige une politique intégrée associant le Gouvernement provincial, la Police nationale congolaise, les communes, les services d'urbanisme, les gestionnaires de marchés, les transporteurs, la société civile et les communautés locales.

La police de proximité doit être renforcée par des patrouilles ciblées dans les marchés, carrefours, gares et arrêts de transport, particulièrement aux heures de forte affluence. Cette action doit s'accompagner d'un meilleur accueil des victimes, de procédures simplifiées de signalement et d'une communication régulière avec les citoyens.

L'amélioration de l'éclairage, la suppression des angles morts, l'organisation des flux et l'entretien des infrastructures constituent également des priorités. La vidéo-protection doit être ciblée, juridiquement encadrée et reliée à une capacité réelle d'intervention.

La participation citoyenne peut être institutionnalisée au moyen de comités locaux de tranquillité publique. Les technologies numériques peuvent compléter ces mécanismes grâce à des plateformes de signalement accessibles par application mobile, SMS ou numéro court.

Enfin, la cartographie criminelle et la création d'un Observatoire provincial de la criminalité permettraient de centraliser les données, de repérer les points sensibles, d'orienter les interventions et d'évaluer régulièrement les politiques publiques.

7. RECOMMANDATIONS

- Le Gouvernement central devrait intégrer la sécurité urbaine dans les politiques d'aménagement, de transport et de jeunesse, renforcer les moyens de la Police nationale congolaise et encadrer la vidéo-protection.
- La Ville de Kinshasa devrait adopter une stratégie provinciale de tranquillité publique fondée sur l'éclairage, la réorganisation des marchés, la cartographie des risques et la création d'un observatoire spécialisé.
- La Police nationale congolaise devrait adapter ses patrouilles aux lieux et horaires à risque, simplifier les plaintes, améliorer l'accueil des victimes et renforcer l'enregistrement géolocalisé des incidents.
- Les bourgmestres devraient mettre en place des comités communaux réunissant la police, les responsables de marchés, les transporteurs, les chefs de quartiers et la société civile.
- La société civile devrait participer à la sensibilisation, à l'accompagnement des victimes et au contrôle citoyen. Les universités devraient développer les enquêtes de victimisation, la cartographie criminelle et l'évaluation indépendante des politiques de prévention.
- Le secteur privé pourrait soutenir l'éclairage, les dispositifs d'alerte, la sécurisation des zones commerciales et les technologies de signalement.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'étude montre que les vols de passants dans les espaces publics de Kinshasa sont associés à la congestion, au mauvais éclairage, aux angles morts, à la faible surveillance et à l'exposition régulière des usagers. Leur concentration dans les marchés et les espaces de transport confirme le rôle des conditions environnementales et organisationnelles.

Le taux élevé de non-signalement met en évidence un problème de confiance, d'accessibilité des services et d'efficacité institutionnelle perçue. Les hypothèses relatives à l'influence des facteurs environnementaux, institutionnels et communautaires sont ainsi soutenues par les données analysées.

La principale contribution de l'étude réside dans la proposition d'un modèle intégré combinant criminologie environnementale, gouvernance collaborative, légitimité institutionnelle et participation citoyenne. Les recherches futures devraient approfondir l'analyse par des données longitudinales, des localisations géographiques précises et des évaluations de l'éclairage, des patrouilles, de la vidéo-protection et de la réorganisation des espaces publics.

En définitive, l'amélioration de la tranquillité publique à Kinshasa exige le passage d'une réponse essentiellement réactive à une politique préventive, territorialisée, coordonnée et fondée sur des données fiables.

Nos remerciements d'adressent à toutes les personnes qui ont contribué, en vue de réaliser cette œuvre scientifique.

REFERENCES

I. Ouvrages

- [1]. Andresen, M. A. (2023). *Environmental criminology: Evolution, theory, and practice* (3^e éd.). Routledge.
- [2]. Clarke, R. V. (Dir.). (1997). *Situational crime prevention: Successful case studies* (2^e éd.). Harrow and Heston.
- [3]. Cochran, W. G. (1977). *Sampling techniques* (3^e éd.). John Wiley & Sons.
- [4]. Crawford, A. (1998). *Crime Prevention and Community Safety: Politics, Policies and Practices*. Longman.
- [5]. Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). *Designing and Conducting Mixed Methods Research* (3^e éd.). SAGE Publications.
- [6]. Denzin, N. K. (1978). *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods* (2^e éd.). McGraw-Hill.
- [7]. Jeffery, C. R. (1977). *Crime Prevention Through Environmental Design*. Sage Publications.
- [8]. Newman, O. (1972). *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. Macmillan.
- [9]. Shaw, C. R., & McKay, H. D. (1942). *Juvenile Delinquency and Urban Areas: A study of rates of delinquents in relation to differential characteristics*. University of Chicago Press.

II. Articles scientifiques

- [10]. Ansell, C., et Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. DOI: `10.1093/jopart/mum032.
- [11]. Cohen, L. E., et Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588–608. DOI: `10.2307/2094589.
- [12]. Cozens, P., et Love, T. (2015). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588–608. DOI: `10.2307/2094589.
- [13]. Emerson, K., Nabatchi, T., et Balogh, S. (2012). An integrative framework for collaborative governance. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 22(1), 1–29. DOI: `10.1093/jopart/mur011.

- [14]. Hinkle, J. C., Weisburd, D., Telep, C. W., & Petersen, K. (2020). Problem-oriented policing for reducing crime and disorder: An updated systematic review and meta-analysis. *Campbell Systematic Reviews*, 16(2).
- [15]. Keizer, K., Lindenberg, S., et Steg, L. (2008). The spreading of disorder. *Science*, 322(5908), 1681–1685. DOI: `10.1126/science.1161405.
- [16]. Piza, E. L., Welsh, B. C., Farrington, D. P., et Thomas, A. L. (2019). CCTV surveillance for crime prevention: A 40-year systematic review with meta-analysis. *Criminology & Public Policy*, 18(1), 135–159. DOI: `10.1111/1745-9133.12419.
- [17]. Sampson, R. J., & Groves, W. B. (1989). Community structure and crime: Testing social-disorganization theory. *American Journal of Sociology*, 94(4), 774–802. DOI: `10.1086/229068.
- [18]. Sampson, R. J., & Raudenbush, S. W. (1999). Systematic social observation of public spaces: A newlook at disorder in urban neighborhoods. *American Journal of Sociology*, 105(3), 603–651. DOI: `10.1086/210356.
- [19]. Sampson, R. J., Raudenbush, S. W., & Earls, F. (1997). Neighborhoods and violent crime: A multilevel study of collective efficacy. *Science*, 277(5328), 918–924. DOI: `10.1126/science.277.5328.918s.
- [20]. Tankebe, J. (2009). Public cooperation with the police in Ghana: Does procedural fairness matter? *Criminology*, 47(4), 1265–1293.
- [21]. Weisburd, D., Wyckoff, L. A., Ready, J., Eck, J. E., Hinkle, J. C., & Gajewski, F. (2006). Does crime just move around the corner ? A controlled study of spatial displacement and diffusion of crime control. *Criminology*, 44(3), 549–592.
- [22]. Welsh, B. C., & Farrington, D. P. (2008). Effects of improved street lighting on crime. *Campbell Systematic Reviews*, 4(1), 1–51. doi: 10.4073/csr.2008.13.
- [23]. Wilson, J. Q., & Kelling, G. L. (1982). Broken windows: The police and neighborhood safety. *The Atlantic Monthly*, 249(3), 29–38.

III. Rapports et documents institutionnels

- [24]. Commission de l'Union africaine. Document-cadre d'orientation de l'Union africaine sur la réforme du secteur de la sécurité. Union africaine.
- [25]. Nations Unies. (2015). *Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030*.
- [26]. Programme des Nations Unies pour le développement. (1994). Rapport mondial sur le développement humain 1994. Oxford University Press.
- [27]. Programme des Nations Unies pour les établissements humains. (2007). *Enhancing urban safety and security: Global report on human settlements 2007*. Earthscan/UN-Habitat.
- [28]. Programme des Nations Unies pour les établissements humains. (2015). Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice. ONU-Habitat.
- [29]. Programme des Nations Unies pour les établissements humains. (2016) L'avenir des villes. ONU-Habitat.
- [30]. Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. (2010). Handbook on the Crime Prevention Guidelines: Making them work. Nations Unies.
- [31]. Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. (2011). *Introductory handbook on policing urban space*. Nations Unies.

- [32]. Banque mondiale. (2018). Democratic Republic of Congo Urbanization Review: Productive and Inclusive Cities for an Emerging Democratic Republic of Congo. Banque mondiale.

IV. Textes juridiques et officiels de la République démocratique du Congo

- [33]. République démocratique du Congo. (2006). *Constitution de la République démocratique du Congo du 18 février 2006*, telle que modifiée par la Loi n° 11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la Constitution. *Journal officiel de la République démocratique du Congo*, numéro spécial du 5 février.
- [34]. République démocratique du Congo. (1940). *Décret du 30 janvier 1940 portant Code pénal congolais*, tel que modifié et complété. *Journal officiel de la République démocratique du Congo*, article 79 définit l'infraction de vol.
- [35]. République démocratique du Congo. (2011). *Loi organique n° 11/013 du 11 août 2011 portant organisation et fonctionnement de la Police nationale congolaise*. *Journal officiel de la République démocratique du Congo*, numéro spécial du 23 août 2011.