

## LA VOITURE À KINSHASA

### APPROCHES D'UNE MÉGALOPOLE HANTÉE

#### PAR L'« ESPRIT DE MORT »

#### Problématisation

**Gyavira MUSHIZI  
BARHAGERANYA,**  
Professeur. Recteur  
Honoraire de  
l'Université Officielle  
de Bukavu (UOB).  
gyavi66@gmail.com

Cela fait environ 20 ans que j'avais publié, dans *Congo-Afrique*, un article intitulé : « La montre à Kinshasa. Réflexion sur une manière de traiter le temps »<sup>1</sup>. Me passant des commentaires diversement intéressés de l'époque sur ce texte de jeunesse, qui m'avait été inspiré par le caractère chaotique de notre vivre ensemble, au plan de notre organisation personnelle et collective de la temporalité en l'occurrence, je me dois de reconnaître, autant d'années plus tard, que nous sommes bien loin d'avoir quitté l'ornière. C'est du moins cela que j'entends une fois de nouveau démontrer, mais en décortiquant cette fois-ci cette même problématique du désordre généralisé sur le plan de notre espace extérieur commun, insinuée par le concept de « voiture » figurant dans le titre de l'article. En effet, une voiture n'est rien d'autre qu'un « outil » qui nous permet de circuler sur les routes, d'en découvrir les environs.

Si nous nous accordons là-dessus, nous pouvons poser à présent qu'à l'heure qu'il est, les routes kinoises<sup>2</sup> sont hantées par l'« Esprit de mort ». L'expression n'est pas mienne. Elle ressort du parler courant des kinois eux-mêmes, bien que j'entende maintenant l'infléchir à ma façon tout au long de ma réflexion.

En effet, l'on entend par « Esprit de mort » à Kinshasa, une série dépassée de très vieux bus, de marque Mercedes bien souvent, impropres à la circulation – surtout dans l'espace européen – récupérés par des Congolais y vivant, et exportés vers leur pays d'origine. Les « Esprits de mort » sont donc de tels bus

1 Cf. *Congo-Afrique*, n°33, mars 1999, pp. 176-183.

2 (1) Kinois(e) est l'adjectif relatif à la Ville de Kinshasa, familièrement appelée Kin. Substantivé, il signifie l'habitant(e) de Kinshasa. (2) Ce qui est dit ici de Kinshasa vaut aussi pour plusieurs villes congolaises et même africaines, dans la mesure où nombreuses d'entre celles-ci en sont restées à leur stade 'colonial'.

déphasés qui, disons-le, dominent le système, globalement informel, de transports en commun à Kinshasa. Par élargissement sémantique, l'expression « esprit de mort » renvoie, en outre, dans le même espace contextuel et culturel, à tout vieux matériel roulant ou volant réputé dangereux.

Mais le danger n'est pas que fonction de la mécanique à Kinshasa. Il est une sorte d'« esprit » pour ainsi dire, dont participent beaucoup d'autres facteurs routiers qui rendent l'accident et la mort toujours aussi proches qu'imminents. Participent de cet esprit à Kinshasa, par exemple, le mauvais drainage qui transforme en caniveaux des chaussées entières, les câbles électriques nues que les eaux ruisselantes rendent mortels, les caniveaux géants qui encadrent les routes et que leur béance transforme en autant de trappes pour piétons imprudents, l'insalubrité généralisée qui injecte dans l'air des myriades d'agents pathogènes, etc. En outre, rappelons la violence policière courante, ainsi que l'insécurité endémique imposée aux multitudes par une jeunesse croissante en nombre, désœuvrée, mal socialisée et constituée en gangs de plus en plus radicalisées et criminelles. Appelons « esprit de mort » tout ce climat vraiment malsain, mortel.

Il existe, enfin, une troisième acception de cette expression, que nous ne faisons que mentionner ici et sur laquelle nous ne reviendrons plus, puisqu'elle ne nous sera d'aucune utilité. Elle identifie « Esprit de mort » à un Officier Général qui a, longtemps, été en charge de la sécurité pour la ville de Kinshasa. Son degré élevé de terreur figure, parmi tant d'autres, au nombre d'exploits qui lui valurent ce surnom tétanisant parmi les kinois.

Toujours est-il qu'il faut bien comprendre que, quand on parle d'« esprit de mort », c'est du danger réel, bravé quotidiennement par des millions de personnes et aux quatre coins d'une mégalopole désespérée, qu'on parle. Son principal agent analogique consiste, je l'ai déjà dit, dans cette mécanique déglinguée et bringuebalante qui domine la voirie kinoise, tandis qu'elle ne rassure ni ceux qui la conduisent ni ceux qui l'empruntent ni ceux qu'elle côtoie. D'où le *sous-entendu* partagé à Kinshasa faisant d'elle le synonyme absolu de tous les risques qui, comme autant d'esprits maléfiques, hantent la route kinoise ; de tous les accidents qui, comme autant de châtiments d'obscures divinités sanguinaires, y surviennent quasi régulièrement.

On peut prédire sans risque que l'« esprit de mort » aura encore de beaux jours devant lui, à Kinshasa. Cela, non pas seulement à cause de l'inconscience généralisée qu'on peut constater face à une situation inacceptable et qui fait des victimes par milliers chaque année ; mais aussi et curieusement à cause de l'ingéniosité inénarrable du petit bricoleur kinois, capable de redonner à n'importe quelle mécanique une seconde vie, ce à l'infini<sup>3</sup>.

Il y a cinq ans environ, un Premier Ministre bien inspiré voulut inverser cette tendance mortifère de la route kinoise en dotant Kinshasa

3 Il y a de cela quelques années, TV5 avait diffusé un documentaire sur « la voiture kinoise » : Carlingue de Mercedes, moteur de Mazda, accessoires de Toyota, ... le savoir-faire kinois ne connaît pas de limite et étonne jusqu'aux producteurs de ces marques qui ne les avaient probablement jamais crues aussi « compatibles ».

de centaines de bus ostensiblement estampillés « Esprit de vie »<sup>4</sup>. Un déficit d'analyse contextuel, auquel cet article entend pallier par ricochet, entraîna logiquement la faillite de la noble idée ; au point que, aperçus dans leur état actuel, les prétendus « esprits de vie », qui avaient été censés donner un coup de grâce aux « esprits de mort », en sont arrivés, avec le temps, à devenir pires.

Pourquoi ? Simplement et logiquement parce que le vrai problème de la route kinoise ne se limite pas au remplacement d'une simple mécanique défaillante par une autre, quelque neuve que soit celle-ci ; mais bien celui du remplacement d'un esprit – celui de mort – par un autre – celui de vie, sans lequel toute mécanique acquise peut redevenir un nouvel outil aligné sur la mort, comme les « esprits de vie » nous le prouvent à suffisance.

Telle est l'hypothèse qu'il faut maintenant rendre crédible par des arguments solides. Nous entendons le faire en deux temps complémentaires : le premier traque « l'esprit de mort » dans ses derniers retranchements sémantiques, mais aussi dans ses manifestations les plus concrètes à l'épaisseur du quotidien kinois, d'une part. Le second indique les points d'inversion ou d'inflexion de cet esprit ; points pressentis dès lors comme autant de conditions de possibilité de l'avènement d'un autre esprit, celui « de vie », vivement souhaité par tous sur nos routes, explicitement ou non.

On se tromperait gravement à vouloir apercevoir dans la présente phénoménologie une forme de caricature d'une ville ou son simulacre. Tout au contraire, une réflexion aussi laborieuse n'aurait de sens que si elle recherche en même temps les voies de sortie d'une telle situation déplorable pour peu qu'on en prenne la peine. Or, pour prendre la peine, il faut d'abord réfléchir, se rendre conscient.

## **Kinshasa, une fourmilière curieuse et dangereuse**

Parler de la route en général, c'est, – plus qu'évoquer la tracée qu'elle est ou les aménagements qu'elle implique –, en référer aussi aux véhicules et aux personnes qui la fréquentent. Comment se présentent les routes kinoises ? Quelles sortes de véhicules les quadrillent ? Avec quels types de chauffeurs et pour quelles catégories de passagers ? Telles sont les trois principales questions adressées par cette première partie de la présente réflexion sur une ville, ne faut-il pas le dire déjà, marquée profondément par une forte densité, lestée d'une extrême précarité.

4 Augustin Matata Ponyo dit Mapon (2012-2016). Son initiative, d'ailleurs réitérée tout récemment mi-août 2019 par le régime Tshisekedi qui vient de doter certains exploitants privés de 70 nouveaux bus dans le cadre du partenariat public-privé, a fait long feu faute à mon sens d'une analyse contextuelle suffisante.

## I.1. Densité forte et extrême précarité : deux marques du social kinoïse

La ville de Kinshasa, Capitale de la RD Congo<sup>5</sup>, est une mégapole qui s'étend sur une superficie d'environ 9.965 km<sup>2</sup> <sup>6</sup>. Pour s'en faire une idée plus précise encore, Kinshasa est ainsi :

- 4 fois plus grande que Tokyo (2, 188 km<sup>2</sup>), la ville la mieux couverte en système de transports de par le monde,
- 8 fois plus grande que New York (1, 213 km<sup>2</sup>),
- 94 fois plus grande que Paris (105 km<sup>2</sup>),
- etc.

Autant dire que Kinshasa est une très grande ville spatialement parlant, et c'est là un de ses grands problèmes. Car, si pour des villes aussi emblématiques bien que réduites, il existe un système complexe et efficace de transport multimodal (combinant les routes, les autoroutes, les rails aériens et souterrains, les téléphériques et toutes autres formes de transports modernes et ultramodernes), la ville de Kinshasa semble en être restée, elle, au seul stade infrastructurel légué par la colonisation – malgré tous les slogans politiques creux<sup>7</sup> qui s'y égrènent à longueur des années.

Redisons clairement les choses : les tracées routières actuelles de Kinshasa sont désespérément demeurées toutes, à quelques très rares exceptions, celles héritées de la colonisation, il y a de cela environ soixante ans passés ! Ainsi donc, en 2020, nous vivons à Kinshasa comme cela était exactement le cas en 1960, c'est-à-dire, totalement exclus des progrès technologiques, philosophiques et architecturaux advenus entretemps dans l'humanité.

Mais il y a plus – sinon pire. Au lendemain de la colonisation, Kinshasa comptait environ 400.000 habitants<sup>8</sup>. Pour une ville conçue pour en abriter environ deux millions, le *ratio* était encore parfaitement tenable.

Ce qu'il faut réaliser est maintenant que, sans que rien de significatif ne soit vraiment venu s'ajouter ni aux infrastructures ni aux espaces vitaux préexistants, Kinshasa en est arrivée à abriter à l'heure actuelle environ 12 millions d'individus, justifiant ainsi une densité aussi forte qu'inquiétante de 1200 habitants/km<sup>2</sup>. On peut gager que cette folle tendance ira croissante et menaçante si aucune mesure n'est urgemment prise, pour répondre enfin à l'épineuse question d'aménagement ou de

5 RD Congo en sigle, Ex-Zaïre, dont tout le monde attend toujours qu'elle se démocratise finalement nonobstant la prétention très peu vérifiée de l'épithète.

6 [www.congo-autrement-com/page/ville-province-de-kinshasa/congo-kinshasa-satellite-live.html](http://www.congo-autrement-com/page/ville-province-de-kinshasa/congo-kinshasa-satellite-live.html) consulté le 10 octobre 2018.

7 « Révolution de la Modernité » est le fameux slogan de campagne de Mr. Kabila pour le mandat présidentiel de 2011 à 2016. Vide à dessein, ce futoir a été créé pour brouiller toute redevabilité puisqu'il ne promet justement rien de concret.

8 M. KAYEMBE, M. DE MAEYER, E. WOLFF, *Cartographie de la croissance urbaine de Kinshasa/RDC entre 1995-2005 par télédétection satellitaire à haute résolution*, Belgeo, 2009, paragraphe 6 (cf. aussi <https://journals.openedition.org> consulté le 20 août 2019, 14h 11).

réaménagement territorial kinois (et congolais) et à celle concomitante de la démographie incontrôlée et galopante des villes africaines demeurées d'ailleurs aussi coloniales, à l'instar de Kinshasa.

Sans Grand-Place notable, sans parcs ni parkings publics, sans espaces communautaires ni terrains écologiques, dépourvu du moindre aire de détente collective (...), l'espace public kinois frappe en effet par son encombrement<sup>9</sup>, ainsi que par son insalubrité, compréhensible, certes – mais pas justifiable – dans le contexte d'une urbanisation sauvage et des services d'assainissement obsolètes, sinon simplement inexistants.

Les choses iraient sans dire si dans un tel contexte la chaussée, qui est encore presque partout à double sens à Kinshasa, justifiait en outre des trottoirs distinguant clairement les espaces carrossables des espaces piétons. La curieuse absence d'une telle distinction, dans une ville qui aligne des millions de piétons, conduit inexorablement ces derniers à se frayer dangereusement le passage entre des milliers de voitures, à quoi se sont ajoutés entretemps – depuis une décennie et demi environ –, des taxis motos, venus à la rescousse d'un transport en commun depuis longtemps en berne.

En combinant les très longues distances impliquées par son étendue exceptionnelle et sa remarquable densité, il apparaît très clairement que le déplacement des personnes constitue un des plus grands, sinon le plus grand problème social que connaît la ville de Kinshasa.

Et cela, au moment précisément où la RD Congo peine à inverser les conséquences de la récession économique qu'elle subit de plein fouet depuis les pillages advenus à Kinshasa dans les années 90 et les guerres récurrentes qui ont frappé la RD Congo de l'est à l'ouest depuis les mêmes années, cet état de fait induisant et expliquant l'extrême précarité dans laquelle vivent les Congolais aujourd'hui et les Kinois, plus singulièrement encore. Les routes congolaises n'en portent que d'autant les stigmates.

Un rapport du PNUD en la matière, en 2009, mentionne : « (...) la pauvreté dans laquelle vivent les ménages kinois est une situation structurelle et non conjoncturelle due essentiellement à la faiblesse de revenu d'activité. Ceci rejoint d'ailleurs, la perception des Kinois de leurs conditions : plus de 80% pensent que le manque de travail apparaît comme la principale cause de la pauvreté. Cette situation de dénuement est relativement profonde puisque selon les ménages, ils arrivent juste à satisfaire leurs besoins essentiels (40%) ou bien sont obligés de s'endetter (40,8%) »<sup>10</sup>.

9 Par encombrement, je n'entends pas ici que les foules des personnes qui se croisent sur des trottoirs improbables dans une totale promiscuité. À côté des hommes se trouvent des épaves abandonnées, des véhicules en panne qui jonchent les trottoirs et les abords de plusieurs routes.

10 PROGRAMME DES NATIONS-UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT – UNITÉ DE LUTTE CONTRE LA PAUVRETÉ, *Province de Kinshasa. Pauvreté et conditions de vie des ménages*, PNUD, Kinshasa, Mars 2009, p. 8.

Quelques cinq années plus tard, la Banque Mondiale note en des termes plus incisifs encore : « En 2012, 77% de la population (congolaise) vivait en situation d'extrême pauvreté, avec moins de 1,9 dollar par jour. Selon les dernières prévisions de la Banque Mondiale, le taux d'extrême pauvreté serait d'environ 73% en 2018, ce qui place la RD Congo parmi les pays d'Afrique subsaharienne avec la plus forte pauvreté après le Nigéria »<sup>11</sup>.

Marquée par une densité extrême et par une précarité non moins extrême, la route kinoise se présente, dans les faits, comme une route, non pas de « vie », mais de « survie », de distribution de la précarité. En effet, contrairement à la route moderne contemporaine – « route de vie » – qui induit une fluidification aisée des échanges en quantité, échanges dont découle en retour une croissance exponentielle des richesses, la route kinoise, elle, est empruntée au quotidien, par des multitudes condamnées à la débrouille (bricolages désespérés, ventes à la sauvette, mendicité forcée, ...), que les Kinois eux-mêmes appellent « caillou »<sup>12</sup> ou « chemin de fer »<sup>13</sup>. Ces petits métiers, qui n'enrichiront jamais personne, permettent juste une survie au quotidien à ceux qui les pratiquent.

Mais la route kinoise est en outre une « route de survie » dans un second sens plus évident. À voir en effet les dangers qu'on y brave au quotidien, du fait notamment des mécaniques défaillantes, ainsi que des chauffards et des motards inconscients et préoccupés de leur seul quant-à-soi, on peut bien considérer le fait de rentrer chez soi sain et sauf, chaque soir, comme un miracle et une survie, nombreux étant justement ceux qui n'ont pas toujours cette chance.

Cette angoisse quasi quotidienne concerne surtout les habitants des Communes pauvres et périphériques qui constituent la plus grande majorité des Kinois ; excepter ceux des Kinois qui doivent traverser, d'où qu'ils viennent, le plus grand Boulevard congolais de tous les dangers, celui du 30 juin<sup>14</sup> notamment, situé en plein Centre-Ville, et où les vitesses extrêmes ne font pas que des exaltés.

En effet, en marge de quelques rares havres d'ordre entretenus par et pour une minorité bourgeoise, Kinshasa se bidonvillise<sup>15</sup> à ce

11 BANQUE MONDIALE, République démocratique du Congo - vue d'ensemble, [www.banque mondiale.org](http://www.banque mondiale.org), consulté le 16/08/2019.

12 Le mot renvoie à une pierre concassée - à la main cela s'entend. Ce qui ne s'obtient qu'au prix d'un effort inimaginable : casser une pierre ! C'est ainsi que le kinoise perçoit donc sa (sur)vie au quotidien : une vie d'effort, de fatigue, de grande peine pour arracher à la précarité la pitance du jour.

13 En souvenir des centaines de personnes mortes exténuées lors de la construction du chemin de fer Kinshasa-Kongo Central à l'époque colonial. Cela pour montrer la mortalité inscrite dans l'effort de survivance quotidienne.

14 Il en va presque de même pour le plus long boulevard congolais, le Boulevard Lumumba, qui conduit de l'aéroport au Centre-Ville, via le Boulevard Sendwe ou l'Avenue des Huileries. Il fait environ 25 km. En dehors de ces deux boulevards et de l'Avenue « By-Pass » qui va de l'Échangeur de Limete jusqu'à l'Avenue Nguma, à Binza, les routes kinoises, essentiellement internes aux communes, font finalement la même piètre figure.

15 C'est une telle « bidonvillisation » que Haeringer appelle « urbanisation des masses » dont il constate qu'elle crée une grosse panne dans le développement des villes africaines : cf. Ph. HAERINGER,

point à vue d'œil que, là où on attend logiquement d'une ville moderne digne : confort, beauté, facilités et sécurité ; Kinshasa offre plutôt inquiétude<sup>16</sup>, insalubrité, complications et insécurité, passant ainsi jour après jour de Kin-La-Belle à Kin-La-Poubelle, au grand dam de ses habitants médusés.

## I.2. Les routes kinoises

On reconnaît au réseau routier kinois une longueur totale de 3.621 km<sup>17</sup>. Ce qui aurait été parfaitement facilitant et rentable si toute cette longueur répondait aux normes modernes actuelles d'aisance, de fluidité et d'efficacité des systèmes de transports. Mais cela n'est guère le cas pour Kinshasa où, malgré la disparité<sup>18</sup> de leurs apparences, les tronçons routiers demeurent frappés tous ou presque par le même archaïsme, le même anachronisme et la même inefficacité.

Avant de revenir sur ces trois caractéristiques relevées, notons que les sauts-de-mouton<sup>19</sup>, actuellement en construction aux points habituellement les plus encombrés de la ville ne risquent pas de changer fondamentalement grand-chose à cet état des faits, nonobstant l'utilité limitée, dans le temps et dans l'espace, qu'on peut leur prédire. La raison est simple : on ne peut amasser à l'infini des personnes et des véhicules sur un espace, vaste peut-être, mais qui n'en demeure pas moins limité pour autant. D'où tout le problème d'aménagement du territoire déjà évoqué plus haut et dans lequel il faut discerner la vraie solution aux problèmes congolais des espaces d'habitation et de déplacement jusqu'ici mal gérés finalement. Revenons à présent aux trois caractéristiques évoquées.

*Archaïque*, cette voirie l'est en effet du fait qu'elle est demeurée largement tributaire des tracées coloniales qui obéissaient à des logiques et à des impératifs autres que ceux qui devraient être les nôtres actuellement. Ici, l'archaïsme et l'anachronisme coïncident sans faille. Il y a urgence de redéfinition.

Parmi ces logiques, la séparation du centre urbain de ses périphéries, la route gardant ainsi à bonne distance les élites des masses. Voilà

---

« La dynamique de l'espace urbain en Afrique noire et à Madagascar. Problèmes de politique urbaine », p. 177.

16 Il faut signaler ici l'occupation de l'emprise des routes kinoises, dans les Communes et au Centre-Ville compris, par des gangs des « shégués » (enfants de la rue) et des « kuluna » (véritables criminels) qui imposent aux multitudes au quotidien la loi de leur socialisation manquée.

17 Voir : [acpcongo.com/acp/reseau-de-ville-de-kinshasa-evalue-a-3-621-km-selon-etude-lelaboration\(pdt/consulte ce 10 octobre 2018 à 13 h 28](http://acpcongo.com/acp/reseau-de-ville-de-kinshasa-evalue-a-3-621-km-selon-etude-lelaboration(pdt/consulte%20ce%2010%20octobre%202018%20a%2013%20h%2028)). On peut recueillir beaucoup de détails dans cette étude sur la voirie kinoise.

18 Par disparité, ici j'entends la différence de qualité entre les routes du Centre-ville et celles des autres Communes. Les premières sont encore passables ; les secondes amochées, marquées par la vieillesse et mangées par les immondices.

19 Il s'agit d'un des grands travaux initiés par le Président Félix-Antoine Tshisekedi dans le cadre du programme de ses cent premiers jours depuis son accession à la magistrature suprême, programme lancé à partir de l'Échangeur de Limete, le 03 juin 2019.

qui explique la même convergence quotidienne vers la Gombe, Centre-ville kinois, des cohortes et des hordes sans nombre ni nom, venues « débrouiller en ville » la pitance du jour. Voilà qui explique également le retour, toujours en masse le soir, des mêmes cohortes et des mêmes hordes vers leurs communes non valorisées, après des pugilats aux portillons d'« esprits de mort » improbables, bondés et peu rassurants ; tandis que leurs patrons, demeurés en ville, se vautrent tranquillement dans leurs fauteuils moelleux, se la coulant douce, parfois à la sueur de leur front.

*Rudimentaire*, la voirie kinoise l'est également demeurée, si l'on réalise que pour la plupart des cas, celle-ci se résume à la seule chaussée carrossable – qu'elle soit bien ou mal habillée par endroit – négligeant du coup toutes ces autres structures corrélatives ailleurs, que sont par exemple : les pistes cyclables, les diverses facilités pour les handicapés et les malvoyants, les ornements des abords qui font de la route un lieu de détente, de culture, de tourisme.

Dire que la route kinoise ne connaît presque pas de trottoirs, alors que la ville justifie des dizaines des millions d'habitants démunis ; qu'elle ignore, voire, jusqu'à un éclairage public permanent, c'est, me semble-t-il, achever de donner l'image sombre qu'elle reflète, au propre tout comme au figuré. Peut-être faut-il juste ajouter qu'elle est, en plus, encadrée de caniveaux aussi géants que béants qui constituent autant de trappes où des piétons peu attentifs se sont fracturés les membres, quand ils n'y ont pas tout simplement laissé la vie.

Pour finir, cette voirie est également *isolée*, au sens où elle fonctionne coupée de tous les autres éléments constituant la trame du transport multimodal, tel qu'on les voit à l'œuvre dans les villes contemporaines dignes.

L'inconfort, aisément imaginable, que ce type de routes imposent aussi bien aux piétons qu'aux conducteurs, est tel qu'il est nécessaire, pour ceux qui en ont les moyens, de l'affronter, certes, mais en en réduisant au maximum les désagréments. Voilà qui explique sans doute le pullulement à Kinshasa, pour ceux qui en ont les moyens, des jeeps 4X4 multicylindrés qui aident, non seulement à amortir les chocs des dos-d'âne, des nids-de-poule ou des têtes-de-chat ; mais aussi à atteindre les communes dont les avenues ont cessé d'être praticables depuis longtemps, faute d'entretien et même d'assainissement le plus élémentaire.

### **I.3. La voiture kinoise : sens et aspect**

Il est aisé pour qui circule sur les routes de Kinshasa de relever que la disparité épinglée en ce qui les concernent, se rapporte également aux sortes de véhicules qui les quadrillent. Car, si elle peut justifier des

meilleures voitures du monde, – ce qui est facile à comprendre dans le contexte d'un pays où l'enrichissement sans cause est loué plutôt qu'interpellé et puni –, la ville de Kinshasa regorge également des pires voitures, le bricolage se portant mieux que nulle part ailleurs. Ces meilleures voitures du monde se retrouvent souvent logiquement dans les zones urbaines huppées, tandis que les pires sillonnent les communes périphériques, pauvres, obscures, et, du reste, majoritaires.

Toujours est-il que, quel qu'en soit l'état, une voiture relève toujours du registre de la nécessité absolue à Kinshasa, aussi bien pour le conducteur que pour le passager ; si l'on se rappelle l'immensité de son étendue, le poids de sa densité, ainsi que l'ampleur de sa misère.

Vaste, il est en effet hasardeux de s'improviser piéton à Kinshasa, bien que la misère y contraigne régulièrement une multitude. Dense, Kinshasa exige une panoplie de moyens de déplacement dont l'État s'est révélé aussi insouciant qu'incapable. Indigente en majorité, la condition économique kinoise force des multitudes à rechercher leurs moyens de survie « au dehors », selon que le veut un proverbe khédive : « si tu crois que ton pâturage est pauvre, sors et va chercher ailleurs ». Ceci explique en partie le fait que les routes kinoises désemplissent plutôt rarement.

Dans un tel contexte, avoir une voiture répond ainsi au moins à un double souci d'efficacité d'une part, et de rentabilité de l'autre. L'efficacité se rapporte à la nécessité de s'assurer la survie à soi et aux siens. Il faut courir pour cela. La rentabilité est liée, quant à elle, au fait que disposer d'un véhicule dans une ville aussi dégarnie revient à se ranger en ordre utile en quelque sorte pour profiter de la manne disponible, représentée par des multitudes en quête permanente d'un moyen de transport toujours improbable. Voilà dans quel sens n'importe qui peut se retrouver transporteur à Kinshasa, selon les circonstances.

Parmi les premiers Congolais à avoir compris cet enjeu, on peut citer à juste titre les Kinois vivant en Europe, les fameux « mikilistes »<sup>20</sup>. C'est à eux que Kinshasa doit l'essentiel de son charroi automobile majoritairement composé de véhicules déclassés ailleurs pour être exportés au pays en vue des bénéfices à réaliser, en y palliant relativement l'insignifiance de moyens qu'accuse le marché des transports publics.

Aux « esprits de mort » s'ajoutent la gamme des véhicules de seconde main, importés de l'Asie surtout, et qui, avec leurs volants à gauche, répondent plutôt mal à la logique, aux pratiques et aux prescrits légaux congolais. Ces véhicules sont importés par une certaine « classe sociale intermédiaire », appelons-la comme cela, pour ses propres besoins d'une part ou, à l'occasion, pour profiter également de la forte demande en la matière sur toute l'étendue de la ville kinoise, d'autre part.

20 Mikiliste, de Mikili pluriel de Mokili signifiant le monde. Les Mikilistes sont ceux qui ont vu les mondes, sous-entendu de la prospérité, après avoir échappé à l'enfer de la misère domestique. Pendant longtemps, en effet, vivre en Occident a toujours représenté dans l'imaginaire kinoise l'exemple même d'une vie réussie.

Les mikilistes et la classe sociale susmentionnée fournissent à leur tour leur « matière première » aux mécaniciens kinois qui, ne tarissant jamais d'ingéniosité, sont capables de donner une seconde vie à l'infini à n'importe quelle mécanique, fut-elle déjà enterrée. La physionomie du charroi kinois s'en ressent évidemment très profondément au plan de la beauté et de l'efficacité. Aussi n'est-il pas rare de trouver des véhicules en panne en plein milieu des chaussées kinoises déjà encombrées, sur lesquelles on piaffe d'impatience et où les jurons servent souvent de soupapes dans le meilleur des cas.

Inutile de dire que dans ce contexte de rareté et d'obsolescence, voire, des moyens de transports, se retrouver au volant d'un véhicule confère un statut social particulier au conducteur kinois qui manque rarement de s'en gausser, au point d'imposer la dure loi de sa conduite arbitraire non seulement à ses pauvres passagers sans choix, mais également aux pitoyables piétons démunis qui apparaissent souvent à ses yeux comme des êtres peu valables.

#### **I.4. Le chauffeur kinois**

Convaincu de jouir d'un statut particulier, le chauffeur kinois a généralement, clef de contact à la main, l'allure fière. Cette fierté, il la tire du fait qu'un véhicule coûte cher et symbolise donc d'autant la richesse et la réussite. Mais il la tire également de la faiblesse des passagers qui dépendent de son bon vouloir et de la fragilité évidente du piéton sur qui le moteur lui confère un avantage et une ascendance.

Il en découle deux attitudes : l'administration de la puissance du conducteur par des décisions d'autorité sur ses passagers. Celles-ci peuvent concerner les itinéraires à prendre ou les prix à payer et qu'il leur impose. Aussi n'est-il pas rare de voir un conducteur kinois revoir les distances pré-convenues à la baisse ou les prix à la hausse, selon l'analyse qu'il se fait des circonstances (offre-demande) d'accès à un moyen de transport.

Une autre attitude visant à démontrer cette ascendance tous azimuts concerne sa manière de rouler. L'accélérateur y joue un rôle prépondérant contrairement aux freins. Cela, tant et si bien que rouler en trombe tient lieu ici d'expertise au volant. Inutile d'évoquer la considération des passagers et, encore moins, celle des piétons qu'il disperse sourire aux lèvres, qu'il menace le verbe haut<sup>21</sup> ou qu'il « kretche »<sup>22</sup> voire pour prouver le sérieux de l'autorité qu'il représente.

On peut se demander, dans ce contexte, la place de la loi – du *Code de la route* en l'occurrence – et même du policier censé la faire respecter

21 « kima yo zoba », cours toi idiot ; « nakotuta (ou nakoboma) yo », je vais t'écraser (ou te tuer) ... sont, parmi d'autres, les expressions courantes du lexique routier de Kinshasa.

22 Ce vocabulaire kinois veut dire « égratigner ».

sur la route<sup>23</sup>. À dire vrai, la loi suprême sur les routes de Kinshasa semble se résumer dans le bon vouloir du chauffeur pour qui les feux, les panneaux et les marquages comptent généralement pour du beurre. Encore qu'il lui arrive même d'ajouter à toute cette négligence coupable la situation d'ébriété au volant.

Qu'y peut le pauvre policier mal payé, démotivé et sous équipé ? Rien ou presque, surtout que la précarité de sa condition salariale lui fait désirer malignement des infractions sans lesquelles il ne saurait arrondir les coins, en ramenant notamment à la maison les « madesu ya bana »<sup>24</sup> – le soir après le service et les « pauses-alcool » qui l'entre-coupent et l'agrémentent à la fois.

Convenons, pour conclure cette partie, que le danger et la mort ne peuvent pas ne pas s'inviter sur de telles routes, sillonnées par les véhicules conduits par des chauffeurs comme ceux que nous venions de décrire. Voilà pourquoi il est nécessairement insuffisant de croire qu'on peut enrayer « l'esprit de mort » ou en inverser la tendance tragique rien qu'en agissant sur la simple mécanique. Bien au contraire, c'est tout un esprit en vigueur qu'il nous faut revoir d'une part, tout un nouvel esprit qu'il nous faut impulser de l'autre, pour que la vie retrouve ses droits dans nos espaces publics et routiers plus spécifiquement encore.

## **Dans le cafouillage de l'« Esprit de mort », des brèches vers l'« Esprit de vie »**

De même qu'il n'existe aucun peuple définitivement condamné à sa misère, de même il n'existe aucune situation définitivement désespérée. La conscience, conjuguée à la volonté de s'en sortir, – et qui sont de l'apanage de chaque individu et de chaque peuple –, constituent autant de ressources spirituelles permanentes auxquelles il nous suffit juste de recourir pour changer la donne, esprit de mort soit-elle. Encore que l'esprit de mort lui-même nous indique en creux les actions qu'il nous faut entreprendre pour que la vie revienne en abondance sur nos routes. La première de ces actions, révolutionnaire en soi, exige de notre bon sens de passer de la route coloniale déjà largement dépassée en ses missions, à une route ou, mieux, à des routes plus conviviales.

### **II.1. De la route coloniale aux routes conviviales**

J'appelle route coloniale cet artère principal unique – ces artères principaux uniques – qui fait converger vers un seul point, le centre-ville

<sup>23</sup> En l'état, il est difficile pour un policier de faire régner la loi sur la route kinoise. D'abord, il n'a aucun matériel puissant pour contraindre les véhicules à la fourrière. Il n'a même pas suffisamment de dignité pour s'imposer aux chauffards. Que lui reste-t-il ? Fort de sa tenue, essayer juste « de trouver son compte ».

<sup>24</sup> Littéralement : « les haricots des enfants ». On appelle « masser », « massage » ce fait, pour les conducteurs kinois et congolais, de glisser discrètement un petit billet dans la main d'un policier pour « arrangement ».

siège du patron, des cohues d'individus ravalés au rang de fonctionnaires, de manœuvres et d'ouvriers. Cette situation est caractéristique de la plupart des capitales et des chefs-lieux des territoires africains conçus comme tels par les colons pour des desseins qui leur étaient propres. Voilà dans quel sens ces routes, la kinoise comprise, sont demeurées des routes essentiellement coloniales, c'est-à-dire mono-vectoriel, faisant converger chaque matin vers le chef installé en ville – Gombe pour Kinshasa –, des cohortes de citoyens prolétariés<sup>25</sup> venus des périphéries – les 23 autres communes kinoises en l'occurrence. Il en est de même, *mutatis mutandis*, de toutes les autres provinces de la RD Congo.

De telles routes, empruntées tête baissée par des personnes assises côte à côte et qui n'ont finalement jamais rien en commun si ce n'est cette pale conscience de n'exister que pour peiner en vue de la survie : de telles routes ne sauraient rendre possible ni le face-à-face citoyen, ni l'admiration d'un paysage, ni même le simple sourire qu'inspire la joie de vivre. Frappée du sceau de la domination et de la dépendance, la route coloniale plonge en permanence les masses d'exploités qui l'empruntent, à l'aller tout comme au retour, dans l'angoisse du lendemain elle-même entretenue par la misère calculée qui transforment en larbins des multitudes de personnes pourtant responsables.

Contre cet état de fait, nous avons désormais l'obligation de penser et d'entreprendre, non pas une telle route aussi unique qu'inique ; mais des routes qui conduisent tout le monde partout simplement parce que tous les coins de nos villes auront été transformés entretemps en centres répondant aux intérêts (politiques, économiques, administratifs, sportifs, commerciaux) de tous.

Concrètement parlant, il faut pouvoir espérer qu'un jour Gombe cesse d'être le seul centre d'intérêt vers lequel continueront à converger quotidiennement toutes ces masses innombrables de kinois, puisqu'il leur aura été offert entretemps, partout dans toutes les vingt-trois autres communes, des cadres qui répondent au besoin d'épanouissement de chacun. Ceci vaut également, *mutatis mutandis*, pour tous les autres chefs-lieux des Provinces et des Territoires. En effet, ou la décentralisation signifie cet essaimage du développement dans chaque coin de Kinshasa et de la République, ou alors elle n'est qu'un vain mot et une incantation démagogique de trop.

Bien menée, la décentralisation a, en effet, pour avantage :

- de répondre localement aux besoins des multitudes,
- de réduire la nécessité des trop longs déplacements,
- de diminuer ainsi les dangers inhérents à la route coloniale,
- de démultiplier les centres d'intérêts en rendant toutes les communes et tous les territoires également utiles et attractifs,

<sup>25</sup> Il serait intéressant de relire *Le Capital* de Karl Marx pour mieux pénétrer ces considérations et celle qui suivent.

- de préserver les moyens et les énergies, en somme,
- de reconfigurer le territoire national sous un mode plus convivial et plus conforme à nos soucis communautaires et de proximité.

En effet, « un mauvais agencement des zones résidentielles et d'emploi peut accentuer de façon notable mais injustifiée la dépendance à l'égard des véhicules privés, la pollution atmosphérique et l'engorgement de la circulation. Il s'avérera extrêmement coûteux et difficile, à l'avenir, de revenir sur des décisions d'aménagement urbain qui pourront apparaître très erronées »<sup>26</sup>. Il y a fort à craindre que Kinshasa n'y soit déjà.

## **II.2. Contre l'idée d'un véhicule à tout prix, un système de transport viable et fiable**

Pouvoir se déplacer efficacement sur de très longues distances, qu'il s'avère hasardeux d'entreprendre autrement ; profiter de la manne financière rassurée, que représente des millions d'habitants laissées pour compte par un système urbain de transport public quasi inexistant ; se donner de la valeur sociale dans un contexte où la possession d'une voiture participe d'un prétendu changement de statut social dans l'imaginaire ambiant ; sont, parmi tant d'autres, des soucis qui rendent l'acquisition d'un véhicule plus qu'importante aux yeux d'un Kinois. Peu en importe le prix, mais aussi peu en importe l'état.

Cette attitude n'est pas mauvaise en soi. Mais il serait mal venu d'oublier qu'elle ne s'explique vraiment à fond que par l'absence, à Kinshasa, d'un système de transport public bien organisé et qui rendrait donc superfétatoire une préoccupation du genre, si l'on devrait établir une comparaison avec ce qui se passe dans des villes plus modernes et mieux organisées. Car, si l'objectif est celui de se déplacer aisément et d'atteindre à temps un lieu souhaité, les transports publics se sont souvent avérés mieux indiqués dans les villes où ils sont bien organisés. Ils épargnent des stress, des incertitudes, des accidents ; et sont généralement meilleur marché et plus conviviaux.

Kinshasa devrait voir comment organiser son système de transport dans ce sens, au regard de la précarité sociale qui l'envahit d'une part, mais aussi des congestions routières qui semblent y être devenues la règle – avec tout ce qu'elles impliquent en termes de perte de temps, de stress, d'injures, de menaces, d'accidents, ...

Il y a urgence, si l'on prend garde du fait que « la moitié environ de la population mondiale vit déjà en milieu urbain et (que) leur nombre semble voué à augmenter ; l'impératif, d'ordre tant économique que sanitaire d'un 'urbanisme durable' n'a rien de luxe ; bien au contraire, il relève d'une urgence de plus en plus pressante si le 21<sup>e</sup> siècle doit apporter des conditions de vie plus sûres à une population mondiale qui devrait augmenter d'un tiers dans les 40 ans à venir »<sup>27</sup>. Il en va de la

26 Ph. HAERINGER, *Op. cit.*, p. 177.

27 STEINER A., *Idem*.

qualité de vie des citoyens kinois en particulier, de tous les Congolais et même simplement de toute l'humanité, aujourd'hui et à l'avenir.

### II.3. Du permis de tuer au permis de conduire

À voir la rigueur et le soin apportés ailleurs à l'obtention d'un permis de conduire, on mesure le respect que certaines villes du monde accordent à la vie : celle du chauffeur, mais aussi celle de tous les autres usagers de la route qui nécessitent tous la garantie qu'il y a derrière chaque volant un individu aussi averti que responsable, sage qu'expérimenté. Cette rigueur et ce soin ne concernent pas que l'apprentissage théorique, l'écolage, les tests informatiques et sur le terrain ; ni que l'examen de l'équilibre mental du requérant ou son état de santé, visuelle particulièrement. On les remarque également dans le prix fort élevé affecté à ce sésame qui coûte jusqu'aux milliers de dollars ou d'euros, la première attribution n'en étant d'ailleurs souvent que provisoire et en attente de confirmation dans l'entre-temps.

Une autorisation obtenue dans ces conditions est un vrai permis de conduire. Il n'a rien de commun avec les papiers analogues que plusieurs de nos Etats africains, la RD Congo en l'occurrence, accordent et qui ressemblent plutôt de près à des permis de tuer.

Dans ce second contexte, aucun test sérieux n'est exigé. Dans la plupart des cas, il suffit souvent d'ailleurs d'avoir versé juste un peu plus que le prix de la pièce pour l'obtenir *illico presto* et en marge de tout contrôle élémentaire. Aussi n'est-il pas rare, dans ces contrées, de rencontrer derrière le volant, par milliers, des individus inexpérimentés, drogués, ivres et même dangereusement malades dont les conséquences de la conduite ne se lisent que très aisément dans le grand livre de la voirie kinoise, avec ses voitures aux flancs éraflés, aux calendres éclatés, aux parebrises fissurés, aux clignotants et aux rétroviseurs arrachés; la quasi-totalité des véhicules kinois étant destinés à porter tôt ou tard l'une de ces marques, si et tant que les circonstances demeurent les mêmes.

On aurait espéré que des dégâts aussi objectifs éveillent le sens d'un changement positif. À la place, la police routière, censée mettre de l'ordre dans les affaires, en a plutôt rajouté une couche en instaurant un document atypique appelé « dérogation ». Payé directement en ses bureaux, celui-ci n'exempte pas celui qui le possède que du contrôle de son permis de conduire notamment. Il va au contraire jusqu'à rendre superfétatoire tout autre document de bord, conférant par un tel laxisme tous leurs droits et aux chauffeurs et aux véhicules irréguliers.

Il faut ainsi en convenir : entre l'esprit de mort et l'esprit de vie, c'est toute une rupture totale qu'il faut consentir. L'idéologie du remâché, de la continuité et du colmatage, qu'on nous a servi au courant des deux décennies sous les espèces de « la reconstruction nationale » doit pour cela être désormais considérée comme déficitaire, obsolète, inutile.

## II.4. Contre l'idéologie de la reconstruction, pour le sens de la créativité et du renouvellement

Des politiques très mal inspirées ont fait croire aux populations kinoises et congolaises que l'idéologie proportionnée à l'inversion de ses malheurs était celle de la reconstruction nationale, devenue le credo de toute une génération en mal d'esprit critique. Vingt ans après ce rabâchage, il est évident que la reconstruction n'a rien pu être d'autre que du colmatage, – comment aurait-elle donc pu être autre chose ? – d'ailleurs à prix très fort au dos de la République, là où de petites entreprises nouvelles et originales auraient sans doute valu mieux et coûté peu. Le gaspillage de temps et des moyens est le propre de toute réparation qui pêche d'ailleurs toujours par manque d'anticipation. Or, c'est de l'anticipation que Kinshasa et la RD Congo ont plus que jamais besoin si l'enjeu est de faire de la RD Congo un pays où il fait beau vivre, mais non plus selon le regard des autres sur leurs espaces ni les réponses des autres à leurs besoins ; c'est aux Congolais de savoir ce qu'ils veulent et ce qu'il leur faut et de l'inscrire dans le concret de leur vie quotidienne. *Hic et nunc.*

### Conclusion

Si l'intention de ce texte est bien saisie, on remarquera sans problème que c'est à l'œuvre de la résurrection de l'État congolais qu'elle est alignée, mais en prenant pour prétexte les infrastructures routières de Kinshasa, la Capitale de la RD Congo. Certes, on entend souvent dire que Kinshasa n'est pas le Congo. Et c'est vrai. Mais, on ne peut dénier à Kinshasa d'être la vitrine où le désordre congolais se laisse voir et vivre dans tout son gigantisme. C'est ce désordre sous toutes ses formes routières, qui mettent en danger permanent la vie des multitudes, que j'ai décrypté ici à l'épaisseur du concept heuristique d'« Esprit de mort ».

Dans toute sa première partie, ce texte a montré en effet que ni la route, ni la voiture, ni le chauffeur kinois ne renforcent vraiment la vie et son épanouissement étant donné les risques qu'ils font peser chacun(e) à sa façon sur la vie des usagers routiers.

Que cette situation ne soit pas définitivement désespérée, voilà ce que nous avons voulu montrer dans la deuxième partie de ce texte en mettant en exergue des indices d'une possible renaissance de l'« esprit de vie » que nous appelons de tous nos vœux à Kinshasa et sur l'ensemble du territoire congolais.

La condition pour cela est simple : il s'agit et il suffit de discerner à travers les problèmes, les solutions même qu'ils suggèrent et qui ne sauraient logiquement se retrouver dans le passé, exalté par une certaine idéologie de la reconstruction, mais uniquement dans le futur qui implique attention et créativité dès à présent. Le choix demeure ouvert. ■