

CHAIRE DE DYNAMIQUE SOCIALE (C.D.S)

MOUVEMENTS & ENJEUX SOCIAUX

Revue Internationale
des Dynamiques Sociales



M.E.S., n°151
Mars - avril 2026



SOMMAIRE

- Christian Ndongala Nkunku, *L'Union européenne comme acteur majeur pour le retour de la paix en RD Congo*.....1
- Baudouin Bungu Musoy, Brunelle Beka Mambote, *Le paradoxe de la gestion policière de la violence des jeunes en République Démocratique du Congo : entre complicité et antagonisme dans un contexte d'absence de l'État*8
- Gerry Mwantote Mpia Nsuba, *Perception de la gestion pédagogique et financière des écoles secondaires de la ville de Kinshasa par les enseignants*.....16
- David Ngay Ngunz, *Le code du numérique congolais et le développement du commerce électronique : analyse des effets juridiques, économiques et technologiques en RD Congo*23
- Patience Kimvula Ya-Malosa, Platini Kibala Nzundu, Rachiddy Mikanzu Kiese, *Appartenance religieuse et exercice des métiers par les femmes de la ville de Kinshasa*.....30
- Sylvain Kitenge Lobaba, Hilaire Kasongo Shako, *Des référés du Premier Président de la Cour des comptes comme outil de contrôle des finances publiques en RD Congo et leur incidence sur la protection des droits de l'homme*40
- Daniel Shomba Yema, *Souveraineté, vulnérabilité et recomposition de l'ordre géopolitique à l'ère du COVID-19 : une lecture comparée des stratégies de survie étatique en Europe et en Afrique*.....50
- Expédit Boseme Bokinda, Danny Kabongo Kandolo, *Autoévaluation des besoins en formation continue des enquêteurs de la Commission de la concurrence en RD Congo : évaluation quantitative de l'écart formatif*61
- Joseph Gelambe Sendezo, Dieudonné Musibono Eyul'Anki, Camille Nsimanda Ipey, *Audit environnemental et social du projet STEP-2 du Fonds social au Nord-Ubangi dans le territoire de Yakoma*.....68
- Jean-Pius Lueteta Shako, *Interaction investissements et croissance économique en République Démocratique du Congo*.....76
- Emmanuel Lumbu, *Le paradoxe du « scandale géologique » : la corruption comme facteur structurel du blocage du développement économique dans le secteur minier en RD Congo*.....85
- Micheline Nsamba Ngomba, *De la représentation des enfants mineurs en justice : cas de la garde de l'enfant et de l'adoption*.....92
- Russel Ntambwe Kasendwe, *Volatilité tarifaire du transport routier urbain et vulnérabilité sociale des usagers à Kinshasa : analyse des effets humanitaires de la dérégulation des prix*101
- Christian Kanyantu Monga, *Présidentialisation de facto dans un régime politique aux allures mixtes en RD Congo*109
- Beni Mulumba Ngungwa, *Libéralisation et développement du secteur des assurances en RDC : une analyse postlibérale de 2015 à 2022*.....118
- François-Dady Okitahingo Okome, *La régulation des marchés publics face aux contraintes de la politique monétaire en RD Congo*.....127
- Aimée Makunda Mabombi, *Fate and Free Will in Sophocles' Oedipus the King: A Literary Reconsideration*.....133

- Vital Lumbala Kadiata, Richard Musomo Amundala, Valere Meyya Nappa, *Formation continue des enseignants et qualité de l'enseignement primaire dans quelques écoles de la province éducationnelle de Lukunga*138
- Julien-Yves Camala Cibaka, *La promotion et la protection des droits socio-économiques par le juge en droit congolais : essai sur la matérialisation d'un aspect du constitutionnalisme en RD Congo*142
- André Ramazani Kingombe, *Restitution des biens culturels congolais : de la norme juridique à la réparation cosmologique*147
- Guy-Junior Mwako Mo-Djwambe-Dua, *La dimension mythologique du droit constitutionnel à l'épreuve de la transhumance dans l'application des textes juridiques en RD Congo*.....154
- Eddy Tshibusu Mpiana, *L'accès humanitaire dans les conflits contemporains : cadre juridique, défis opérationnels et action du CICR*160
- Jean-Marc Botuli Banga, Fabrice Wenzé Mudiandambu, Michael Ngiengi Nzim, *Influence des stratégies publicitaires sur l'attitude et l'intention d'achat des produits laitiers à Kinshasa : analyse comparative dans la commune de Lemba*165
- Albert-Jacques Eleko Etshindo, Lucien Mutombo Kalonji, *L'immutabilité du nom en droit congolais face aux erreurs administratives*172
- Steavens Mukome Tagnenn, Pierre Ntumba Konsokubi, François Langi Sogena, *Incidence de la gestion des conflits culturels sur la productivité des équipes de travail au sein de Transco*182
- Maurice Ngongo Kikomba, *Le mariage des mineurs en droit congolais : entre réforme législative, pluralisme juridique et défis d'effectivité*189
- Junior Kanyinda Wa Kanyinda, *De l'exécution de la peine d'amende en droit pénal douanier congolais : entre mimétisme et particularisme*194
- Alphonse Ngoyi Kasanji, *Les défis de la mise en œuvre de la retenue à la source de 40 % des recettes à caractère national par les provinces en République Démocratique du Congo*201
- Patricia Pindi Mayisosa, *L'efficacité de l'accompagnement judiciaire des victimes de violences sexuelles dans l'instruction préparatoire en RD Congo : entre normativité juridique et défaillance institutionnelle*205
- Charles Kasongo Muitshilua, *La polygamie face aux droits fondamentaux*213
- Daniel Shomba Yema, *Résilience différenciée des États face à la crise du COVID-19 : comparaison des capacités institutionnelles et des logiques de gouvernance entre la France et la République Démocratique du Congo*220
- Thomas Ndjekambudi Nkoy, *L'éthique de la guerre à l'ère moderne. Repenser l'humanisme*.....228
- Bavon Daniel Cinza Kapia, Aimée Makunda Mabombi, *Literature as Memory, Weapon and Pedagogy, with Reference to "The Trial of Dedan Kimathi" by Ngũgĩ wa Thiong'o and Micere Githae Mugo*233
- Tegra Lusuadi Peta, *L'ineffectivité de la retenue à la source de 40 % des recettes nationales perçues par les provinces en RD Congo*.....238
- Antoine Muyaya Tshifuaka, *L'encadrement juridique de la procédure disciplinaire dans l'administration publique en RD Congo : une analyse jurisprudentielle*246
- Alexis Kaleka Mukeba, *Le guichet unique de création d'entreprise et la perspective d'attractivité des investisseurs en RD Congo*255
- Franck Gatola Mungela, Donald Sindani Kandambu, *La loi électorale congolaise : de la révision chronique à la nécessité d'un nouveau contrat législatif*261
- Simon Muamba, *Le dessaisissement de l'administration fiscale après la saisine du juge de l'impôt en droit congolais : analyse au regard du principe de séparation des pouvoirs*270

- Esther Ekodi Osamba, Danny Kabongo Kandolo, *Application de la didactique professionnelle dans la formation artisanale en milieu rural : étude des pratiques pédagogiques en coupe-couture à Tshumbe (RDC)*278
- André Bokwala Wunda, *Les logiques clientélistes et la marchandisation du vote dans l'élection des gouverneurs en République Démocratique du Congo : analyse du cas de la province de la Mongala*284
- Carine Kandolo Asha, Bill Biatiakana Lumueni, Jean Michel Remo Yossa, *Gestion de la diversité dans le processus de recrutement au sein des services publics : étude menée à la Direction Générale des Recettes Administratives, Judiciaires, Domaniales et de Participations*290
- Patrick Mumbumba Ndala, *Analyse juridique et critique de l'arrêté interministériel du 03 juin 2021 relatif à la bancarisation de²s opérations foncières et immobilières en République Démocratique du Congo : entre sécurisation des recettes publiques et fragilisation des sûretés bancaires*299
- Aline Mbambidi Makaku, *Position de trésorerie des institutions de microfinance dans la ville de Kinshasa : analyse empirique par modèle de panel et Z-score (2018–2023)*304
- Monique Maniana Mbu, Jean-Marie Kuzenzama Nakadala, *Motivation et efficacité professionnelle des enseignants dans la province éducationnelle de Mont-Amba : une analyse empirique*312
- Clovis Numbi Numbi, *De l'application du régionalisme différencié comme remède aux déséquilibres interprovinciaux en RD Congo : cas de la province de Lomami*320
- Naggai Mayumbu Bingidimi, *La mutation paradigmatique de l'État congolais et son implémentation sous la Constitution du 18 février 2006 : d'un État souverain à une trinité étatique*329
- Jean Louis Bissangilwa Walikunza, *Arbitrages entre productivité, santé et durabilité : vers une transition agroécologique territorialisée du maraîchage en RD Congo*336
- Nothel Lonkange Bolisomi, *La compétence de fixer le salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) à l'épreuve de l'évolution constitutionnelle : réflexion sur la survivance d'un pouvoir réglementaire controversé*344
- Moise Phanzu Phanzu, Valentine Ngimbi Nzau, Rosette Amisi Sakina, *Justice organisationnelle perçue et engagement organisationnel des agents administratifs, techniques et ouvriers de l'Institut Supérieur des Arts et Métiers de Kisantu : une approche croisée*353
- Peter Tshimbombo Tukala, *Les conséquences juridiques d'un contrat de travail conclu par le fonctionnaire en droit congolais : entre la responsabilité personnelle et protection du cocontractant de bonne foi*.....360

VOLATILITÉ TARIFAIRE DU TRANSPORT ROUTIER URBAIN ET VULNÉRABILITÉ SOCIALE DES USAGERS À KINSHASA :

analyse des effets humanitaires de la dérégulation des prix

par

Russel NTAMBE KASENDWE

*Assistant et Chercheur en Sciences Politiques et Administratives,
Université de Kinshasa*

Résumé

La présente réflexion analyse la volatilité tarifaire du transport routier urbain à Kinshasa dans un contexte de dérégulation des prix, en mettant en lumière ses effets sur la vulnérabilité sociale des usagers. À partir d'une approche qualitative fondée sur des enquêtes de terrain, des observations directes et une analyse documentaire, l'étude montre que l'instabilité des tarifs s'inscrit dans une dynamique structurelle alimentée par des facteurs économiques (prix du carburant, taux de change), institutionnels (faible régulation, pratiques informelles) et techniques (coûts d'exploitation). Les résultats révèlent que cette volatilité engendre une pression financière significative sur les ménages, en particulier les plus modestes, réduisant leur accès effectif à l'emploi, à l'éducation et aux soins de santé. Au-delà de sa dimension économique, le phénomène produit des effets sociaux assimilables à une forme de vulnérabilité multidimensionnelle, voire à des effets humanitaires indirects en milieu urbain. L'étude souligne enfin la nécessité d'une régulation adaptée du secteur, combinant mécanismes de stabilisation tarifaire, modernisation des infrastructures et gouvernance participative, afin de garantir une mobilité urbaine équitable et durable.

Mots-clés : volatilité tarifaire, transport urbain, vulnérabilité sociale, dérégulation, gouvernance urbaine, Kinshasa

Abstract

This article examines fare volatility in urban road transport in Kinshasa within a context of price deregulation, highlighting its impact on users' social vulnerability. Based on a qualitative approach combining field surveys, direct observations, and documentary analysis, the study demonstrates that fare instability is part of a structural dynamic driven by economic factors (fuel prices, exchange rates), institutional weaknesses (limited regulation, informal practices), and operational constraints. The findings reveal that fare volatility places significant financial pressure on households, particularly low-income groups, thereby restricting their effective access to employment, education, and healthcare. Beyond its economic dimension, this phenomenon generates broader social consequences, contributing to multidimensional vulnerability and producing indirect humanitarian effects in an urban context. The study concludes by emphasizing the need for a renewed regulatory framework that integrates price stabilization mechanisms, infrastructure modernization, and participatory governance to ensure equitable and sustainable urban mobility.

Keywords : fare volatility, urban transport, social vulnerability, deregulation, urban governance, Kinshasa

INTRODUCTION

La mobilité urbaine constitue aujourd'hui un déterminant structurant du fonctionnement économique, social et spatial des métropoles contemporaines. Dans les villes africaines caractérisées par une croissance démographique rapide et une urbanisation peu planifiée, elle dépasse la simple fonction de déplacement pour devenir une condition essentielle d'accès aux opportunités économiques, à l'éducation et aux soins de santé.

À Kinshasa, mégapole estimée à plus de quinze millions d'habitants, le transport routier urbain s'impose comme le principal vecteur de mobilité collective, en l'absence d'un système de transport public structuré et intégré. Ce secteur est toutefois marqué par une informalisation avancée et un affaiblissement progressif des mécanismes publics de régulation, notamment en matière de fixation tarifaire. Dans ce contexte, les prix du transport sont largement déterminés par des ajustements conjoncturels liés au coût du carburant, à l'état des infrastructures et à la dynamique de la demande.

L'instabilité tarifaire qui en découle ne constitue pas uniquement une variable économique. Elle s'inscrit dans un environnement socio-économique caractérisé par la précarité des revenus et l'absence de dispositifs robustes de protection sociale. Dès lors, la volatilité des prix du transport agit comme un facteur d'insécurité économique quotidienne, affectant directement les capacités de planification budgétaire des ménages, en particulier les plus vulnérables.

Dans cette perspective, la dérégulation du secteur du transport urbain peut être analysée comme un mécanisme structurel générateur d'asymétries entre opérateurs et usagers, renforçant les inégalités d'accès à la mobilité. Elle contribue ainsi à transformer un service essentiel en source de vulnérabilité sociale, voire en facteur de fragilisation des conditions minimales de subsistance.

La présente recherche s'interroge dès lors sur la problématique suivante : dans quelle mesure la dérégulation des prix du transport routier urbain à Kinshasa alimente-t-elle la volatilité tarifaire et en quoi

cette dernière constitue-t-elle un facteur de vulnérabilité sociale aux effets potentiellement humanitaires ? L'analyse repose sur une approche croisée mobilisant l'économie politique urbaine, l'analyse des politiques publiques et la théorie de la vulnérabilité sociale, articulée à une méthodologie qualitative fondée sur des entretiens, des observations de terrain et une analyse documentaire.

Sur le plan scientifique, cette étude contribue à renouveler la lecture du transport urbain en Afrique en le repositionnant comme un enjeu de justice sociale et de sécurité humaine. Sur le plan opérationnel, elle éclaire les débats relatifs à la gouvernance urbaine et à la nécessité d'une régulation adaptée des services essentiels dans les contextes de forte informalité.

Du point de vue méthodologique, la présente étude s'inscrit dans une approche qualitative à visée compréhensive, articulée autour d'un cadre analytique combinant l'économie politique urbaine, l'analyse des politiques publiques et la théorie de la vulnérabilité sociale. Ce positionnement théorique permet d'appréhender la volatilité tarifaire du transport urbain non seulement comme un phénomène économique, mais comme le produit d'interactions institutionnelles, sociales et structurelles. Sur le plan méthodologique, la recherche repose sur le paradigme systémique, qui considère le secteur du transport urbain à Kinshasa comme un ensemble d'acteurs interdépendants – opérateurs, usagers, autorités publiques et environnement économique – dont les interactions génèrent des dynamiques tarifaires spécifiques. Cette orientation permet ainsi d'analyser la volatilité comme un processus structuré plutôt que comme une simple fluctuation conjoncturelle.

La production des données empiriques s'est appuyée sur une combinaison de techniques qualitatives, notamment des entretiens semi-directifs menés auprès d'usagers, de transporteurs et d'acteurs institutionnels, complétés par des observations directes sur plusieurs axes stratégiques de Kinshasa aux heures de forte affluence. À cela s'ajoute une analyse documentaire portant sur les textes réglementaires et les décisions administratives relatives au transport urbain. Les données collectées ont fait l'objet d'une analyse thématique visant à identifier les facteurs explicatifs de la volatilité tarifaire et ses effets sur les ménages. Cette triangulation méthodologique a permis de renforcer la validité des résultats en croisant les discours, les pratiques observées et les cadres normatifs, tout en offrant une compréhension fine des mécanismes à l'œuvre dans un contexte marqué par l'informalité et la dérégulation.

I. ÉTUDE DES CONCEPTS

1.1. Volatilité tarifaire

La volatilité tarifaire renvoie à l'instabilité ou à la fluctuation fréquente des prix d'un bien ou d'un service sur une période donnée. En économie, elle est généralement associée aux marchés caractérisés par des ajustements rapides de l'offre et de la demande, ainsi qu'à l'exposition à des chocs exogènes tels que les variations des coûts de production ou les perturbations macroéconomiques (Boyer, 2015). Appliquée au transport urbain, elle désigne les modifications répétées, souvent imprévisibles, des tarifs pratiqués par les opérateurs, en réponse à des contraintes économiques et opérationnelles (Gwilliam, 2008).

Dans les contextes faiblement régulés, la volatilité tarifaire résulte d'un ajustement quasi instantané aux variations des intrants, notamment le prix du carburant, les coûts d'entretien des véhicules, les charges informelles et l'état des infrastructures (Cervero, 2000). Lorsqu'elle devient structurelle, elle traduit l'absence de mécanismes stabilisateurs capables de limiter les fluctuations excessives et de protéger les usagers contre l'incertitude économique (Estache & Gómez-Lobo, 2005).

Dans le cas de Kinshasa, la volatilité tarifaire dépasse une simple logique économique pour s'inscrire dans un système de négociation informelle où les prix sont redéfinis quotidiennement selon les conditions du marché. Elle devient ainsi un phénomène socialement structurant, affectant directement la capacité des ménages à planifier leurs dépenses et à assurer leur mobilité quotidienne.

1.2. Dérégulation des prix

La dérégulation désigne un processus par lequel l'État réduit ou supprime son intervention directe dans la fixation des prix d'un secteur économique, au profit des mécanismes de marché (Stiglitz, 2002). Elle s'inscrit dans les politiques de libéralisation économique visant à promouvoir l'efficacité allocative et la concurrence (Krueger, 1990). Selon l'approche néolibérale, la dérégulation permet une meilleure allocation des ressources par le libre jeu de l'offre et de la demande, favorisant ainsi l'innovation et la flexibilité des marchés (Friedman, 1962).

Toutefois, la littérature souligne que, dans les contextes caractérisés par des institutions faibles, la dérégulation peut produire des effets inverses, notamment en renforçant les asymétries de pouvoir entre producteurs et consommateurs et en accentuant les inégalités d'accès aux services essentiels (Stiglitz, 2002 ; Rodrik, 2008). Dans les économies urbaines africaines marquées par une forte informalité, la dérégulation se

traduit souvent par une absence de régulation effective plutôt que par une concurrence structurée (UN-Habitat, 2013).

Dans ce cadre, la dérégulation du transport urbain à Kinshasa apparaît moins comme un mécanisme d'efficience que comme un facteur d'instabilité et de précarité tarifaire, affectant directement les conditions de vie des populations dépendantes de ces services.

1.3. Transport urbain

Le transport urbain désigne l'ensemble des dispositifs et infrastructures permettant la mobilité des personnes et des biens à l'intérieur d'un espace urbain. Il constitue un service fondamental du fonctionnement métropolitain, influençant à la fois l'organisation spatiale des villes, l'accès aux opportunités économiques et la cohésion sociale (Merlin, 2013 ; Banister, 2008).

Dans les villes en développement, le transport urbain repose généralement sur une combinaison de services publics insuffisants et d'initiatives privées informelles, ce qui engendre une offre flexible mais souvent instable et peu régulée (Cervero, 2000). Cette configuration hybride est particulièrement observable en Afrique subsaharienne, où les systèmes de transport collectif sont largement dominés par des acteurs privés opérant dans des cadres institutionnels fragiles (Gwilliam, 2008).

À Kinshasa, le transport routier urbain constitue la principale forme de mobilité collective. Il est dominé par des opérateurs privés organisés en associations professionnelles, dont les pratiques tarifaires et organisationnelles influencent directement l'accessibilité et la stabilité du système de transport.

1.4. Vulnérabilité sociale

La vulnérabilité sociale renvoie à l'exposition accrue d'un individu ou d'un groupe à des risques susceptibles d'altérer ses conditions de vie et sa capacité à faire face aux chocs économiques et sociaux (Chambers, 1989). Elle dépasse la seule dimension de la pauvreté monétaire pour intégrer des facteurs tels que l'instabilité des revenus, la précarité de l'emploi et la faiblesse des dispositifs de protection sociale (Castel, 2003).

Dans une perspective normative, la vulnérabilité peut être analysée à travers le prisme de la théorie des capacités développée par Amartya Sen, qui met l'accent sur les libertés réelles des individus à choisir et à mener la vie qu'ils valorisent (Sen, 2000). Ainsi, la vulnérabilité se manifeste par une réduction des possibilités effectives d'action et d'accès aux ressources essentielles.

Dans le contexte du transport urbain, elle se traduit lorsque les fluctuations tarifaires limitent l'accès à l'emploi, à l'éducation ou aux soins de santé. La mobilité devient alors un facteur déterminant d'inclusion ou d'exclusion sociale, renforçant les inégalités existantes.

1.5. Effets humanitaires

Les effets humanitaires désignent les conséquences sociales, économiques et institutionnelles susceptibles de porter atteinte à la dignité humaine et aux conditions minimales d'existence (PNUD, 2021). Traditionnellement associés aux conflits armés ou aux catastrophes naturelles, ils peuvent également résulter de dysfonctionnements structurels affectant l'accès aux services essentiels (Duffield, 2007).

Dans une perspective urbaine, les effets humanitaires se traduisent par une restriction de l'accès aux droits fondamentaux, notamment la santé, l'éducation et le travail. Lorsque la mobilité devient incertaine et financièrement instable, elle compromet l'accès régulier à ces services et engendre une forme d'insécurité sociale diffuse (UN-Habitat, 2013).

Dans ce cadre, la volatilité tarifaire du transport urbain peut être interprétée comme un facteur générateur d'effets humanitaires indirects. En limitant l'accessibilité économique de la mobilité, elle contribue à fragiliser les conditions de vie des populations vulnérables et à accentuer les dynamiques d'exclusion urbaine.

II. ANALYSE EMPIRIQUE DE LA DYNAMIQUE TARIFAIRE

L'analyse empirique de la dynamique tarifaire du transport routier urbain à Kinshasa s'appuie sur des données collectées entre 2023 et 2025, complétées par une enquête de terrain menée en 2025. Elle vise à mettre en évidence les tendances d'évolution des prix, les facteurs explicatifs de leur volatilité ainsi que leurs effets socio-économiques sur les usagers.

2.1. Dynamique évolutive des tarifs : vers une inflation structurelle de la mobilité

Tableau 1. Évolution des tarifs

Année	Tarif moyen (FC)	Equivalent USD	Variation annuelle (%)
2021	1000	0,50	-
2022	1500	0,75	+50%
2023	2000	0,95	+33,3 %
2024	2500	1,05	+25 %
2025	3000	1,15	+20 %

L'évolution des tarifs observée entre 2021 et 2025 révèle une transformation profonde du coût de la mobilité urbaine. Le prix moyen d'un trajet est passé de 1000 FC à 3000 FC, soit une augmentation cumulée de 200 % en cinq ans. Cette progression, bien que linéaire en valeur nominale (+500 FC par an), masque une dynamique plus complexe caractérisée par une baisse progressive du taux de croissance relative.

Loin de traduire une stabilisation, cette évolution suggère plutôt une institutionnalisation d'un niveau tarifaire élevé, devenu progressivement la norme dans le système de transport urbain. Cette dynamique s'inscrit dans un contexte inflationniste plus large, mais elle excède l'évolution des revenus des ménages, générant une dégradation du pouvoir d'achat et une contrainte croissante sur les dépenses de mobilité.

Ainsi, la volatilité tarifaire observée ne relève pas d'un phénomène aléatoire, mais d'une trajectoire inflationniste cumulative, confirmant l'hypothèse d'une transformation structurelle du coût de la mobilité dans un contexte de dérégulation.

2.2. Une volatilité structurée par des facteurs systémiques

Tableau II. Facteurs explicatifs dominants

Facteur explicatif	Nombre d'occurrences	%
Prix carburant	38	38
Taux de change (FC/USD)	25	25
Dépenses informelles	15	15
Coûts d'entretien des véhicules	11	11
Demande fluctuante	11	11
Total	100	100

L'identification des facteurs explicatifs met en évidence une hiérarchisation claire des déterminants de la volatilité tarifaire. Le prix du carburant apparaît comme le facteur dominant (38 %), suivi du taux de change (25 %), des dépenses informelles (15 %), des coûts d'entretien (11 %) et des fluctuations de la demande (11 %).

Ces résultats révèlent que la volatilité tarifaire procède d'une combinaison de facteurs macroéconomiques (carburant, taux de change), institutionnels (charges informelles) et techniques (maintenance du parc). Cette configuration confirme que la dérégulation du secteur ne produit pas uniquement des ajustements ponctuels, mais installe un mécanisme d'ajustement permanent des prix, fortement dépendant des contraintes externes.

En ce sens, la volatilité observée à Kinshasa peut être qualifiée de volatilité systémique, dans la mesure où elle résulte de l'interaction continue entre variables économiques, pratiques informelles et défaillances institutionnelles. Elle traduit l'absence d'un cadre régulateur capable d'absorber ou de lisser les chocs, exposant ainsi les usagers à une incertitude tarifaire constante.

2.3. Une volatilité également spatiale : inégalités d'accès à la mobilité

Tableau III. Tarifs par axe routier (2025)

Axe routier	Tarif moyen (FC)	Tarif moyen (USD)	Taux d'utilisation élevé (%)
Kinshasa-Limite	1500	0,57	68 %
Kinshasa-Ngaliema	3500	1,33	54 %

Kinshasa-Bandal	1500	0, 57	72 %
Gombe-Rond-point Ngaba	4000	1, 52	61 %
Moyenne	2625 FC	1, 00 USD	63, 75 %

L'analyse des tarifs par axe routier met en évidence une forte disparité spatiale, avec des prix variant de 1500 FC à 4000 FC selon les trajets. L'axe Gombe-Rond-point Ngaba apparaît comme le plus coûteux, en raison de sa centralité administrative et de l'intensité de la demande.

Cette différenciation territoriale révèle que la volatilité tarifaire ne se limite pas à une dimension temporelle, mais s'inscrit également dans une logique spatiale, renforçant les inégalités d'accès à la mobilité. Les zones périphériques ou à forte demande subissent des coûts plus élevés, ce qui accentue les contraintes pour les populations les plus dépendantes du transport collectif.

Par ailleurs, malgré ces écarts, le taux élevé d'utilisation (63,75 % en moyenne) témoigne d'une dépendance structurelle des usagers au transport urbain, confirmant l'absence d'alternatives viables. Cette contrainte limite la capacité de contestation des prix et renforce le pouvoir de fixation tarifaire des opérateurs.

2.4. Pression budgétaire et vulnérabilité économique des ménages

Tableau IV. Part du revenu mensuel

Quartile de revenu des ménages	% du revenu mensuel
Faible revenu (1er quartile)	24
Moyen (2e quartile)	16
Moyen-élevé (3e quartile)	10
Elevé (4e quartile)	7

L'analyse de la part du revenu consacrée au transport met en évidence une pression financière particulièrement marquée pour les ménages à faible revenu, qui y consacrent jusqu'à 24 % de leurs ressources mensuelles. Cette proportion, largement supérieure aux seuils généralement observés dans les économies urbaines stables, traduit une contrainte structurelle pesant sur les budgets domestiques.

La hausse cumulative des tarifs, combinée à la stagnation des revenus, transforme la dépense de transport en charge quasi incompressible, réduisant les marges de manœuvre des ménages pour satisfaire d'autres besoins essentiels tels que l'alimentation, la santé ou l'éducation. Cette situation confirme l'existence d'un effet régressif de la volatilité tarifaire, qui affecte de manière disproportionnée les populations les plus vulnérables.

Les observations de terrain montrent par ailleurs l'émergence de stratégies d'adaptation telles que la réduction des déplacements, la marche partielle ou la planification stricte des trajets. Ces ajustements traduisent une rationalisation contrainte des mobilités, révélatrice d'une fragilisation progressive des conditions de vie.

IV. EFFETS HUMANITAIRES ET CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES (version Q1 renforcée)

L'analyse des effets de la volatilité tarifaire met en évidence une extension de ses impacts au-delà de la sphère économique, affectant directement les conditions d'accès aux droits fondamentaux et la sécurité sociale des ménages.

Tableau V. Incidence des fluctuations tarifaires

Situation observée	Pourcentage des répondants (%)
Retards fréquents liés au coût du transport	41
Absences occasionnelles pour raison financière	23
Réduction volontaire des déplacements professionnels	18
Changement d'emploi pour réduire les frais de transport	9
Insolvabilité des passagers et conflits routiers	9

Sur le marché du travail, l'augmentation des coûts de transport se traduit par des retards fréquents (41 %), des absences (23 %) et des réorientations professionnelles (9 %), révélant une fragilisation de

l'intégration économique. La mobilité devient ainsi un facteur déterminant de stabilité ou de précarité professionnelle.

Tableau VI. Impact des hausses tarifaires sur la scolarisation (2025)

Effet observé	% des ménages
Retards scolaires fréquents	32 %
Absences ponctuelles liées au coût du transport	19 %
Changement d'établissement plus proche	13 %
Conflits d'insolvabilité	36 %

Dans le domaine éducatif, les contraintes tarifaires affectent la régularité de la fréquentation scolaire, avec des retards (32 %) et des absences (19 %), tandis que certains ménages optent pour des établissements plus proches, parfois au détriment de la qualité de l'enseignement. Cette situation compromet les trajectoires éducatives et renforce les inégalités sociales.

Tableau VII. Réactions des ménages

Réaction observée	%
Report de consultation médicale	36
Recours à un centre plus proche mais moins équipé	24
Automédication	17
Aucun changement	23

En matière de santé, la hausse des coûts de transport induit des comportements d'ajustement tels que le report des consultations (36%) ou le recours à des structures moins équipées (24%), exposant les populations à des risques sanitaires accrus. Ces mécanismes témoignent d'un arbitrage contraint entre besoins essentiels.

Tableau VIII. Perception de l'insécurité économique

Réaction observée	%
Difficulté à prévoir les dépenses de transport	74
Sentiment d'insécurité économique	66
Réduction des activités sociales	44

Enfin, la volatilité tarifaire contribue à une dégradation globale de la sécurité économique, caractérisée par une difficulté accrue de planification budgétaire (74 %) et un sentiment d'insécurité (66 %). Dans une perspective inspirée de la théorie des capacités de Amartya Sen, ces résultats traduisent une réduction des libertés effectives des individus à participer pleinement à la vie sociale.

Ainsi, la volatilité tarifaire du transport urbain apparaît comme un facteur structurant de vulnérabilité multidimensionnelle, produisant des effets indirects assimilables à des dynamiques humanitaires dans un contexte urbain marqué par la précarité.

V. ENJEUX DE RÉGULATION ET PERSPECTIVES DE RÉFORME

L'analyse de la dynamique tarifaire du transport urbain à Kinshasa met en évidence un déficit structurel de régulation, caractérisé par l'absence d'un cadre institutionnel stable et opérationnel capable d'encadrer efficacement la formation des prix. Les résultats empiriques montrent que, sur la période 2021–2025, les ajustements tarifaires sont principalement déterminés par des facteurs conjoncturels, notamment le prix du carburant, le taux de change, l'état des infrastructures et les pratiques informelles, sans mécanisme public de stabilisation. Cette configuration révèle une gouvernance fragmentée du secteur, dans laquelle la régulation formelle coexiste avec des logiques informelles dominantes.

Dans ce contexte, la question de la régulation dépasse une simple dimension administrative pour s'inscrire dans une problématique plus large de gouvernance urbaine. Elle engage la capacité de l'État à arbitrer entre deux impératifs souvent contradictoires : d'une part, la protection des usagers face à l'instabilité tarifaire, et d'autre part, la viabilité économique des opérateurs évoluant dans un environnement contraint.

L'analyse met en évidence trois limites majeures du système actuel. Premièrement, l'absence d'une grille tarifaire stable favorise une flexibilité excessive des prix, ajustés en temps réel selon les conditions de

circulation et les fluctuations économiques, ce qui réduit considérablement la prévisibilité budgétaire des ménages. Deuxièmement, la faiblesse des capacités de contrôle des autorités publiques engendre un écart significatif entre les normes officielles et les pratiques effectives, limitant l'effectivité de l'action publique. Troisièmement, la vulnérabilité économique des opérateurs eux-mêmes — confrontés à la hausse des coûts d'exploitation — conduit à une répercussion systématique des charges sur les usagers, accentuant ainsi la spirale inflationniste du système.

Ces dysfonctionnements soulèvent des enjeux majeurs. Sur le plan de l'équité sociale, les résultats empiriques montrent que les ménages les plus modestes consacrent une part disproportionnée de leurs revenus au transport, ce qui accentue les inégalités d'accès à la mobilité. Sur le plan économique, l'instabilité tarifaire fragilise la productivité urbaine en limitant la mobilité de la main-d'œuvre et en augmentant les coûts indirects des activités. Enfin, sur le plan social, l'absence de régulation crédible alimente les tensions entre usagers et opérateurs, contribuant à un climat de défiance et à une fragilisation de la cohésion urbaine.

Face à ces constats, la mise en place d'un cadre de régulation renouvelé apparaît comme une nécessité stratégique. Une première piste consiste à instituer un mécanisme transparent de formation des prix, fondé sur une formule d'indexation intégrant les variables clés telles que le prix du carburant, la distance et les coûts d'exploitation. Une telle approche permettrait de réduire l'arbitraire tarifaire tout en garantissant une certaine prévisibilité pour les usagers.

Par ailleurs, des mécanismes de compensation ciblée, notamment sous forme de subventions partielles sur les axes stratégiques ou à forte fréquentation, pourraient contribuer à atténuer l'impact des hausses tarifaires sur les populations les plus vulnérables. Cette logique de régulation différenciée permettrait de concilier équité sociale et efficacité économique.

En outre, la modernisation du système de transport constitue un levier essentiel de stabilisation. L'introduction progressive de moyens de transport de grande capacité, la formalisation des opérateurs et la digitalisation des paiements pourraient améliorer la transparence tarifaire et réduire les pratiques informelles. De même, l'amélioration des infrastructures routières apparaît comme un facteur indirect mais déterminant de régulation, en réduisant les coûts d'exploitation et les incertitudes liées au trafic.

Enfin, la construction d'une gouvernance intégrée du transport urbain, associant autorités publiques, opérateurs, représentants des usagers et partenaires techniques, constitue une condition essentielle de réussite des réformes. Une telle approche participative permettrait de renforcer la légitimité des décisions tarifaires et d'assurer un meilleur équilibre entre les intérêts en présence.

Les observations de terrain confirment l'urgence de cette transformation. L'absence d'affichage formel des tarifs, la variabilité des prix selon les circonstances et la faible capacité de contestation des usagers traduisent un système dominé par des logiques informelles. Dans ce contexte, la régulation ne peut se limiter à des mesures ponctuelles ; elle doit s'inscrire dans une réforme structurelle visant à reconstruire les fondements institutionnels du secteur.

CONCLUSION

La présente étude met en évidence que la volatilité tarifaire du transport urbain à Kinshasa ne constitue ni une anomalie conjoncturelle ni une simple conséquence des fluctuations économiques, mais bien un phénomène structurel enraciné dans la dérégulation du secteur, la faiblesse des capacités institutionnelles et la dépendance accrue des ménages à des services informels. Elle révèle l'existence d'un système de mobilité caractérisé par une instabilité permanente, dont les effets se diffusent à l'ensemble des dimensions de la vie sociale.

Au-delà du constat, l'analyse démontre que la mobilité urbaine s'impose désormais comme un déterminant central de la vulnérabilité sociale. En affectant l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux soins de santé, la volatilité tarifaire transforme le transport en vecteur de reproduction des inégalités et en facteur d'exclusion progressive. Elle contribue ainsi à fragiliser les équilibres sociaux et à accentuer les disparités au sein de l'espace urbain kinois.

Dans cette perspective, la régulation du transport urbain ne peut être envisagée comme une simple intervention technique. Elle doit être repensée comme un instrument stratégique de gouvernance urbaine, visant à garantir l'accessibilité économique de la mobilité tout en assurant la viabilité des opérateurs. L'enjeu réside dans la construction d'un modèle hybride combinant mécanismes de marché encadrés, interventions publiques ciblées et gouvernance participative.

Enfin, cette recherche invite à une relecture plus large des politiques urbaines en Afrique, en intégrant la mobilité comme composante essentielle de la sécurité humaine. La stabilisation des tarifs du transport

urbain apparaît dès lors non seulement comme une exigence économique, mais comme une condition fondamentale de justice sociale et de durabilité urbaine.

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages

- BOYER R., *Théorie de la régulation : les fondamentaux*, Paris, La Découverte, 2015.
- CASTEL R., *L'insécurité sociale : qu'est-ce qu'être protégé ?*, Paris, Seuil, 2003.
- MERLIN P., *La mobilité urbaine*, Paris, La Documentation française, 2013.
- SEN A., *Développement et liberté*, Paris, Odile Jacob, 2000.

II. Articles scientifiques

- DIOP M., « Gouvernance urbaine et informalité des transports en Afrique subsaharienne », *Revue africaine de sociologie*, vol. 12, n° 2, 2017, p. 115-134.
- KABUYA K., « Transport urbain et vulnérabilité sociale à Kinshasa », *Cahiers congolais de gestion urbaine*, n° 8, 2019, p. 45-62.
- LUKUSA P., « Dérégulation des services publics et précarité urbaine en RDC », *Revue congolaise d'économie*, vol. 5, n° 1, 2021, p. 89-107.

III. Documents officiels

- Ministère des Transports, Voies de Communication et Désenclavement, *Rapport sectoriel sur le transport urbain*, Kinshasa, Ministère des Transports, 2022.
- ONU-HABITAT, *Mobilité urbaine en Afrique*, Nairobi, ONU-Habitat, 2018.
- PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT (PNUD), *Rapport sur le développement humain*, New York, PNUD, 2021.

Centre de recherche d'interface université-société

COMITÉ DE RÉDACTION ET ADMINISTRATION

- Directeur-Editeur : Sylvain Shomba Kinyamba, Professeur Ordinaire
- Rédacteur en Chef : Gaston Mwene Batende, Professeur Emérite
- Rédacteur en Chef adjoint : Patrick Develtere, Professeur Ordinaire
- Secrétaire de rédaction : Michel Kandolo Edungu, Chef de Travaux
- Relation avec les partenaires : Jean Pierre Mpiana, Professeur Ordinaire
- Archivage et logistique : Ingrid Mulamba Feza, Professeure Associée

CONSEIL SCIENTIFIQUE

Professeurs Baeke Viviane, Batamba Balembu Antoine ; Bongeli Yeikeo Ya Ato Emile ; Develtere Patrick ; Ekala Pierre ; Gretry Lucille ; Huib Huyse ; Inswan Bidum Pierre ; Kaminar Théo-Macaire ; Kapalayi Mutanga Roger-Vincent ; Labana Lasay'abar Jean Berck Mans ; Malemba N'sakila Gilbert ; Matabisi Nico ; Mbalanda Willy ; Mbela Hiza Login ; Mbuyi Musongela François ; Mokonda Bonza Floratin ; Mukoka Nsenda François ; Mulamba Feza Ingrid ; Muluma Munanga Albert ; Musa Alokpo Dieudonné ; Musao Kalombo Célestin ; Mutunda Mwembo Pierre ; Mpiana Tshitenge Jean Pierre ; Mwabila Malela Clément ; Mwene Batende Gaston ; Ndeke Zamba Casimir ; Ngoma Binda Elie ; Ngoy Bisongo Colby ; Nkuanzaka Inzanza Adélard ; Ongevela Van Jan, Osokonda Okenge Basile, Ponsar Paul, Reyhler Luc ; Sekimonyo Wa Magango Côme ; Shomba Kinyamba Sylvain ; Wingenga Jeannot ; Yandju Marie-Claire ; Yere Afobe Innocent Zimango Gama Romain.

Immeuble CDS n°3, Trafic, Route de l'Ouest,
Campus de l'Unikin, Tél. : 0999903563 /
shombakin@yahoo.fr,
www.mesrids.org
Dépôt légal : MR 3.02103.57117
N° ISSN : 2790-3095 (impr.)
N° ISSN : 2790-3109 (ligne)

