Numéro 167

CHAIRE DE DYNAMIQUE SOCIALE (C.D.S)

MOUVEMENTS & ENJEUX SOCIAUX

Revue Internationale des Dynamiques Sociales



WWW.MESRIDS.ORG
SEPTEMBRE - OCTOBRE 2026
KINSHASA-R.D.C

LA RÉPRESSION DES ATTEINTES AUX CHAUSSÉES ET À LEURS DÉPENDANCES EN DROIT POSITIF CONGOLAIS : *analyse de la responsabilité pénale*

Par

Jean de Dieu DIBU PANU MUANA

Apprenant au troisième cycle en droit, Université de Kinshasa

Résumé

La répression des atteintes aux chaussées et à leurs dépendances constitue un enjeu majeur de protection du domaine public routier en république démocratique du congo. À partir d'une analyse juridique documentaire, cette étude examine les comportements incriminés, les conditions de la responsabilité pénale et les mécanismes de poursuite. Elle distingue la dégradation des ouvrages, le dommage résultant d'une faute ou d'une négligence et les entraves à la circulation. L'examen du code pénal et du code de la route montre que la protection des infrastructures repose sur des qualifications précises, auxquelles s'ajoutent la réparation du dommage et les mesures de police administrative. Le renforcement de cette protection exige une meilleure articulation des textes, la formation des agents compétents et une coordination des interventions. L'analyse porte sur la cohérence du dispositif normatif ; elle ne mesure pas statistiquement l'effectivité des poursuites.

Mots-clés : *chaussées ; dépendances routières ; domaine public ; responsabilité pénale ; république démocratique du congo.*

Abstract

The prosecution of damage to roadways and their appurtenances is a major issue in protecting public road infrastructure in the democratic republic of the congo. Drawing on documentary legal analysis, this study examines relevant offences, the conditions of criminal liability and prosecution mechanisms. It distinguishes damage to structures, harm caused by fault or negligence, and obstruction of traffic. The criminal code and the road traffic code provide specific grounds for prosecution, alongside compensation and administrative enforcement measures. Stronger protection requires clearer coordination between legal provisions, training for competent officers and cooperation between institutions. The study assesses the coherence of the legal framework without offering a statistical evaluation of prosecutions.

Keywords: *roadways; road appurtenances; public domain; criminal liability; democratic republic of the congo.*

INTRODUCTION

La protection des chaussées et de leurs dépendances constitue un enjeu majeur de la politique des infrastructures publiques en République démocratique du Congo. Les routes, les ponts, les caniveaux, les accotements, les ouvrages d'art, les dispositifs de signalisation et l'ensemble des dépendances routières représentent un patrimoine public d'une importance

stratégique pour le développement économique, l'intégration territoriale et la mobilité des personnes et des biens.

La diversité des atteintes soulève plusieurs interrogations sur les textes applicables, la détermination des personnes responsables et l'articulation des sanctions. Une dégradation de chaussée, une occupation irrégulière et une entrave à la circulation ne relèvent pas nécessairement de la même qualification. La conservation du domaine public ne dispense donc pas d'identifier, pour chaque comportement poursuivi, un fondement pénal précis.[30]

L'urbanisation et les usages concurrents de l'espace routier accentuent les risques d'atteinte à ses dépendances. L'installation de marchés sur les trottoirs, les constructions dans les emprises et les déversements d'eaux usées peuvent entraver l'usage normal de la voie et contribuer à la dégradation des ouvrages d'assainissement. Ces situations appellent une qualification juridique propre, fondée sur les circonstances de chaque espèce.

Cette étude s'inscrit ainsi dans une démarche visant à contribuer au développement d'un cadre juridique plus efficace pour la préservation durable des infrastructures routières en République démocratique du Congo.

Dès lors, la question principale est la suivante : comment le droit positif congolais permet-il d'engager la responsabilité pénale des auteurs d'atteintes aux chaussées et à leurs dépendances, et comment cette répression s'articule-t-elle avec la réparation du dommage et les mesures administratives de protection ?

Cette interrogation conduit à examiner les éléments constitutifs des infractions, l'identification de leurs auteurs et les conditions de mise en œuvre des sanctions. Elle invite également à déterminer les obligations de réparation et les garanties qui encadrent l'intervention des services de contrôle.

L'étude adopte une démarche exégétique et documentaire centrée sur la Constitution, le Code pénal et la loi n° 78/022 du 30 août 1978 portant nouveau Code de la route. Les considérations relatives aux difficultés d'application ont une portée analytique : en l'absence d'un corpus de décisions et de données de poursuite, elles ne constituent pas une évaluation empirique de l'activité des juridictions. L'hypothèse retenue est que la protection du patrimoine routier dépend autant de la précision des qualifications que de la coordination des autorités chargées de les appliquer.

[30] Constitution du 18 février 2006, telle que révisée par la loi n° 11/002 du 20 janvier 2011, art. 17 ; Code pénal, livre premier, art. 1er et 1er bis.

L'analyse se développe en deux parties : le cadre juridique de la protection des chaussées et de leurs dépendances (I), puis la répression des atteintes et les perspectives d'amélioration (II).

I. CADRE JURIDIQUE DE LA PROTECTION DES CHAUSSÉES ET DE LEURS DÉPENDANCES EN DROIT POSITIF CONGOLAIS

Cette première partie présente les fondements juridiques de la protection des chaussées et de leurs dépendances (A), puis les acteurs et les mécanismes de cette protection (B).

A. Fondements juridiques de la protection des chaussées et de leurs dépendances

La protection des chaussées et de leurs dépendances repose sur la préservation des biens affectés à l'usage public et sur la sécurité de la circulation. L'article 55 de la loi n° 73-021 du 20 juillet 1973 rattache au domaine foncier public les terres affectées à un usage ou à un service public. Le Code de la route encadre, pour sa part, l'usage des voies ouvertes à la circulation publique. Ces fondements domaniaux et routiers doivent être distingués des textes qui définissent les infractions et les peines.[31]

Ces normes imposent des obligations aux particuliers, aux entreprises et aux pouvoirs publics afin de prévenir toute dégradation des chaussées et de leurs dépendances. Elles prévoient également des mécanismes de responsabilité civile, pénale et administrative en cas d'atteinte au patrimoine routier.

1. Notions de chaussée et de dépendances routières

La chaussée constitue la partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules. L'article 2.4 du Code de la route définit la route par son emprise ouverte à la circulation publique, tandis que l'article 2.5 précise la notion de chaussée. Une route peut comporter plusieurs chaussées séparées. Cette distinction permet de ne pas limiter la protection routière à la seule surface de roulement.[32]

Les dépendances routières regroupent les ouvrages, installations et équipements qui concourent au fonctionnement, à la sécurité et à l'entretien de la route. Il s'agit notamment des accotements, trottoirs, caniveaux, fossés, dalots, dispositifs de signalisation et ouvrages d'assainissement. Les ponts et autres ouvrages d'art participent eux aussi à la continuité de l'infrastructure. Leur rattachement au domaine public doit être apprécié d'après leur affectation et leur situation juridique.

Ces éléments assurent la protection des usagers et la durabilité des infrastructures. Leur conservation justifie une intervention cohérente des

[31] Loi n° 73-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés, telle que modifiée, art. 55 ; loi n° 78/022 du 30 août 1978 portant nouveau Code de la route.

[32] Loi n° 78/022 du 30 août 1978 portant nouveau Code de la route, art. 2.4 et 2.5.

autorités publiques, sans que leur fonction commune implique l'application d'une incrimination unique à toutes les atteintes.

Les terres affectées à l'usage ou au service public sont inconcessibles tant qu'elles ne sont pas régulièrement désaffectées, selon l'article 55 de la loi foncière. L'occupation d'une emprise routière ne crée donc pas, à elle seule, un droit privatif opposable à sa destination publique. Il convient toutefois de vérifier l'affectation de la parcelle et la compétence de l'autorité concernée avant de conclure à l'irrégularité d'une occupation.[33]

Les autorités publiques ont ainsi l'obligation d'assurer leur gestion, leur entretien, leur conservation et leur protection contre toute occupation irrégulière ou toute dégradation susceptible de compromettre leur destination.

Ainsi, la compréhension des notions de chaussée, de dépendances routières et de leur régime juridique constitue un préalable indispensable à toute étude portant sur la protection du domaine public routier. Elle permet de mieux cerner les obligations des pouvoirs publics, les droits et devoirs des usagers ainsi que les mécanismes de prévention et de répression des atteintes portées aux infrastructures routières en République démocratique du Congo.

2. Régime juridique de protection des chaussées et de leurs dépendances

La protection des chaussées et de leurs dépendances en République démocratique du Congo repose sur un régime juridique qui combine les principes du droit administratif, du droit de la voirie, du droit pénal et du droit de la responsabilité civile.

Le Code de la route impose aux usagers d'éviter les comportements dangereux ou dommageables. Son article 7.2 interdit de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse par le dépôt d'objets, de matières ou la création d'obstacles. L'article 7.3 oblige le conducteur à prévenir les dégâts à la voirie, notamment par l'adaptation de son allure, l'allègement du chargement ou le choix d'un autre itinéraire.[34]

À ces prescriptions s'ajoutent les règles de conservation du domaine public. Une occupation incompatible avec la destination de la voie ne peut être justifiée par sa seule ancienneté. Sa cessation doit néanmoins être recherchée selon les procédures applicables, dans le respect des droits des personnes concernées.

Les travaux, fouilles, raccordements et installations sur l'emprise routière doivent respecter les autorisations exigées par les textes applicables et les prescriptions de sécurité. La signalisation des chantiers est notamment organisée par l'article 99 du Code de la route. L'existence d'une autorisation

[33] Loi n° 73-021 du 20 juillet 1973, précitée, art. 55.

[34] Code de la route, art. 7.1 à 7.4.

ne dispense pas son titulaire de prévenir les dommages ni de respecter les conditions techniques imposées.[35]

La réparation du préjudice doit être distinguée de la peine. Les articles 258 et 259 du Code civil, livre III, fondent la responsabilité pour faute, négligence ou imprudence. Dans le domaine routier, l'article 108 du Code de la route prévoit expressément le remboursement des frais de réparation en plus de l'amende applicable au dommage causé à une voie publique ou à ses dépendances.[36]

L'application de ces règles peut se heurter à des difficultés de constatation, à la dispersion des compétences et à l'identification de l'auteur du dommage. La présence d'une chaussée dégradée ne prouve pas, à elle seule, l'existence d'une infraction : le vieillissement de l'ouvrage, un défaut de conception, l'entretien insuffisant et les événements naturels doivent aussi être pris en considération.

La protection des chaussées dépend ainsi de la qualité des constatations techniques, de la mise en œuvre des règles de droit et de la sensibilisation des usagers. L'expertise permet notamment de distinguer le dommage imputable au comportement poursuivi des dégradations préexistantes.

Le régime applicable combine donc des règles de circulation, de gestion domaniale, de responsabilité civile et de répression pénale. Leur complémentarité ne doit pas effacer les conditions propres à chacune de ces interventions.

Son efficacité exige toutefois une application rigoureuse des textes, une meilleure coordination des autorités publiques et un renforcement des mécanismes de contrôle, de prévention et de répression afin d'assurer une gestion durable des infrastructures routières au bénéfice des générations présentes et futures.

B. Acteurs et mécanismes de protection des chaussées et de leurs dépendances

La protection des chaussées et de leurs dépendances repose sur l'action coordonnée de plusieurs acteurs, notamment l'État, les collectivités territoriales, les services de voirie, la police de circulation routière et les juridictions compétentes.

Ces institutions mettent en œuvre des mécanismes de prévention, de contrôle, d'entretien et de répression afin de préserver l'intégrité du domaine public routier. L'efficacité de cette protection dépend également de la collaboration des usagers de la route et du respect des prescriptions légales encadrant l'utilisation des infrastructures routières.

[35] Code de la route, art. 99.

[36] Code civil, livre III, art. 258 et 259 ; Code de la route, art. 108.

1. Institutions compétentes pour la gestion et la surveillance du domaine public routier

Les institutions compétentes dans la gestion, la surveillance et la protection du domaine public routier jouent un rôle fondamental dans la préservation des infrastructures routières et dans la garantie de leur utilisation conforme à l'intérêt général. En République démocratique du Congo, la protection des chaussées et de leurs dépendances repose sur une collaboration entre plusieurs organes de l'État, chacun intervenant dans les limites des compétences que lui confèrent la Constitution, les lois et les règlements en vigueur.

Cette répartition appelle une identification préalable du gestionnaire de la voie et des attributions de chaque service. L'autorité chargée de l'entretien n'est pas nécessairement celle qui constate une infraction, ordonne une mesure de police ou exerce l'action publique.

Au premier rang figurent le ministère ayant les Infrastructures et Travaux publics dans ses attributions ainsi que les services techniques spécialisés chargés de la planification, de la construction, de l'entretien et de la conservation des routes. Ces institutions veillent à la mise en œuvre de la politique nationale en matière d'infrastructures routières et prennent les mesures nécessaires pour prévenir toute dégradation susceptible de compromettre la sécurité des usagers ou la durabilité des ouvrages.

Les autorités provinciales et les entités territoriales décentralisées interviennent également dans les limites de leurs compétences. Les autorisations d'occupation et le contrôle des travaux doivent être rattachés aux textes qui habilitent l'autorité concernée ; la proximité territoriale ne vaut pas, à elle seule, compétence pour agir.

Leur proximité avec les populations leur permet d'assurer un suivi plus régulier des atteintes portées aux chaussées, de sensibiliser les citoyens au respect des infrastructures publiques et de collaborer avec les services de l'État dans la prévention des occupations illicites ou des constructions anarchiques sur les dépendances routières.

2. Mesures préventives et mécanismes administratifs de protection

La protection des chaussées et de leurs dépendances repose en grande partie sur des mesures préventives et des mécanismes administratifs destinés à éviter leur dégradation avant même que des dommages ne surviennent. En droit positif congolais, cette approche préventive constitue un instrument essentiel de gestion du domaine public routier, dans la mesure où elle permet de préserver la qualité des infrastructures, de garantir la sécurité des usagers et de réduire les coûts liés aux travaux de réhabilitation.

Les mesures préventives se traduisent notamment par le contrôle des occupations et des interventions sur les emprises routières. L'autorisation

exigée, lorsqu'elle est légalement prévue, permet à l'administration d'évaluer les incidences des travaux ou installations projetés et d'imposer des conditions techniques destinées à prévenir les détériorations.

De même, les normes relatives à la construction, à l'entretien des ouvrages et à la circulation des véhicules lourds participent à la conservation du patrimoine routier. Les mécanismes administratifs de protection reposent également sur les missions de contrôle et de surveillance exercées par les services compétents des infrastructures et des transports.

La surveillance doit permettre de relever les désordres, de contrôler les prescriptions applicables et de saisir l'autorité habilitée à faire cesser une situation irrégulière. Le retrait d'une autorisation, la cessation de travaux et les mesures conservatoires doivent reposer sur un fondement juridique propre et respecter les voies de recours.

Le contrôle du poids et du chargement des véhicules constitue un mécanisme important de conservation des routes. L'article 136 du Code de la route permet l'immobilisation, notamment lorsque les caractéristiques du véhicule ou de son chargement menacent l'intégrité de la chaussée, ou lorsqu'ils provoquent des détériorations à la route ou à ses dépendances.[37]

L'immobilisation ne se confond pas avec une peine prononcée par un tribunal. Elle vise à faire cesser une situation légalement définie ; son maintien et sa levée sont encadrés par les articles 134 à 141. La mise en fourrière obéit, elle aussi, à des conditions et à des possibilités de contestation. Ces mécanismes exigent une traçabilité des opérations et une information des personnes concernées.[38]

II. RÉPRESSION DES ATTEINTES AUX CHAUSSÉES ET À LEURS DÉPENDANCES ET PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION

Cette seconde partie examine les principales qualifications pénales et les conditions de leur mise en œuvre (A), avant de proposer des perspectives d'amélioration (B).

A. Infractions et mise en œuvre de la responsabilité pénale

Les atteintes aux chaussées et à leurs dépendances comprennent des comportements de nature différente : destruction d'un ouvrage, dommage par imprudence, dépôt d'un obstacle, occupation irrégulière ou circulation d'un véhicule dont le chargement menace la voie. Leur gravité matérielle ne suffit pas à déterminer leur qualification pénale. Celle-ci dépend du texte applicable et des éléments établis dans chaque affaire.

[37] Code de la route, art. 136, notamment les cas concernant l'intégrité de la chaussée et les détériorations causées par le véhicule ou son chargement.

[38] Code de la route, art. 134 à 146, notamment art. 141 sur la levée de l'immobilisation et art. 144 sur la contestation de la mise en fourrière.

Ces comportements constituent des violations des règles de protection du domaine public et engagent, selon les cas, la responsabilité administrative, civile ou pénale de leurs auteurs. Leur répression vise à garantir la sécurité des usagers, la pérennité des infrastructures routières et la préservation de l'intérêt général.

1. Typologie des atteintes et fondements de leur répression

La typologie des atteintes permet de distinguer la protection de l'intégrité matérielle des ouvrages de celle de la liberté et de la sécurité de la circulation. Cette distinction évite de présenter toute irrégularité administrative comme une infraction pénale déjà constituée.

Les principales situations peuvent être regroupées de la manière suivante.

La dégradation matérielle de la chaussée peut résulter de la destruction d'un ouvrage, du creusement de tranchées ou d'une intervention dommageable. L'article 110 du Code pénal, livre II, vise expressément la destruction, le renversement ou la dégradation de ponts, de digues, de chaussées et d'autres constructions appartenant à autrui. Il prévoit une servitude pénale de cinq ans au maximum et une amende, ou l'une de ces peines seulement. Pour les dommages causés à une voie publique ou à ses dépendances par imprudence, faute ou négligence, l'article 108 du Code de la route prévoit une amende et le remboursement des frais de réparation. Ces qualifications doivent être distinguées selon les faits et l'élément moral requis.[39]

Les occupations et obstacles sur les voies appellent également une analyse précise. L'article 109 du Code de la route sanctionne, dans les cas qu'il définit, le défaut d'obtempérer à une injonction d'enlever des objets, dispositifs ou articles. L'injonction et le refus d'y donner suite participent ainsi à la qualification. L'article 110 du même code vise, pour sa part, le placement ou la tentative de placement d'un obstacle dans le but d'entraver ou de gêner la circulation. Une occupation du domaine public et une entrave intentionnelle ne doivent donc pas être assimilées sans examen.[40]

La circulation des véhicules en surcharge présente un risque spécifique.

Le non-respect des limites applicables au véhicule, à son chargement et à l'itinéraire peut compromettre la conservation de la chaussée. Il convient d'établir les caractéristiques du véhicule, le poids constaté et la prescription enfreinte. L'article 113 du Code de la route sanctionne notamment des manquements aux conditions techniques et au chargement. La preuve d'un dommage imputable au véhicule est, en outre, nécessaire si la poursuite est

[39] Code pénal, livre II, art. 110 ; Code de la route, art. 108. Les montants monétaires des éditions anciennes doivent être lus avec les textes ultérieurs relatifs à l'expression et à la réévaluation des amendes.

[40] Code de la route, art. 109 et 110.

fondée sur l'article 108. L'immobilisation prévue par l'article 136 répond à une finalité distincte.[41]

Les atteintes aux ouvrages de drainage affectent aussi la conservation de la route.

L'obstruction des caniveaux, la destruction des fossés, le détournement des écoulements et le dépôt de déchets peuvent favoriser l'accumulation des eaux et l'érosion des chaussées. Leur répression suppose d'identifier le texte applicable au comportement et à l'ouvrage concernés. Lorsque les conditions sont réunies, les dispositions relatives aux dommages à la voie ou à la dégradation d'une construction peuvent être mobilisées. La seule mention générale de la protection du domaine public ne remplace pas cette démonstration.

Les constructions et aménagements irréguliers sur les dépendances routières constituent une autre difficulté.

L'implantation de bâtiments, clôtures, stations-service ou panneaux publicitaires peut méconnaître la destination d'une emprise et les prescriptions d'urbanisme. Il faut distinguer le constat d'irrégularité, la mesure administrative éventuellement nécessaire et la poursuite pénale fondée sur une incrimination déterminée. Une démolition ou une remise en état ne peut être présentée comme une peine générale attachée à toute occupation illicite ; sa base légale, l'autorité compétente et la procédure doivent être établies.

Ainsi, la diversité des infractions portant atteinte aux chaussées et à leurs dépendances démontre que la protection du domaine public routier ne repose pas uniquement sur l'existence de normes juridiques, mais également sur leur application effective. Une répression rigoureuse, associée à des mesures préventives et à une sensibilisation des usagers, demeure indispensable pour assurer la conservation durable des infrastructures routières et garantir la sécurité de tous.

2. Conditions de la responsabilité, poursuites et sanctions

La mise en œuvre de la responsabilité pénale des contrevenants aux chaussées et à leurs dépendances constitue un élément essentiel de la protection du domaine public routier en République démocratique du Congo. Les chaussées, les accotements, les fossés, les trottoirs, les ouvrages d'art, les ponts ainsi que les autres dépendances routières sont des biens affectés à l'usage collectif et bénéficient, à ce titre, d'une protection juridique particulière.

Toute atteinte portée à ces infrastructures compromet non seulement la sécurité des usagers de la route, mais également les investissements consentis

[41] Code de la route, art. 7.3, 108, 113 et 136.

par l'État et les collectivités publiques pour assurer la mobilité des personnes et des biens. Dès lors, le recours au droit pénal apparaît comme un instrument indispensable de prévention et de répression des comportements illicites portant atteinte au patrimoine routier national.

La responsabilité pénale suppose un comportement légalement incriminé et personnellement imputable à son auteur. Elle ne se déduit ni de la seule qualité de propriétaire du véhicule ni de l'existence d'un dommage. L'article 124 du Code de la route rattache la responsabilité du conducteur aux infractions qu'il commet dans la conduite du véhicule. La responsabilité pénale d'une personne morale ne peut davantage être affirmée de manière générale sans texte applicable la prévoyant ; elle doit être distinguée de son éventuelle obligation civile de réparation.[42]

La constatation de l'infraction relève des agents légalement habilités. Les services techniques peuvent apporter des renseignements ou une expertise, mais cette fonction ne leur confère pas automatiquement la qualité d'officier de police judiciaire. Le procès-verbal doit décrire les faits, identifier l'ouvrage et les personnes concernées, relever les prescriptions enfreintes et être transmis à l'autorité judiciaire compétente. Les articles 140 et 146 du Code de la route précisent cette transmission dans les procédures d'immobilisation et de mise en fourrière.[43]

Le juge apprécie les éléments constitutifs de l'infraction. L'élément légal résulte du texte d'incrimination ; l'élément matériel varie selon que les poursuites visent une destruction, un dommage fautif, un refus d'enlèvement ou une entrave à la circulation. Pour le dommage prévu à l'article 108, le lien entre le comportement imputé et l'atteinte à la voie doit être établi.

L'élément moral doit, lui aussi, être apprécié au regard du texte. Le dommage par imprudence ou négligence ne répond pas aux mêmes exigences que l'entrave recherchée intentionnellement. La nature et le montant de la sanction ne peuvent être déduits de la seule gravité apparente des faits : ils relèvent du principe de légalité.

Les dispositions examinées prévoient principalement des amendes et, pour certaines dégradations réprimées par le Code pénal, une peine de servitude pénale. Les éditions anciennes expriment les amendes en zaïres ; ces montants historiques ne peuvent être présentés comme des sommes actuelles en francs congolais sans application des textes monétaires et de réévaluation pertinents. La confiscation spéciale ne peut être prononcée que dans les conditions légales, notamment celles de l'article 14 du Code pénal, livre premier. Le remboursement des frais de réparation prévu par l'article

[42] Code de la route, art. 124 ; Constitution du 18 février 2006, art. 17.

[43] Code de la route, art. 140 et 146.

108 du Code de la route doit être distingué de la peine comme des mesures de police.[44]

L'effectivité des poursuites dépend notamment des moyens de constatation, de la conservation des preuves et de l'identification de la personne dont le comportement a causé le dommage. Les risques de corruption, de contrôles irréguliers ou de coordination insuffisante doivent être prévenus par des procédures traçables ; leur ampleur ne peut être déduite de la seule analyse des textes.

La méconnaissance des prescriptions routières peut également justifier des actions d'information. Celles-ci doivent expliquer les comportements interdits, les compétences des agents et les voies de contestation, afin d'éviter que la protection des infrastructures ne donne lieu à des interventions arbitraires.

Face à ces défis, le renforcement de la répression pénale doit s'accompagner d'une amélioration de la gouvernance des infrastructures routières. Il importe notamment de renforcer les capacités des services de contrôle, d'assurer une collaboration efficace entre les autorités judiciaires et administratives, de sensibiliser les populations sur l'importance de préserver les chaussées et leurs dépendances et d'appliquer rigoureusement les sanctions prévues par les textes en vigueur.

Une politique pénale cohérente et effectivement mise en œuvre contribuera à garantir une meilleure protection du domaine public routier et à préserver durablement les infrastructures indispensables au développement économique et social du pays.

En définitive, la mise en œuvre de la responsabilité pénale des contrevenants aux chaussées et à leurs dépendances constitue un levier fondamental de la protection du patrimoine routier congolais. Son efficacité repose sur l'application stricte des règles de droit, la diligence des autorités chargées des poursuites et la fermeté des juridictions dans la répression des infractions. Une répression effective, associée à des mesures préventives et à une sensibilisation permanente des usagers, est indispensable pour assurer la conservation des infrastructures routières et garantir la sécurité ainsi que l'intérêt général.

B. Perspectives d'amélioration

Deux orientations sont retenues : clarifier et moderniser les textes applicables (1), puis renforcer les capacités des institutions de contrôle, de surveillance et de répression (2).

[44] Code pénal, livre premier, art. 14 ; Code de la route, art. 108. Pour l'expression monétaire, voir également le décret-loi n° 080 du 17 juin 1998 instituant une nouvelle unité monétaire en République démocratique du Congo.

1. Modernisation de la législation applicable

La modernisation du régime applicable aux atteintes portées aux chaussées et à leurs dépendances doit d'abord faciliter l'identification des règles en vigueur. La coexistence de textes domaniaux, routiers, urbanistiques et pénaux exige une lecture coordonnée. La publication de versions consolidées et de barèmes régulièrement actualisés contribuerait à la sécurité juridique des usagers et des services de contrôle.

Il importe dès lors d'adapter les mécanismes juridiques afin de garantir une meilleure conservation des infrastructures et une plus grande responsabilisation des usagers de la route. Cette modernisation suppose, en premier lieu, un renforcement du cadre législatif en harmonisant les textes applicables au domaine public routier avec les réalités contemporaines. Les règles relatives à la responsabilité civile, pénale et administrative doivent être clarifiées afin d'éviter les difficultés d'interprétation et de permettre une application uniforme des sanctions.

La réparation du dommage doit accompagner la réponse pénale lorsque ses conditions sont réunies. L'article 108 du Code de la route fournit déjà une base expresse au remboursement des frais de réparation ; les règles civiles peuvent également être mobilisées selon la nature du préjudice. Une réforme pourrait préciser les modalités d'évaluation et de remise en état, sans confondre cette obligation avec le principe du pollueur-payeur, qui relève d'un contexte juridique propre.

Enfin, la modernisation de la responsabilité passe également par une meilleure coordination entre les autorités administratives, judiciaires et techniques chargées de la gestion du réseau routier. Une coopération renforcée entre les services de voirie, les autorités de transport, les forces de l'ordre et les juridictions compétentes contribuerait à une application plus rigoureuse de la loi et à une lutte plus efficace contre les atteintes aux chaussées et à leurs dépendances. Ainsi, la modernisation du régime de responsabilité ne constitue pas seulement une réforme juridique, mais également un levier essentiel de bonne gouvernance, de protection du domaine public et de développement durable des infrastructures routières en République démocratique du Congo.

2. Renforcement des capacités des institutions de contrôle et de répression

Le renforcement des capacités des institutions de contrôle, de surveillance et de répression est essentiel à la protection des chaussées et de leurs dépendances. Il doit porter sur les moyens matériels, la formation juridique et les compétences techniques. L'agent doit pouvoir distinguer le simple désordre routier, l'irrégularité administrative et l'infraction dont les éléments peuvent être établis.

L'acquisition d'équipements de pesage, d'outils de relevé et de dispositifs de conservation des preuves faciliterait la détection des atteintes et l'identification de leurs auteurs. Ces moyens doivent être accompagnés de procédures d'utilisation fiables, de contrôles de leur fonctionnement et d'un accès contradictoire aux éléments retenus dans les poursuites.

Par ailleurs, une meilleure coordination entre les différentes institutions concernées demeure indispensable. Les ministères en charge des infrastructures, des transports, de la justice et de l'intérieur, ainsi que les autorités provinciales et locales, doivent développer des mécanismes permanents de collaboration et d'échange d'informations. Cette synergie favoriserait une intervention rapide face aux atteintes constatées, une meilleure exécution des décisions administratives et judiciaires ainsi qu'une gestion plus cohérente de la protection du patrimoine routier.

CONCLUSION

L'analyse de la répression des atteintes aux chaussées et à leurs dépendances en droit positif congolais met en évidence l'importance capitale de la protection du domaine public routier dans un État soucieux de promouvoir le développement économique, la sécurité des usagers et la préservation des infrastructures publiques.

Les chaussées et leurs dépendances constituent un patrimoine collectif dont l'intégrité conditionne la mobilité des personnes et des biens ainsi que l'efficacité des échanges économiques. Leur protection appelle une réponse adaptée à la nature du comportement, à la preuve du dommage et aux exigences de la légalité pénale.

L'étude met en évidence des fondements précis : l'article 110 du Code pénal pour les dégradations qu'il vise, l'article 108 du Code de la route pour le dommage fautif ou involontaire, et les articles 109 et 110 de ce dernier code pour certaines entraves. La distinction entre ces qualifications, les obligations de réparation et les mesures administratives est déterminante pour éviter les poursuites insuffisamment fondées.

L'analyse normative ne suffit pas à mesurer l'effectivité des sanctions. Une étude de décisions et de dossiers de contrôle permettrait d'apprécier la fréquence des poursuites, les difficultés de preuve et l'exécution des réparations. Cette perspective prolonge les propositions de clarification des textes et de renforcement institutionnel développées ici.

La responsabilité pénale apparaît ainsi comme un instrument indispensable de dissuasion et de répression, mais son efficacité dépend étroitement de la capacité des institutions chargées du contrôle, de la surveillance et des poursuites à exercer leurs missions avec indépendance, compétence et rigueur.

Une politique pénale cohérente doit s'accompagner d'une meilleure coordination entre les autorités administratives, judiciaires et policières afin que les sanctions prévues par la loi soient effectivement appliquées à tous les auteurs d'infractions, sans distinction. Le respect du principe de légalité, des droits de la défense et de la proportionnalité des peines demeure également essentiel pour garantir une justice pénale équilibrée.

BIBLIOGRAPHIE

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *Constitution du 18 février 2006*, telle que révisée par la loi n° 11/002 du 20 janvier 2011.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *Code pénal*, décret du 30 janvier 1940, tel que modifié et complété, notamment par la loi n° 15/022 du 31 décembre 2015 ; livres premier et II.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *Code civil, livre III : des contrats ou des obligations conventionnelles*, décret du 30 juillet 1888, art. 258 et 259.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *Loi n° 73-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés*, telle que modifiée, art. 55.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *Loi n° 78/022 du 30 août 1978 portant nouveau Code de la route*, notamment art. 2, 7, 99, 108 à 110, 113, 124 et 133 à 146.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO, *Décret-loi n° 080 du 17 juin 1998 instituant une nouvelle unité monétaire en République démocratique du Congo*.

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, Reychler 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° ISSNB : 2790-3095 (impr.)
N° ISSNB : 2790-3109 (ligne)

