



Listes de contenus disponibles sur: [Scholar](#)

L'ORGANISATION PRATIQUE DES FLUX DE PASSAGERS DANS LA REGION DE BUTEMBO-BENI

Journal homepage: ijssass.com/index.php/ijssass

L'ORGANISATION PRATIQUE DES FLUX DE PASSAGERS DANS LA REGION DE BUTEMBO-BENI[☆]

NZANZU KAVUNGA LWANZO^{a*}

A. Chef de Travaux à l'Université Catholique du Graben(UCG)/Butembo – RD Congo. Membre du Centre de Recherche en Économie du Développement (UCG)

Received 15 December 2022; Accepted 26 February 2023

Available online 1 March 2023

ARTICLE INFO

Keywords:

Organisation

Pratiques

Flux des passagers

ABSTRACT

Le flux des passagers sur l'axe routier Butembo-Beni-Kasindi constitue un des éléments importants pour le développement socio-économique de la région de Butembo-Beni. Les pratiques d'organisation de transport facilitent les mouvements dans cette contrée. Pourtant, l'insécurité dans la région constitue l'un des facteurs qui limitent les déplacements et asphyxient l'économie et le social de la population locale. Les flux sont décroissants au fil du temps et la pauvreté est manifeste. Ce papier analyse les pratiques d'adaptation des acteurs par route et relève les facteurs internes et externes qui impactent les flux dans cette région en guerre. Les approches socio-économique et géographique ont permis d'aborder le thème de recherche, la méthode inductive ainsi que la technique d'échantillon par commodité nous ont conduit aux résultats tels que les chauffeurs sont en solidarité sur la route pour assurer leur sécurité et celle de passagers, ils collaborent avec les rabatteurs à la recherche des clients. Il faut noter aussi en moyenne une baisse de 21% pour les voitures-taxis, de 38% pour les voitures privées, de 68% pour les minibus de 2018 à 2020. Enfin, la proximité de la région avec l'extérieur, le dynamisme de la population, l'existence des corporations de transport, l'entretien de la route, les facteurs historiques sont autant des facteurs qui favorisent les déplacements dans la région sur l'axe routier étudié. L'insécurité dans la région, la mauvaise gouvernance, l'absence de politique de transport, la pauvreté sont des facteurs qui freinent les déplacements de populations de la région.

1. Introduction

Dans les pays pauvres les mobilités sont en difficulté suite à la mauvaise gestion des infrastructures et des moyens financiers par certains pouvoirs publics. Certains gouvernements africains ne s'offrent pas encore des services efficaces pour mettre tout en ordre et permettre que les flux des personnes et des marchandises se fassent dans un climat stable et sur les infrastructures plus viables et durables.

Certaines des régions en Afrique Sub-Saharienne sont en situation de troubles à répétitions voire de crise géopolitique. Les pratiques de corruption s'intensifient, fragilisent le pouvoir public et aggravent les conditions de déplacement. Il s'observe aussi « *l'inefficacité des réformes politiques et institutionnelles, la faiblesse de performance des administrations centrales et déconcentrées, la non maîtrise de la démographie, le manque d'emplois pour la majeure partie des jeunes, etc. Très généralement, ces déficits amplifient les revendications d'ordres sociaux, identitaires et politiques. De même, cela met en péril l'unité nationale, tout en augmentant la migration et les mobilités de tous ordres* » (Dakouo, 2017).

De ce fait, les infrastructures de transport se dégradent et/ou disparaissent en Afrique. Pourtant, penser à introduire un système de mobilité efficace dans un pays qui accuse déjà un retard dans le secteur de transport peut aider les populations à se déplacer dans

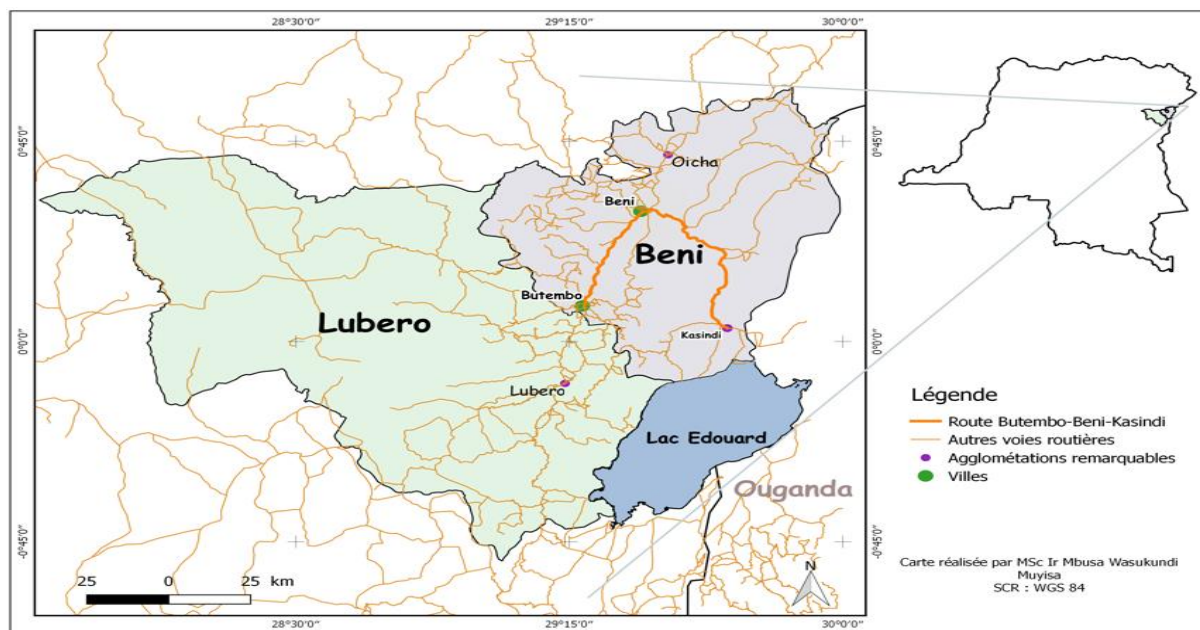
différentes régions pour divers motifs.

En République Démocratique du Congo, la situation demeure la même, des régions sont déconnectées et enclavées. Le problème se situe dans presque tout le pays. Or, intégrer les milieux renvoie à la relation socio-économique, culturelle et politique entre les régions. Force est de constater que dans la région de Butembo-Beni on assiste à la situation d'insécurité sur les itinéraires encore viables auquel s'ajoute le délabrement des infrastructures routières.

Le délabrement excessif et quasi généralisé des routes dans presque tout le pays de la RD Congo empêche typiquement les transporteurs d'offrir des services continus dans la Région de Butembo-Beni avec toutes les conséquences sur le social et l'économie locale bien que celle-ci est déjà affectée, il y a plus d'une décennie, par la recrudescence de la guerre.

Se déplacer dans cette région devient de plus à plus inquiétant. Bien qu'on assiste au flux important dans cette partie du pays, la population se déplace à ses risques et périls. Dans cette optique, comment les acteurs organisent les différents flux dans la région de Butembo-Beni ? En quoi sont influencés les flux des passagers sur l'axe routier Butembo-Beni-Kasindi ? Il s'agit de relever et d'analyser les différentes pratiques de flux ainsi que les facteurs influençant le transport de passager dans la Région.

Figure N°1 : Région de Butembo-Beni



Source : Mbusa Wasukundi Muyisa

Ce papier essaye d'analyser les pratiques des acteurs par route et de relever les facteurs internes et externes qui impactent les flux dans cette région en guerre. Nous nous focalisons plus particulièrement sur la route Butembo-Beni-Kasindi.

Etant donné que la crise engendre des forts déséquilibres entre l'offre et la demande de transport, dans la mesure où elle rend encore plus dure la vie sous toutes les dimensions (sociale, économiques, culturelles, politiques, etc.), ces déséquilibres amplifient les besoins de déplacement dans la région. Ceci se justifie par l'absence de l'Etat dans le service de transport longtemps abandonné. Il s'observe alors la récupération du secteur de transport par les entrepreneurs privés qui n'ont pas de moyens suffisants et qui s'organisent et offrent des services au niveau qu'ils peuvent sans pour autant résorber les besoins de déplacement.

Par ailleurs, il faut également souligner d'autres éléments qui influencent le déplacement dans la plupart des pays de l'Afrique subsaharienne, « *des mouvements motivés par les opportunités économiques d'un ailleurs meilleur que chez soi, la*

dégradation de la terre qui rend de plus en plus précaire la vie des millions des paysans, les persécutions politiques des régimes sanguinaires et autocratiques, la surpopulation ayant un impact sur la production agricole et la survie des populations et causant de mouvements internes et externes des masses, un exode rural, une urbanisation sauvage, les tensions et violences » (Tegera, 2017). Ainsi, les villes deviennent les lieux de refuges, les inégalités s'accroissent et la pauvreté est manifeste. Il faut donc dire que les déplacements induisent les mobilités post-migratoires dans certains pays en Afrique. Les individus sont souvent à la recherche de meilleures conditions de vie (accès à l'emploi, l'éducation, les soins de santé, l'électricité, l'eau, la paix, etc.) dans les villes qui en réalité n'arrivent pas à satisfaire les besoins des habitants et des migrants. Ceci occasionne de nouveaux déplacements vers d'autres régions.

La mobilité dans la région de Butembo-Beni dans le contexte de crise et des conflits demeure une question préoccupante. Les enjeux des déplacements de la population sont certes liés aux facteurs endogènes et exogènes que nous analysons plus loin.

Aussi, la ville de Butembo a toujours été en interaction avec la ville de Beni et la frontière de Kasindi se situant à plus de 134km, au Nord-Est de la RD Congo. Cette frontière facilite les échanges entre la RDC et l'Ouganda. L'on observe ainsi un mouvement des échanges transfrontaliers entre la région de Butembo-Beni et l'Ouganda. Ce mouvement est malheureusement freiné, il y a plus d'une décennie, par les groupes rebelles qui opèrent sur l'axe routier Butembo-Beni-Kasindi. En plus de menaces, de rançons, de pertes de vies humaines, les rebelles incendient véhicules et villages. Ces actions laissent à s'interroger sur la manière dont sont organisés le déplacement des populations.

Actuellement, la manière d'organiser la mobilité efficiente et sûre dans le pays est déficiente. La mission de l'Etat, celle d'assurer la protection et la circulation des personnes et de leurs biens, s'est amoindrie. Dans la région de Butembo-Beni, le déplacement devient de plus à plus pénible, les passagers se déplacent dans l'incertitude, surtout pour les commerçants et les transporteurs qui n'ont que ces activités pour vivre. Ils sont obligés de faire des navettes sur les axes insécurisés à leurs risques et périls.

Du point de vue méthodologique, ce papier s'oriente vers une démarche inductive. Celle-ci nous permet de partir des cas particuliers et d'approfondir notre analyse à partir de données issues de l'organisation pratique des flux. L'induction peut être comprise comme « *une généralisation empirique ;... une réforme des théories, hypothèses ou intuitions à la lumière de l'expérience et de son analyse* » (Blais & Martineau, 2006). L'approche socio-économique et l'approche géographique nous sont utiles pour bien cerner les déplacements de passagers. Etant donné que le déplacement est un terme complexe et qu'il touche à la fois les aspects économiques, sociaux et physiques (Milion, 2015), nous nous limitons à déterminer certains aspects économiques : les coûts de transports,

les péages, les frais de carburant et les cotisations que paient les transporteurs dans les parkings.

Notre article porte sur les données issues des entretiens soutenus par le questionnaire d'enquête ainsi que des sources documentaires extraites d'ouvrages sur le transport. Notre enquête s'est déroulée à Butembo et à Beni. De ce fait, nous nous sommes servis de la technique d'échantillonnage « *accidentel* » (Dufour & Gazo, 2012) qui consiste à sélectionner les enquêtés en se basant sur leur accessibilité et disponibilité dans un lieu sélectionné et permet de choisir les individus conformément aux critères définis. Pour notre étude, cette technique nous a permis d'enquêter les voyageurs et les chauffeurs présents dans les parkings, ceux qui arrivent et ceux qui partent. Nous avons fait le choix d'interroger dans les parkings parce que c'est dans ceux-ci qu'il a été facile d'accéder à nos enquêtés.

Bien plus, les échanges commerciaux dans la région frontière constituent un des éléments déclencheurs de « *l'intégration de proximité* » (Musila, 2015). La route Butembo-Beni-Kasindi est, il y a des années, la porte d'entrée et de sortie au travers de laquelle la région de Butembo-Beni réalise les importations et les exportations. C'est ainsi que les villes de Beni et de Butembo sont actuellement la « *plateforme d'envergure régionale* » (Musila, 2015) qui alimente d'autres régions à l'intérieur du pays. Cependant, l'insécurité engendre d'énormes difficultés ; la présence des milices et leurs actions freinent le développement dans la région de Butembo-Beni.

2. Pratiques d'organisation de transports dans la Région de Butembo-Beni

Les pratiques d'organisation de flux dans les associations de transports, dans les parkings et pendant les voyages sont issues des différentes stratégies d'organisation de transports des voyageurs dans la région de Butembo-Beni. Les transporteurs dans la région de Butembo-Beni s'organisent et conçoivent

des stratégies pour essayer harmoniser le marché de transport. Il s'agit à la fois d'une réaction et d'une adaptation face à la conjoncture socio-économique de la Région. La question est d'ores et déjà de savoir qu'est-ce qu'une organisation, une pratique, une association de transports ?

Comme organiser c'est créer de l'harmonie dans une structure en se basant sur de règles qui la régissent pour atteindre les objectifs, MBIDA (2009) définit l'organisation comme étant « *l'activité d'organiser qui consiste notamment à élaborer une structure, des procédures, un ordre propre au système. L'organisation est le cadre que représente pour ses membres l'état d'un système après l'acte d'organiser, notamment en termes de structures et de culture. L'organisation est une institution sociale en tant que système organisé* »

L'organisation de services renvoie à la réglementation liée à l'activité de transport, aux moyens de transports, aux transporteurs capables d'assurer la sécurité (la vitesse, les manœuvres suite au délabrement de la route, etc.) des voyageurs depuis le parking de départ jusqu'au parking d'arrivé, de chercher les clients à l'intérieur et à l'extérieur des parkings. Mais aussi, elle définit les prix de tickets de transports en fonction du trajet, les heures des prestations de services.

En considérant les services de transport comme un système organisé qu'il soit « formel ou informel », ces services sont effectifs lorsqu'il y a des interactions entre les transporteurs et les voyageurs grâce aux différentes pratiques organisationnelles.

Les pratiques sont ici considérées comme la manière de procéder, les démarches suivies par les associations de transports pour une bonne organisation de flux de voyageurs. FREGA (2016) aborde le terme pratique comme faisant référence à l'action, au mécanisme, à l'habitude et à l'activité en fonction de la façon dont les individus agissent dans un milieu social ; plus loin il souligne que « *la pratique renvoie d'abord à la dimension sociale, institutionnelle et technique du*

contexte dans lequel le fait d'agir a lieu. Là où la question centrale dans l'analyse de l'action est l'intérêt pour ce qui la motive, dans le cas de la pratique l'attention est d'abord portée sur son fonctionnement en contexte, son déploiement dans l'extériorité ».

Ainsi, l'analyse de pratiques dans l'organisation de transports de voyageurs nous permet de comprendre les actions et les savoir-faire des acteurs, d'avoir des idées claires sur les flux. Différentes actions des acteurs sont observées au sein de l'environnement professionnel et dans le contexte bien défini. Pour une bonne organisation ces acteurs peuvent se regrouper en association de transports, appelées « coopératives de transport ».

Le terme « *coopérative désigne une association autonome de personnes volontairement réunies pour satisfaire leurs aspirations et besoins économiques, sociaux et culturels communs au moyen d'une entreprise dont la propriété est collective et où le pouvoir est exercé démocratiquement... afin d'aider les adhérents à créer et développer un secteur bien particulier de l'économie, viable et dynamique, comprenant les coopératives, qui répond aux besoins sociaux et économiques de la collectivité* » (Organisation Internationale de Travail, 2002). GUGENHEÏM et al. (1986) précisent que « *les coopératives réunissent des personnes physiques et morales de tailles et caractéristiques différentes selon la règle : "une personne, une voix"... L'objet n'est plus la plus forte rémunération du capital, mais la qualité ou le prix du service ou de produit* ».

De notre part, nous tentons définir la coopérative de transports comme étant une forme d'organisation des transporteurs qui se conviennent pour résoudre le problème de déplacement, d'octroyer de l'emploi aux membres et de défendre les intérêts du groupe et des membres afin de réduire le niveau de la pauvreté. Dans le domaine de transport, les coopératives ont de l'importance dans la manière de contribuer au

déplacement des personnes dans une région et dans la prise en considération des intérêts des acteurs (les chauffeurs, les rabatteurs, les gestionnaires de gares, etc.) intervenant dans l'organisation de transport des passagers.

2.1. Pratiques des acteurs dans l'organisation du transport

Les coopératives de transports dans la région de Butembo-Beni ont leur manière de faire dans les échanges entre les deux villes et l'agglomération de Kasindi. Pour y arriver, les chauffeurs de voitures, de bus et de mototaxis sont les principaux acteurs dans la facilitation de déplacement, les rabatteurs interviennent dans la recherche des clients et dans le chargement de petits colis de voyageurs, ceux-ci reçoivent de chauffeurs une prime après le remplissage de véhicules. La plupart des chauffeurs ne sont pas propriétaires de véhicules. Le chauffeur qui conduit le véhicule pour le compte de son patron est rémunéré le prix du ticket payé par le passager. Alors que les dépenses courantes (taxe de la mairie, taxe de la gare, péages, achat du carburant, les petites pannes, le lavage du véhicule) sont effectuées par le chauffeur avant et/ou pendant les voyages, ces dépenses sont déduites de recettes provenant de clients ; les grosses réparations telles que la révision du moteur, l'achat des pneus, sont prises en charge par le propriétaire (le patron) du véhicule.

2.1.1. Défaillances dans l'organisation pratiques de flux

L'organisation de transport dans cette contrée présente certaines défaillances. D'une part, il y a de l'irrégularité dans les horaires de voyages qui conduit à la perte de temps pour les voyageurs, le voyage ne peut commencer que lorsque le véhicule est rempli ;

d'autre part, il faut noter que la capacité maximale du véhicule n'est pas souvent respectée, le nombre de passagers à bord est souvent supérieur au nombre de sièges et donc les conditions de voyages sont pénibles pendant le voyage dès lors que les voyageurs sont coincés. Les règles mises en place par le gouvernement ne sont pas respectées. Pourtant l'article 11 de l'arrêté ministériel n°409/CAB/Min/TVC/0012 de 2007¹ détermine le nombre de passagers pour chaque type de véhicule : « *5 personnes pour les taxis et voitures particuliers, 15 personnes pour les taxis-bus, 23 personnes pour les mini-bus et 106 pour les bus et autobus* ». Cet article est violé par les conducteurs de véhicules au su et au vu de la police de circulation routière (PCR) qui pourtant doit contrôler et interdire ces genres pratiques. En réalité, il est courant de voir 6 personnes à bord de taxi-voiture, 19 personnes à bord du taxi-bus. Il s'observe la corruption qui est devenue l'usage courant. La police se contente de pots-de-vin reçus des chauffeurs. La réglementation est par conséquent piétinée par ceux qui sont sensés la faire respecter et par ceux pour qui elle a été mise en place.

Dans le temps, les heures de pointe pour voyager étaient fixées entre 05h et 8h du matin ; actuellement, la situation de crise ne permet plus aux gens de voyager très tôt le matin. Il faut d'abord se renseigner sur la situation sur la route pour éviter de tomber dans les embuscades (entre les mains de ravisseurs). Bien évidemment, cela n'est pas la solution au problème parce que les bandits ne préviennent pas et n'opèrent pas aux mêmes heures tous les jours.

2.1.2. Organisation pratiques de flux

Les villes de Butembo et de Beni et l'agglomération de Kasindi sont complémentaires en termes d'organisation pratique de flux, les enquêtes nous

¹ « Ministère de transport et voies de communication, arrêté Ministériel n°409/CAB/Min/TVC/0012/2007 du 20 Avril 2007 relatifs à la fixation des conditions des modalités des véhicules devant assurer le transport en commun des personnes en république démocratique du Congo,

Article 11 ».

révèlent que les acteurs de transport de la région ont les mêmes stratégies qu'ils mettent en place bien qu'ils sont issus de différentes associations de transports. Etant donné l'insuffisance de l'espace dans les parkings, on retrouve des véhicules stationnés le long de routes.

Les stratégies au niveau de gares sont telles que :

- Les chauffeurs sont en relation avec les « bombeurs » (rabatteurs) pour les aider à trouver les clients et les acheminer vers le véhicule du chauffeur, c'est qu'on appelle phénomène « LITSATSA2 »,
- Suivre l'ordre d'alignement en fonction de la liste établie ;
- Faire régner de l'ordre, rendre abordable le prix d'adhésion ;
- L'installation des gares à proximité des marchés d'où viennent la majeure partie de clients (les voyageurs) pour essayer de se rapprocher de passagers et les éviter à des déplacements coûteux pour atteindre les gares ;
- Le contrôle de passagers par les agents de renseignement avant le départ afin de se rassurer de la sécurité de tous à bord des véhicules. Ce contrôle est superficiel puisqu'il ne concerne que la vérification de la carte d'identité du passager. Les agents de contrôle devraient s'intéresser à vérifier aussi ce que les passagers ont comme colis.

Comme mentionné bien avant, les flux de voyageurs s'effectuent sur l'axe insécurisé dans la région. Cette situation conduit les transporteurs à voyager dans les conditions d'incertitude, cela les amène ainsi à concevoir des stratégies pour essayer de réduire les

risques bien que ces stratégies ne rassurent pas du tout. Voici le témoignage de Musavuli³ l'un de chauffeurs rencontrés lors les enquêtes : « *Pendant notre voyage, nous restons en collaboration avec le bureau de l'agence de transport de Beni et celui de Kasindi. Ceux-ci s'imprègnent régulièrement de la situation sécuritaire sur la route et font leur possible pour prévenir le chauffeur en voyage si la nécessité se fait sentir compte tenu des informations recueillies. Aussi, les chauffeurs sont priés d'être observateurs. Ils doivent ainsi signaler les mouvements suspects rencontré sur le tronçon (Butembo-Kasindi ; Beni-Kasindi). Le regret en est que, il n'y a pas d'attention particulière de la part des agents de l'ordre même lorsqu'ils sont en possession de l'information sur les mouvements suspects identifiés sur la route. Le constat est que souvent l'intervention survient après que le drame se soit produit (pertes de vies humaines, pillages, véhicules brûlés, ...). Les chauffeurs et les passagers bénéficient rarement de la protection par les agents de sécurité, ...* ». Mais l'endurance qu'ont ces acteurs démontrent en suffisances une certaine détermination et l'attachement aux activités qui constituent leur vécu quotidien.

L'axe routier Butembo-Beni-Kasindi étant trop dangereux suite à la recrudescence des embuscades, la dégradation de la situation sécuritaire sur les dits tronçons pouvait trouver solution dans la mise en place d'un convoi c'est-à-dire les véhicules escortés par les militaires pour assurer la sécurité des voyageurs sur l'axe routier pendant le voyage. Cependant, cette pratique ne rassure pas les transporteurs d'après Vinywa l'un des chauffeurs : « *on pouvait bien le demander, mais l'expérience de la route Luna-Komanda où on tue et pille en plein convoi nous fait*

² Phénomène « LITSATSA », c'est le fait que dans l'organisation de transport le gestionnaire de la gare accorde une liberté aux transporteurs de chercher les clients dans la gare et à l'extérieur de celle-ci sans suivre l'ordre pendant un intervalle de temps bien déterminé, souvent le matin entre 6h et 8h. Au-delà de ces heures, les véhicules doivent être alignés dans la gare, le véhicule qui occupe la deuxième place ne reçoit les clients que lorsque le véhicule de la première place est rempli, au fur et à mesure jusqu'à arriver au dernier véhicule sur la ligne. Mais il peut arriver que tous les véhicules ne

trouvent pas de clients. Ces véhicules gardent leur ligne pour le lendemain après le Phénomène « LITSATSA », s'ils n'ont pas trouvé de clients.

³ Musavuli, c'est l'un des enquêtés chauffeurs de voitures taxis qui effectuent des navettes sur l'axe Butembo-Beni-Kasindi. Il a été interrogé dans le parking centrale de Beni en Février 2022

hésiter. Nous sommes exposés et sacrifiés vraiment... ». Le transport devient le casse-tête pour les chauffeurs dans la région.

Pour essayer de résoudre le problème, les chauffeurs sont en solidarité sur la route pour assurer leur sécurité et celle de passagers. Un des chauffeurs témoigne : *« Depuis le début de l'insécurité sur la route nous voyageons par groupe de véhicules, surtout quand nous approchons les tronçons plus insécurisés et nous sommes toujours en collaborations avec les chauffeurs qui roulent en sens inverse que nous. Ils nous demandent si la situation de là où nous venons est calme, nous aussi nous leur demandons la même chose ».* Ceci ne suffit pas car les coupeurs de la route arrivent parfois à faire du mal soit à tout le groupe des véhicules soit à une partie de ce groupe. C'est pourquoi les chauffeurs sont obligés de s'informer tout le temps sur la situation sécuritaire dans tout leur parcours du voyage. Tout le monde voyage ainsi dans l'incertitude et dans la peur. Ceci se manifeste dans le propos d'un autre chauffeur : *« lorsque nous sommes en train de voyager et qu'on informe qu'il y a des gens suspects à quelques kilomètres devant nous, nous nous arrêtons pendant un temps pour alerter le service de sécurité, nous continuons le voyage lorsque les militaires nous rassurent que la situation est sous contrôle. Malheureusement, il y a des jours où les militaires n'interviennent pas et si on est déjà loin dans le trajet, on ne peut rien faire et c'est comme ça que les gens sont souvent victimes ».*

Le flux de personnes dans la région se fait sur le tronçon risqué, la vie de passagers est exposée à tout risque. C'est qui étonne le plus est que les bandits opèrent non loin de camps de militaires sur cette route. Dans ce contexte de crise, il y a lieu de s'interroger sur l'évolution des flux des véhicules sur l'axe Butembo-Beni-Kasindi.

Notons en moyenne la baisse de 21% environ pour les voitures-taxis, de 38% pour les voitures privées, de 68% pour les minibus pour les trois années considérées

(2018, 2019, 2020). Il est donc d'urgence pour les autorités de penser comment éradiquer l'insécurité qui ne cesse d'asphyxier les trafics, le social et l'économie. Il faut mettre en place des mesures plus efficaces et durables pour améliorer la situation sur ce tronçon étant donné l'importance de déplacements dans la région.

2.2. Acteurs intervenants dans l'organisation pratique des flux

En RD Congo, plus particulièrement dans certaines villes, on distingue deux types d'acteurs intervenant dans le secteur de transport : l'Etat qui intervient dans le transport public et les entrepreneurs privés constitués des associations de transport.

Dans la région de Butembo-Beni, l'existence des acteurs dans le domaine de transport trouve son sens grâce aux différentes activités initiés par la population locale. *« L'association des propriétaires des véhicules à louer, les différentes associations des taximen, etc. »* (Musongora, 2015). Concernant la gestion des membres, ces associations ont une politique de décentralisation. Chaque parking a son responsable, ce dernier est voté par les membres du parking pour un mandat d'une année. Il gère les membres, établit les rapports qu'il envoie régulièrement au bureau principal qui centralise tous les rapports provenant des différents parkings.

Nous nous intéressons au transport collectif dans la région de Butembo-Beni. Celui-ci comprend des associations de transport initiées par les entrepreneurs locaux. Ceux-ci sont en interaction et organisent les déplacements interurbains. Les associations sont constituées des propriétaires de véhicules et des employés(chauffeurs) qui ne disposent pas de leurs propres véhicules. Pour devenir transporteur affilié à l'association il faut se présenter avec le permis de conduire en cours de validité et le montant d'adhésion équivalent à 120 \$US pour celui qui n'a pas de véhicule. Le propriétaire de véhicule (le chauffeur

patron) présente le permis de conduire et autres documents qui attestent qu'il est propriétaire du véhicule et paie 250 \$US. L'adhésion est sanctionnée par la carte de membre. L'objectif général de ces associations est de défendre les droits des chauffeurs, les aider à trouver des véhicules et faciliter les voyages des passagers.

Bien que les transporteurs soient attachés à leur parking, ils cherchent les clients en dehors de parkings. Signalons également que l'insuffisance des surfaces de parkings conduit les chauffeurs à stationner les véhicules le long de la route à proximité des parkings. Cela traduit en fait la réponse à des espaces réduits et non aménagés. Cette forme d'occupation de voiries a malheureusement comme conséquences les accidents, les encombrements, etc. Les piétons sont les premières

victimes de ces genres de pratiques qui pourtant devraient être organisées par la Police de Circulation Routière (PCR) qui est censée participer à la gestion de l'espace. C'est cette léthargie qui est à l'origine de la prolifération des parkings informels qui échappent à la réglementation de stationnement des engins dans le milieu. Dans la même perspective, Ntungila-Nkama (2010) considère que « *l'abandon de cet important volet de responsabilité sociale a progressivement conduit... à l'accroissement exponentiel des « gares » routières appelées couramment des « parkings », ce qui a abouti à l'apparition des parkings irréguliers* ». Concrètement, voici quelques catégories d'associations de transporteurs interrogés qui font de trafics sur l'axe routier en étude, nous précisons que le nombre des chauffeurs membres n'a pas été révélé :

Figure 2 : dénomination des associations de transport

Sigles	Dénominations	Chauffeurs enquêtés
A.C.CO	Association de Chauffeurs du Congo	3
A.C.D.C	Association Congolaise pour le Développement et la Communication	2
FE.TRO.CO	Fédération des Transporteurs Routiers du Congo	2
CAAKB express	Club des Amis d'Amshao Kighoma Bienfaits express	2
-----	KALIF express	1

Source : nos enquêtes

En outre, l'axe routier qui fait l'objet de notre étude comprend différents tronçons. Ces derniers commencent ou se terminent par le point de départ ou destination, par conséquent les prix des tickets sont différents suivant la distance à parcourir. Alors que le prix est connu pour chaque itinéraire, il arrive de fois que certains passagers négocient avec le chauffeur afin de bénéficier soit d'une certaine réduction soit de maintenir le prix dans le cas où le passager dispose des bagages qui pèsent ou qui occupent de l'espace considérable à bord du véhicule. Ces négociations aboutissent généralement au profit du passager. Les enquêtes réalisées auprès de 10 chauffeurs montrent

que le prix de tickets varie entre 6\$US et 20\$US sur l'axe Butembo-Beni-Kasindi pour les voitures, il est de 2,5\$US pour la camionnette Dyna et pour la Mototaxi entre Butembo et Beni. En général, les passagers qui voyagent de Butembo jusque Kasindi ou inversement utilisent les voitures.

Les différentes dépenses sont déduites des recettes issues du voyage. Celles-ci sont de deux catégories ; les dépenses directes et indirectes. Seules les premières font l'objet de l'étude. Les dépenses directes sont directement liées au voyage et sont celles que les chauffeurs doivent effectuer avant de commencer et en cours de voyage. Elles sont constituées de la taxe de la

mairie, la cotisation du parking (gare), le salaire du chauffeur, les primes de rabatteurs, les péages, les frais du carburant mais aussi de taxes informelles obligatoires payées au niveau différentes barrières de militaires (tronçon Beni-Kasindi).

Les recettes et les dépenses varient suivant le tronçon et mode de déplacement. En analysant par exemple cette situation pour la voiture (Figure 3) grâce à l'enquête effectuée, nous avons constatés que la capacité maximale de passagers à bord est de 6

personnes et que sur le tronçon Butembo-Beni, le chauffeur réalise le profit de 13,7 \$US ; le voyage sur le tronçon Beni-Kasindi génère 49,2\$US tandis que celui sur le tronçon Butembo (Bbo)-Beni-Kasindi rapporte 65,3\$US. Ces différentes recettes sont déduites de dépenses déjà mentionnées. Pour les chauffeurs qui font « aller-retour » il suffit de multiplier les différents montant par deux pour trouver les différentes recettes réalisées sur les tronçons.

Figure 3 : Recettes et dépenses effectuées par voyage (en \$US)

Tronçon	Rctte	Péages		Mairie	Gare	Chauffeur	Rbttteur	Carburant		Barrières informelles		Profit
		Nbre	Cash					Litres	Cash	Nbre	Cash	
Bbo-Beni	36	1	2	3	2	6	1	6	8,3	0	0	13,7
Beni-Kasindi	90	1	4	3	2	15	1	10	13,8	4	2	49,2
Bbo-Beni-Kasindi	120	2	6	3	2	20	1	15	20,7	4	2	65,3

Source : Nos enquêtes

Nbre = Nombre Rctte = Recette Rbttteur = Rabatteur Bbo = Butembo

Nous réalisons que plus de 62,2% de recettes constituent les dépenses pour les voitures qui font des navettes Butembo-Beni alors que environs 46% de recettes sont affectées aux dépenses de voyages pour les voitures qui quittent Beni et Butembo pour Kasindi.

2.2.1 Mouvement transfrontalier

L'organisation de flux à la frontière de Kasindi s'avère important. Il y a des années que la plupart des voyageurs de la région de Butembo-Beni s'orientent vers les pays voisins à la recherche de marché afin d'approvisionner la région. Certains traversent la

frontière à la recherche des soins de santé, d'autres pour aller étudier dans les universités au Kenya ou en Ouganda. Au fil des années les traversées à la frontière se sont accrues. La déconnexion en termes d'infrastructures de transport entre les régions à l'intérieur du pays est l'un des éléments qui accentuent les mouvements transfrontaliers dans la région.

Comme « *la liberté de circulation permet aux citoyens d'une communauté économique régionale de se déplacer, de vivre, de travailler, de fournir un service ou de commercer dans un autre pays de cette CER dans les mêmes conditions (ou dans des conditions similaires) qu'un citoyen de ce pays ..., les processus de gestion des risques, y compris les mécanismes d'autorisation préalable, tels que les informations préalables sur les passagers ou les dossiers passagers, peuvent servir à répondre aux préoccupations*

légitimes des États concernant l'entrée et le séjour des voyageurs qui ne sont pas de bonne foi » (OIM, 2020). De même, les voyageurs qui fréquentent la frontière de Kasindi sont soumis au mécanisme de contrôle avant de traverser. Mpoyi Wa Mpoyi⁴, rencontré à Kasindi, révèle que « *chaque voyageur est contrôlé par les agents de service de migration appelés officiers d'immigration. Avant de traverser la frontière, ces officiers procèdent à la vérification de la carte d'identification, du passeport, du tenant lieu de passeport ou du laissez-passer individuel en cours de validité... Les mécanismes de contrôle et de surveillance exigent que le voyageur passe au niveau de service d'enregistrement afin de mettre le cachet sur le document à chaque mouvement qu'il effectue, à l'entrée tout comme à la sortie* ».

Cependant, les mécanismes de contrôle n'arrivent pas à maîtriser les pratiques de fraudes à la frontière de Kasindi, certains voyageurs traversent sans être contrôlé et c'est à ce niveau que le poste douanier présente une défaillance en termes de sécurité. Les services de surveillance sont insuffisants pour pouvoir dissuader les voyageurs sans documents. Une des alternatives c'est de faire en sorte que la frontière intègre les aspects sécuritaires dans les processus de contrôle et de surveillance pour éviter toute forme de criminalité dans la région. En fait, au vu de la réalité, le problème de gestion du poste frontière de Kasindi a comme conséquence la prolifération des pratiques informelles dans la zone frontière, bien que d'autres facteurs puissent être mis en évidence (la corruption, la fraude, en occurrence). Ces pratiques consistent à payer de petites sommes qui varient selon le cas et permettent d'accélérer le traitement de dossier des voyageurs. Aussi, certains voyageurs esquivent les services de contrôle et préfèrent traverser la frontière à pied loin de passages officiellement reconnus.

Alors que, le visa est obtenu en payant 50\$US à la

frontière de Pondwe en Ouganda, il faut payer 100\$US à la frontière de Kasindi pour obtenir le visa. Les populations riveraines de la frontière bénéficient des autorisations pour effectuer des mouvements sans payer et peuvent voyager dans les limites de 15 km (Social Science in Humanitarian Action, 2018). On se rend compte qu'il n'y a pas de communication et de coordination suffisante entre les services frontaliers de deux pays. Pourtant cette relation pourrait permettre une bonne gestion dans l'organisation des traversées, partir sur les mêmes bases tarifaires par exemple réduirait des évasions à la frontière.

Outre, comme le souligne l'Organisation Internationale pour les Migrations (2020) « *les exigences actuelles relatives aux voyages continuent de constituer une nuisance et semblent injustifiées par rapport à leur structure sociale naturelle. Pour les communautés transfrontalières séparées par des frontières nationales, ce qui était un mouvement routinier pour rendre visite à la famille et rechercher des ressources est maintenant caractérisé comme une migration internationale transfrontalière* ». Actuellement il y a beaucoup de congolais en Ouganda, certains ont déménagé à cause de l'insécurité dans la région de Butembo-Beni, d'autres y vivent pour des raisons d'études, de commerce, de soins de santé, etc. Il faut aussi indiquer que certains congolais ont même des résidences dans la région de Butembo-Beni et en Ouganda. Ce pays attire les congolais par sa situation socio-économique stable par rapport à celle de la RD Congo.

Etant donné l'insuffisance des données disponibles, nous réservons de la fiabilité de données relatives aux mouvements au niveau de la frontière. Nous nous contentons du peu des données officielles que nous avons recueillies auprès de la Direction Générale de Migration au poste de Kasindi. A la frontière de Kasindi, la plupart des voyageurs sont des

⁴ Serge Mpoyi Wa Mpoyi, Inspecteur adjoint de la Direction de Générale de Migration au poste de Kasindi, consulter le 15/02/2022.

commerçants et des chauffeurs transporteurs ; leurs principaux moyens de déplacements sont constitués de voitures et de bus. Les données de 2021 révèlent que sur le total des voyageurs de nationalité congolaise de la région qui se sont rendus en Ouganda, plus de 90% de voyageurs est constitué des hommes, et environ 10% seulement sont les femmes qui ont traversés la frontière. Ceux qui se sont rendus au Kenya représentent respectivement 95,7% des hommes et 4,3% des femmes.

Les Ougandais, les Kenyans, et les Tanzaniens sont des étrangers qui ont traversé la frontière. Les effectifs selon les nationalités ne nous ont pas été donnés. Mais sur le total, 95,2% est constitué des hommes et 4,8% représente les femmes. Cette petite proportion peut s'expliquer par la culture qui, dans certaines régions africaines, considère la femme comme la gardienne de sa famille, elle s'occupe de ses enfants. Par conséquent la plupart des femmes ne savent pas faire des activités très loin de leurs ménages. Et donc ces considérations réduisent les mobilités de la femme. Cependant, *« l'analyse des pratiques de mobilité des femmes ne peut se concevoir uniquement en comparaison à celles des hommes. En effet, celles-ci varient selon que les femmes soient actives ou sans emploi, selon qu'elles aient ou non des enfants à charge, et selon leur âge »*(Hafidi, S. et al., 2021). D'autres variables que nous n'invoquons pas ici peuvent être mises évidence pour pouvoir expliquer largement les variations entre les hommes et les femmes.

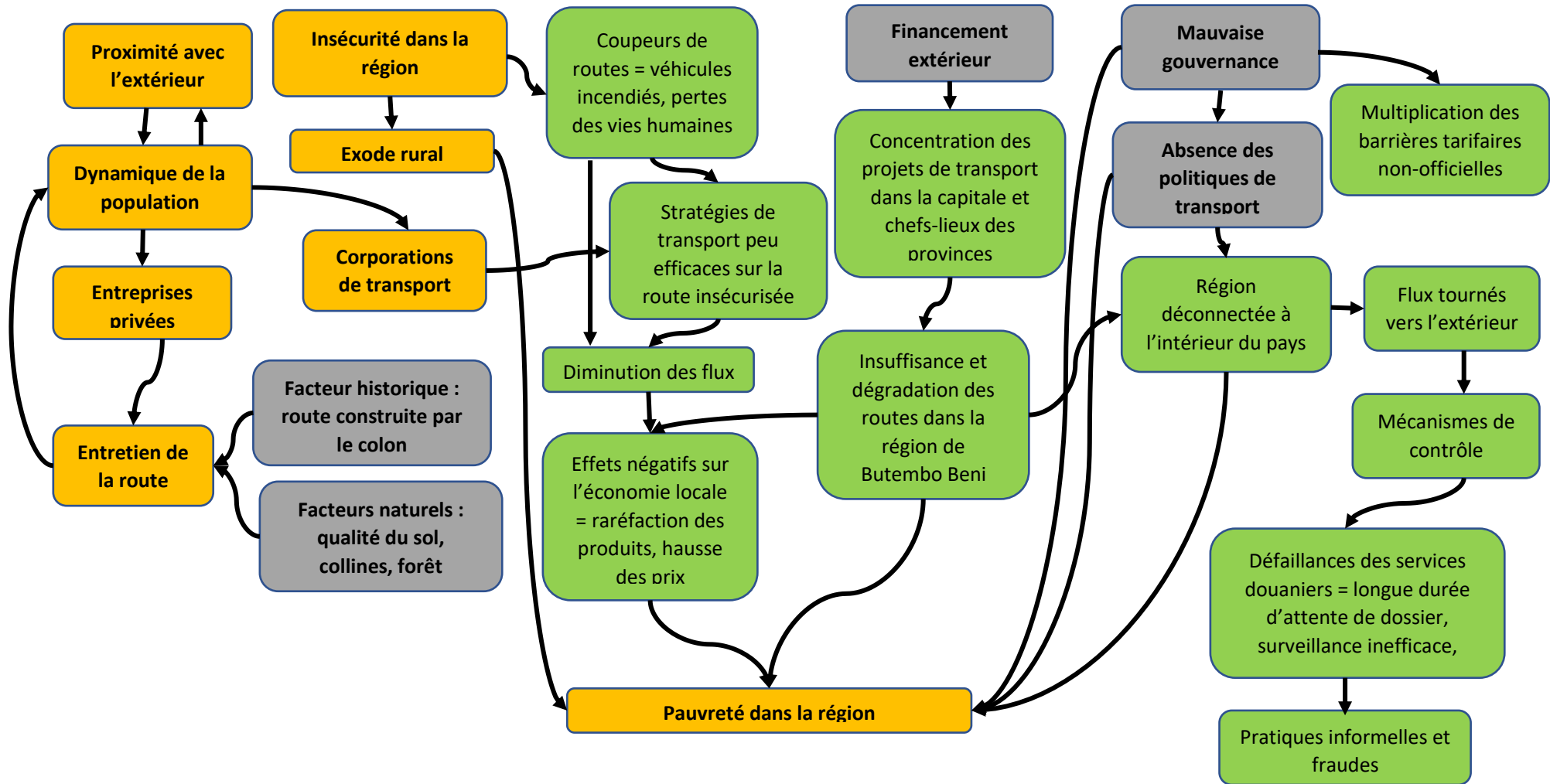
Nous constatons donc que les mouvements transfrontaliers du moins pour ces données sont plus dominés par les hommes, les femmes constituent une

minorité pour l'année 2021. Les congolais sont majoritaires s'il faut faire la comparaison avec les étrangers. Par ailleurs, les mouvements des passagers dans la région et vers l'extérieur du pays sont influencés par un certain nombre des facteurs.

3. Facteurs influençant l'organisation du transport

L'organisation du transport de passagers dépend de plusieurs facteurs qui favorisent ou qui défavorisent les déplacements dans la région. Le contexte local, au niveau social, économique ou politique, joue un rôle important et influence la manière dont les acteurs sont en interactions dans l'organisation de transport. S'il y a des facteurs qui constituent des opportunités pour pouvoir effectuer de mouvements dans la région, il y a aussi ceux qui ne les permettent pas. Dans tous les cas ces facteurs ont des effets d'entraînement sur les déplacements de la population locale ; les premiers conduisent au développement et à l'enrichissement de certains hommes d'affaires tandis que les seconds aggravent la pauvreté dans la région de Butembo-Beni. Concrètement, la proximité de la région avec l'extérieur, le dynamisme de la population, l'existence des corporations de transport, l'entretien de la route, les facteurs historiques sont autant des facteurs qui favorisent les déplacements dans la région sur l'axe routier étudié. L'insécurité dans la région, la mauvaise gouvernance, l'absence de politique de transport, la pauvreté sont des facteurs qui freinent les déplacements de populations de la région.

Le schéma suivant nous retrace les facteurs ainsi que les conséquences qui en découlent :



Source : Nzanzu Kavunga,(2022), organisation du transport de passagers dans une région pauvre et en guerre : le cas de la Région de Butembo-Beni, 68.

4. Conclusion

Ce papier a eu comme objectif d'identifier les différentes pratiques et facteurs qui entrent en ligne de compte dans l'organisation pratique des flux dans la région de Butembo-Beni. Le résultat montre en fait que les pratiques constituent la réaction et l'adaptation des acteurs de transport dans le contexte actuel, celui de l'insécurité sur la route Butembo-Beni-Kasindi. La diminution de flux est donc la conséquence directe de cette insécurité liée à la mauvaise gouvernance. La déconnexion de la région à l'intérieur du pays engendre les flux tournés vers l'extérieur qui malheureusement sont contraints par la présence des rebelles sur différents axes routiers qui appauvrissent la région.

Bibliographie

- Blais, M., & Martineau, S. (2006), L'analyse inductive générale : Description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes. Association pour la recherche qualitative, 26(2), 18.
- Dakouo A. (2017), La mobilité dans l'espace sahélo-sahélien : un accélérateur de la crise des Etats ? Pole Institute, 85-96
- Dufour, C., & Gazo, D. (2012). Techniques d'échantillonnage, 1
- FREGA R., Cohen Y. & Chateauraynaud, F. (dir.) (2016), Histoires pragmatiques, Paris, Éditions de l'EHESS, 321-347, https://www.academia.edu/22597993/Qu_est_c_e_qu_une_pratique_, consulté le 01 mars 2022, 53
- GUGENHEÏM JM. & POUTHIER C. (1986), les coopératives de transport routier de marchandises, Transports Etudes Recherches, Paris, 148
- Hafidi, S., Hoyez, M., Allaire, J. (2021). Mobilité des Femmes dans les Villes Africaines – Comment expliquer les inégalités d'accès ? Pause technique n°1 - Transitec. 24 p.
- Mosila C. (2015), Economie et géopolitique du Kivu : territoire et espace frontalier oriental de la République Démocratique du Congo, Paris, ECLM
- Musongora E. (2015), Associations confessionnelles et dynamique de développement local: analyse des pratiques marchandes et financières des associations confessionnelles à l'Est de la République Démocratique du Congo, UCL, 360
- Milion, C. (2015). Méthodes et modèles pour l'étude de la mobilité des personnes par l'exploitation de données de radiotéléphonie. Université de Paris, 357.
- MBIDA R (2009), Master Administration des Entreprises Gestion des organisations, IAE de Poitiers, 97
- Ntungila-Nkama F. (2010), Pratiques populaires liées à la production et à l'appropriation de l'espace en périphérie de la ville de Kinshasa (RD Congo), UCL, 276.
- Nzanzu Kavunga L. (2022), Organisation du transport de passagers dans une région pauvre et en guerre : le cas de la Région de Butembo-Beni, ULB, 68. Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) (2020), Rapport sur la migration en Afrique : mettre en question le récit, 238.
- Social Science in Humanitarian Action (2018), Dynamique transfrontalière Ouganda – RDC, 8, <https://f1000research.com/documents/9-408>, consulté le 30/01/2022.
- Tegera A. (2017), Mobilité des masses et ses enjeux

pour le XXI^e siècle, Pole Institute, 53-57
Vinywa, cité par Kateri E.,
<https://lavoixdelucg.org/nord-kivu-suite-a-linsecurite-sur-la-route-karuruma-kasindi-les-transporteurs-contournent-par-beni-ville/>,

consulté le 19 mars 2022

☆ L'ORGANISATION PRATIQUE DES FLUX DE PASSAGERS DANS LA REGION
DE BUTEMBO-BENI