

EDITORIAL**L'état des routes dans la ville de Kinshasa : conséquences sur la mobilité des personnes et de leurs biens**DOI : <https://dx.doi.org/10.4314/rafea.v7i4.1>

Avec ses plus de 16 millions d'habitants répartis sur 9 965 km², Kinshasa est parmi les grandes métropoles de l'Afrique au Sud du Sahara dont près de 50 % de la population marchent à pied, courant ainsi de nombreux risques de circulation suite à l'état dégradant des voies (routes, rail, etc.) et de la médiocrité des infrastructures de sécurité. Ainsi, circuler à Kinshasa n'est jamais aisé et rassurant.

Dans le souci de mettre en place un système de transport durable, le Plan Directeur des Transports urbains de la ville de Kinshasa (PDTK) avait prévu huit programmes à court, moyen et long termes : le Bus Rapide (BRT), le rail, le bus et le para-transit, les routes, la gestion du trafic, la sécurité routière, le transport par voie fluviale, l'arrangement institutionnel et financier. En effet, de tous ces programmes, aucun d'entre eux n'a connu le commencement. Il n'est point besoin de rappeler que les politiques publiques bien élaborées dans les bureaux climatisés en Afrique en général et en RDC en particulier, ne sont généralement pas appliquées sur le terrain.

Dans la ville de Kinshasa, les quelques routes asphaltées qui souffrent de manque d'entretien sont caractérisées par de nombreux trous, occasionnant plusieurs embouteillages accentués par l'état des véhicules, la qualité des conducteurs, le comportement du personnel commis au contrôle et à la régulation de la circulation routière, etc. De l'Aéroport international de N'djili/Kinshasa au centre-ville, il faut compter pas moins de cinq heures de temps pour parcourir ce tronçon de près de 20 km par véhicule. Les panneaux de signalisation routière (signalisations verticales) et les marquages routiers (panneaux horizontaux) sont peu visibles aux intersections et le long des routes de la ville de Kinshasa.

Pour une ville de plus de 16 millions d'habitants, il n'existe qu'un seul pont-route pour traverser la rivière Nd'jili, une véritable catastrophe au 21^{ème} siècle et dans le contexte de l'adhésion à la Zone de libre-échange continentale. Si la circulation routière n'est pas aisée entre les 24 communes de la ville de Kinshasa, la capitale de la République Démocratique du Congo, que dire alors des échanges économiques par route, entre les différents territoires ou provinces de la RDC ?

L'état des routes dans la ville de Kinshasa impacte sur les conditions sociales (déjà précaires) de la population, les activités économiques, la sécurité, l'environnement urbain, etc. L'application des recommandations des études qui ont été réalisées sur les transports urbains s'avère indispensable si on reste attaché à l'approche de gestion axée sur les résultats. Le plan d'urbanisme devenu obsolète doit être actualisé en prenant en compte tous les paramètres : sociodémographiques, économiques, sécuritaires, politiques, environnementaux, etc.

Professeur Jean de Dieu MINENGU MAYULU

Rédacteur en Chef