

## **Epigraphe**

Celui qui pleure quand il sème criera de joie quand il moissonnera, il part en pleurant pour jeter la semence, il reviendra en criant de joie, chargé de ses gerbes de blé.

**Proverbe 5:6**

## **Dédicace**

A mon père MWATE ARMAND, pour tous les sacrifices consentis et votre souci de nous voir réussir dans la vie

A ma mère BATRAWIYA ANNE, POUR la tendresse, les sacrifices et privations consentis à notre égard depuis notre naissance jusqu'à présent. Que ce travail honore les fruits de vos efforts les plus sincères.

Je dédie ce présent travail

## REMERCIEMENT

Le présent travail est le résultat de recherche sanctionnant la fin des études du second cycle en Droit économique et social à l'université de Kinshasa

De prime à bord, nous exprimons nos vifs sentiments de gratitude à Dieu, notre père, que sa volonté, malgré vicissitude de la vie nous a permis d'atteindre notre objectif.

Qu'il nous soit particulièrement loisible de formuler nos sentiments de reconnaissance à l'endroit du Professeur MASANGA PHOBA JACQUELINE qui, nonobstant ses multiples occupations, a accepté d'assurer la direction de ce travail avec un sens plein d'humanité, sa disponibilité permanente, ses observations et critiques constructives nous ont été d'un très grand secours.

Nous serions ingrate de ne pas songer au rôle déterminant joué par les professeurs, les chefs de travaux et assistants de notre Faculté, pour les efforts consentis afin d'assurer dans les conditions qui sont les nôtres, une formation scientifique et intellectuelle qui fait de nous élite intellectuel de ce pays

Nous pensons aussi à tous nos frères et sœurs dont : MBWATE Tantine , MBWATE Dellicia , MBWATE Jerry , MBWATE Rossey, MBWATE Rossete, MBWATE Rith , MBWATE Benjean, sans oublié son regretté MBWATE Lino, mais encore nos amis et connaissances dont : ISEKA patience, BASILUKA judith, MUISI Charlene RENAT, DIANEL, FANNY , qui ont eu le privilège de lire le manuscrit, ensuite de discuter avec nous tant sur l'opportunité que sur les idées essentielles de notre étude.

Nos remerciements s'adressent également et très sincèrement à mon compagnon de lutte MICKAEL LUFULA, A mon oncle EMMANUEL BATRAWIYA et ; toute la famille BATRAWIYA

Enfin, nous remercions d'une façon générale tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à la réussite de travail.

## LISTE DES ABREVIATION

UNIKIN	: Université de Kinshasa
TRANSCON	: Transport en Commun
TC	: Transport et Communication
SOTRAZ	: Société de Transport Zaïrois
RDC	: République Démocratique du congo
PNSAR	: Programme national de relance secteur agricole et rurale
P.U.F	: Presses universitaires de France
P .U.C	: Presses Universitaires du Congo
L.G.D.J	: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
Km	: Kilo mètre
Kin	: Kinshasa • - .
J.O.RDC	: Journal Officiel de la République Démocratique du Congo (depuis mai 1997)
FF	: Franc Fiscal ' .
Ed.	: Edition
EC.	: Economie
E.U.A	: Editions" Universitaires Africaines
D.E.A	: Diplôme d'Etudes Approfondies
D.	: Direction
CSJ	: Cour Suprême de Justice
Const.	: Constitution
Art.	; Article
%	: Pourcentage

## **INTRODUCTION GENERALE**

### **I. PRESENTATION DU SUJET**

La société étatique a été créée pour lutter contre les inégalités fréquentes observées dans la logique de la loi de la nature. Elle a subi plusieurs transformations jusqu'à atteindre la forme actuelle d'organisation. Celle-ci a été dotée des mécanismes protectionnistes par accord de volontés pour établir l'équilibre permanent et promouvoir l'harmonie entre les membres et pour le bien-être de tous.

Cette super-organisation est alors l'Etat qui, depuis sa forme moderne dépasse les limites traditionnelles de ses missions qui jadis ne furent caractérisées que par la régalienneté, s'est doté le pouvoir ou prérogative pour ajouter aux missions traditionnelles certaines autres à caractère lucratif pour lui permettre d'accomplir ou réaliser le bien-être social. Ces missions sont d'ordres économiques, car la multiplicité des besoins du développement de la société pousse l'Etat à trouver des ressources nécessaires pour résoudre les désidératas sociaux. D'où la création des richesses par un mécanisme de génération des recettes publiques.

L'Etat est avant tout le gouvernail de l'organisation de la société qui s'est décidé de quitter la nature naturelle afin que chaque membre de la société récente en lui le bien-être d'appartenir à une communauté qui tient ses problèmes à cœur.

Pour réaliser le bien-être social, l'Etat utilise certaines prérogatives dans sa façon d'agir. Tantôt, il entreprend, au même titre que les particuliers, en créant des entreprises publiques et mixtes; tantôt il intervient pour réguler (sur base des lois et textes ayant force de loi) tous les secteurs économiques organisés dans son territoire.

C'est cette pratique qui est dite interventionnisme étatique dans la doctrine économique moderne. Cet interventionnisme étatique intéresse notre étude parce que nous analysons dans cette étude la problématique de cet interventionnisme dans le domaine privé de transport en commun dans la ville de Kinshasa. L'Etat régulateur intervient à cet effet dans le secteur privé est la nature de cette intervention est vue de diverses manières : elle est parfois ingérence et/ou prérogative.

Tout au long de cette étude, nous allons essayer d'analyser le contexte de l'appréhension de cette intervention de l'Etat dans la régulation du secteur privé de transport en commun qui est pour les privés une ingérence et pour l'Etat une prérogative.

Le contexte de cet interventionnisme étatique est plus observé dans la régulation de prix de transport qui est fixé par l'Etat dans le secteur privé. L'on se demande donc si cette pratique est une prérogative de la part de l'Etat ou une ingérence de l'Etat aux affaires privées de la population.

Nous fondant sur le libéralisme, l'intervention de l'Etat dans le marché économique est perçue comme une ingérence, car il devait se limiter aux missions traditionnelles. De ce fait, elle est devenue une atteinte à la liberté individuelle d'entreprendre.

Mais hélas, le caractère stratégique du secteur de transport en commun ne laisse pas l'Etat inactif pour la meilleure harmonisation de l'espace national ; moins encore la libéralisation de ce secteur dans le programme de partenariat privé-public, pousse l'Etat à jeter de jalon parce la poursuite de l'intérêt général de l'Etat est antipodique à l'intérêt privé des particuliers qui exploitent le secteur de transport en commun. Ne pas intervenir dans ce secteur serait laisser l'intérêt général être submergé par l'intérêt privé. Voilà pourquoi l'interventionnisme étatique devient une nécessité, une prérogative de la part de l'Etat.

En R.D.Congo, il y a quelques décennies, l'on a remarqué l'absence, si pas totale, partielle de l'entreprenariat public dans le domaine de secteur en commun. Cette situation a fait que les privés aient développé un monopole quasi-parfait dans toute l'étendue du territoire national en général et dans la ville de Kinshasa en particulier.

La conséquence s'en découle alors que l'intervention de l'Etat pour fixer les prix de transport en commun devient une ingérence alors qu'elle est une prérogative, car, il est préférable pour l'Etat d'aménager avant de percevoir quelques avantages si pécuniaires soient-ils, ce qui est contraire à la loi de libre jeu du marché qui prône la concurrence. Car le libéralisme veut que l'Etat intervienne pas dans l'économie du marché afin que celle-ci soit régulée par le libre jeu du marché dont la grande conséquence est l'effacement du marché des moindres par les forts qui par conséquent entraîne l'oubli ou la mise à l'écart du bien-être social de consommateurs par des prix illicites. Mais dans le souci d'harmoniser les affaires, l'Etat, superstructure, s'est octroyé des prérogatives d'intervenir afin qu'il y règne un équilibre manifeste.

L'Etat intervient en prérogative comme protectionniste dans le secteur privé, car, il condamne: la concurrence déloyale qui est toujours en défaveur de la population suite aux ententes des producteurs ; les prix illicites qui peuvent en découler parce que le capitalisme modéré ne court que derrière les intérêts et rien que la maximisation des intérêts ; la protection sociale tant du consommateur que de producteur en cas de dommage par les assurances etc.

Notre réflexion à ce sujet de la perception de l'interventionnisme étatique, dans le secteur privé de transport en commun est fondé sur le constat de la pratique quotidien de non respect des prescrits de l'Etat sur la fixation de prix de transport en commun dans la ville de Kinshasa par l'Hôtel de Ville.

Pour nous permettre de disséquer et développer notre sujet, nous avons posé comme problématique, les questions suivantes qui ouvriront notre esprit à la recherche de la vraie nature de la conception de l'interventionnisme étatique dans le secteur de transport en commun dont le quasi-monopole est détenu par le privé avant la venue de Transco.

C'est pourquoi, nous chercherons tout au long de ce travail d'abord à savoir si l'interventionnisme-régulateur de l'Etat est une ingérence ou une prérogative de la part de l'Etat, et ensuite, si la perception de l'interventionnisme étatique dans le secteur privé viole le principe de liberté d'individus d'entreprendre?

Enfin, nous allons chercher à comprendre ce qu'est le bien fondé de cet interventionnisme étatique dans le marché économique congolais, précisément quant à ce qui concerne le prix de transport.

A la lettre de ces questions posées en guise de problématique, nous avons émis les hypothèses selon lesquelles l'interventionnisme-régulateur étatique dans le domaine privé de transport en commun est une prérogative et non une ingérence parce que c'est l'Etat qui crée et offre aux privés un espace propice pour développer leurs activités commerciales (les routes par exemple) ; c'est encore lui qui est appelé à protéger la population contre les sinistres et autres incidents de circulation. C'est donc du protectionnisme que l'Etat se doit ce privilège.

Mais la perception de l'intervention de l'Etat est négative quant aux privés qui trouvent la présence de l'Etat comme une menace à leur intérêt, car les activités commerciales visent avant tout la maximisation des profits/intérêts.

Pourtant, le bien fondé de l'interventionnisme étatique est d'abord de lutter contre les antivaleurs que voici : la concurrence



déloyale, les prix illicites, la protection des entrepreneurs privés et des passagers (consommateurs des services de transport en commun) quant à ce qui concerne les accidents de circulations, des dédommagements par les assurances.

## **II. INTERET DU SUJET**

Cette étude présente d'abord un intérêt personnel parce qu'elle nous a permis de mener de recherches qui nous ont permis de comprendre le rôle de l'Etat quant à ce qui concerne ses actions dans la société d'une part, d'autre part, parfaire notre connaissance tant que chercheur et intellectuelle qui apporter à la science économique congolaise en général, mais plus de droit économique et social des lignes de découverte fondées sur les vraies raisons de l'interventionnisme-régulateur étatique.

Elle présente en suite et enfin un intérêt pour la société congolaise parce qu'elle met en exergue des théories susceptibles de faire montre que l'interventionnisme-régulateur de l'Etat dans le secteur privé de transport en commun n'est pas une ingérence mais une prérogative conformément aux objectifs que l'Etat poursuit. Faire comprendre que comprendre le protectionnisme étatique quant à la régulation des prix est à cet effet saisir l'essence-même de l'Etat.

## **III. METHODOLOGIE**

La méthodologie est la charnière d'une recherche parce qu'elle donne ou offre au chercheur les outils qui lui permettent d'atteindre les objectifs escomptés de la recherche.

Par méthodologie, on entend, l'étude systématique de la méthode utilisée par une science dans son investigation de la réalité.<sup>1</sup> Elle comprend

---

<sup>1</sup> LAMY E., Le droit Zaïrois, Kinshasa, 1957, p31

## ***1. La Méthode***

La méthode est la voie particulière en vue d'éclairer l'itinéraire de la réflexion, permettant de choisir et faire étalage de soubassement du phénomène sous examen.<sup>2</sup>

Dans le cadre de ce travail, nous avons opté pour la méthode dialectique qui essayera de dénicher, dans l'opposition d'avis entre la nature-ingérence de l'Etat dans son intervention dans les affaires privées dans le secteur privé de transport en commun et les prérogatives interventionnistes de l'Etat, le bien-fondé du protectionnisme étatique qui est la vraie valeur-être de l'existence de l'Etat.

La méthode exégétique, quant à elle, nous aidera à l'interprétation des textes des lois relatifs à la régulation du marché dans le secteur privé de transport en commun tant en RD Congo qu'à la Ville de Kinshasa.

## ***2. Technique***

La technique est un outil de collecte des données. Elle est un procédé qui nous permet de recueillir des informations nécessaires pour notre étude<sup>3</sup>. Lesquelles informations nous mèneront à déterminer le lien qui puisse exister entre la théorie et la pratique.

A cet effet, nous avons utilisé d'abord la technique documentaire qui nous a permis de puiser des informations diverses qui se rapporte à notre travail dans les ouvrages, revues, articles etc.

Ensuite et enfin, l'interview nous permettra d'entrer en contact avec les usagers de transports en commun privés pour recueillir leurs avis sur l'interventionnisme étatique quant à ce qui concerne la

---

<sup>2</sup> SHOMBA K. S., *Méthodologie de la recherche scientifique*, éd., UA, Kinshasa, 2007, P.13

<sup>3</sup> ABE PANGULU, *Introduction à la Recherche Scientifique*, Cours de G1 médecine, William Booth, 2012, inédit

fixation des prix de transport en commun par l'Etat et en dégager les tendances.

C'est alors de ces différents avis que nous dénicherons la vraie nature de l'appréhension de la perception de l'interventionnisme-régulateur étatique comme ingérence ou prérogative.

#### **IV. DELIMITATION DU SUJET**

Notre étude se limite en temps et à l'espace. Temporellement, elle couvre la période allant de 2006 à nos jours, caractérisée par une absence quasi-totale du secteur public de transport en commun et l'avènement de Transco.

Dans l'espace elle couvre la ville de Kinshasa pour la clarté des données et pour la fluidité et l'imprécision des informations à soumettre à l'examen.

#### **V. PLAN SOMMAIRE**

Outre l'introduction et la conclusion, ce travail se subdivise en deux chapitres dont le premier porte sur un cadrage conceptuel (définition conceptuelle et exposition théorique) et le second analyse la nature de la perception de l'interventionnisme étatique dans le secteur privé de transport en commun dans la ville de Kinshasa.

## **CHAPITRE I. CADRAGE CONCEPTUEL**

Dans ce chapitre, consacré au cadrage conceptuel, il sied de retenir que l'intervention étatique est perçue comme une atteinte à la liberté individuelle quant à ce qui concerne la régulation des prix de transport dont l'ingérence fait montre que les prérogatives étatiques doivent se limiter dans les missions régaliennes, expression légitime de la puissance publique.

De ce fait, qu'il nous soit permis avant tout de définir le cadre dans lequel notre étude doit porter en précisant les contextes dans lesquels les éléments théoriques de notre étude constituent un puzzle à reconstruire.

Dans sa toute puissance, l'Etat intervient dans la vie de droit communautaire pour soit réguler (édicter des lois devant régir la communauté), soit entreprendre (créer les services, entreprises et sociétés devant générer des recettes pour lui permettre d'atteindre certaines missions et couvrir des besoins d'intérêt général) au même titre que le privé.

Quand à notre étude, elle se focalise exceptionnelle dans le secteur privé de transport en commun où l'Etat intervient comme régulateur. Laquelle intervention est perçue comme soit une ingérence ou prérogative.

### ***Section 1. Notion sur l'interventionnisme étatique***

L'interaction entre l'action étatique et le droit privé libéraliste concurrentiel est susceptible de soulever deux types de questions pour les activités étatiques pouvant être qualifiées d'économiques car exercées par une entreprise au sens fonctionnel du droit de la concurrence, la prohibition de fixation des prix s'applique sans distinction selon la nature publique ou privée de l'entité à l'origine de la pratique. Le pouvoir normatif de l'État est également soumis au droit communautaire

de la concurrence en vertu du principe de coopération loyale: l'État doit respecter l'interdiction des ententes faute de commettre un manquement et d'engager sa responsabilité.

Certaines exceptions sont néanmoins prévues en ce qui concerne les activités ayant un objectif purement social et celles faisant intervenir des prérogatives de puissance publique. Une inapplication du droit de la concurrence est également envisagée pour les services d'intérêt économique général dans la mesure où l'irrespect des règles de concurrence est indispensable à leur fonctionnement.

L'implication de l'État dans une activité n'est donc en elle-même pas exonératoire du respect du droit de la concurrence, même si des dispositifs spécifiques sont prévus pour tenir compte des objectifs particuliers que peut revêtir l'action étatique.

C'est pourquoi, tout au long de ce chapitre nous nous donnons la mission d'éclairer les concepts tels que prérogatives, ingérences, réglementation des prix, secteur privé de transport. Mais également nous allons passer en revue certaines théories liées à l'interventionnisme étatique et au prix.

### ***§.1. Prérogatives***

Par prérogative, on sous entend : Avantage attaché à une fonction, et parfois avec l'appui de l'autorité étatique. C'est pourquoi, l'on attachera à la prérogative les sens selon lequel :

- Le gouvernement est si bien exclu de toute participation à l'administration locale, qu'il n'a pas même la **prérogative** d'en nommer les divers fonctionnaires,<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Anonyme, Angleterre. – « Administration locale », *Revue des deux Mondes*, 1829, tome 1

- Maîtresse absolue la haute bureaucratie ne voulait rien céder de ses **prérogatives** d'autorité. Je tenais, moi, ces **prérogatives** pour surannées.<sup>5</sup>
- (Figuré) La raison et la parole sont les **prérogatives** de l'homme.

Qui plus est, les prérogatives renvoient aux notions de La doctrine de la **puissance publique du droit administratif**, développée par Maurice Hauriou cherche à fonder l'exorbitance du droit administratif. Il définit la puissance publique au sens juridique comme une « une volonté qui exerce les droits administratifs au nom de la personnalité publique des administrations. »<sup>6</sup>

Pour cette école, le fondement de cette spécificité du droit administratif est que l'administration dispose de prérogatives de puissance publique, moyens de contrainte dont les particuliers n'ont pas la disposition dans leurs rapports sociaux. L'administration a ainsi le monopole de la contrainte.

Par contre le droit civil, qui est le droit commun, n'est pas applicable à un tel « *Leviathan* », et il lui faut donc nécessairement des règles juridiques spécifiques. Ces règles de droit sont nécessaires, à la fois pour lui permettre d'exercer ces prérogatives, mais aussi pour la restreindre, afin d'éviter que l'administration n'abuse de ses prérogatives au préjudice des administrés.

Plus tard, cette doctrine a été remise en cause par l'École du service public, proposée par Léon Duguit (doyen de Bordeaux).

La notion de puissance publique est une notion fondamentale du droit administratif. D'une part, elle est considérée comme l'ensemble

<sup>5</sup> Joseph Caillaux, *Mes Mémoires*, I, Ma jeunesse orgueilleuse, 1942

<sup>6</sup> Maurice Hauriou, *Précis de droit administratif et de droit public général : à l'usage des étudiants en licence et en doctorat ès-sciences politiques*, P. Larose, Paris, 1900-1901 p. 227-237

des prérogatives et avantages dont dispose l'administration afin de faire prévaloir l'intérêt général qui reste son objectif principal. D'autre part, la puissance publique est vue comme la rivale principale de la notion de services publics.

### ***1.1. Théorie classique de la puissance publique***

Parmi les conceptions les plus anciennes de la puissance publique, celle qui se base sur le principe de « prérogatives de la puissance publique ». Dans cette conception, la puissance publique est considérée comme un instrument de contrainte détenu par l'Administration, qui exerce un pouvoir souverain sur la population. Selon Jean Rivero la puissance publique est « la traduction au plan administratif de la réalité politique qu'est le pouvoir »<sup>7</sup>. Cette définition renvoie au pouvoir de coercition légitime exercé par l'État, et aux moyens d'action dont dispose l'administration pour arriver à ses fins.

Le but principal de la puissance publique reste la satisfaction de l'intérêt général, devant lequel l'intérêt privé cède toujours. Nul particulier n'a le droit d'imposer ses volontés à autrui contre son gré. Afin d'établir cet intérêt général la puissance publique repose sur la notion de « prérogatives de la puissance publique » qui se caractérise par le double pouvoir de l'administration d'imposer unilatéralement des obligations aux administrés, et de recourir à la force physique légitime pour les faire exécuter.

Cette théorie commença à perdre de son ampleur au XIX<sup>e</sup> siècle avec l'apparition de la notion de « services publics » et celle de « responsabilité de la puissance publique » en plus d'un ensemble d'arrêts rendus par les tribunaux de conflits.

---

<sup>7</sup> Dictionnaire de droit Administratif, in [www.wikidpedia.org](http://www.wikidpedia.org).

## **A. Responsabilité de la puissance publique et Services publics »**

### **a. Responsabilité de la puissance publique**

Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le principe de la non responsabilité de la puissance publique interdisait tout droit à réparation, si une personne subissait un préjudice de la part de l'État ou de la part d'une personne publique, la victime n'avait qu'à assumer les conséquences. La seule possibilité était le recours par ombudsman.<sup>8</sup>

À la fin du XIX<sup>e</sup>, début XX<sup>e</sup> siècle cette conception de la non responsabilité de la puissance publique commença à être écartée.

En France, le 8 février 1873 le tribunal des conflits, rend un arrêt connu sous le nom de « l'arrêt Blanco ». Cet arrêt est considéré comme le fondement du droit administratif et de la notion de la responsabilité de la puissance publique, puisque ce fut l'un des premiers cas où l'État s'est vu obligé d'indemniser la petite « Agnès Blanco » (petite fille de cinq ans qui fut renversée et grièvement blessée par un wagonnet appartenant à la manufacture de tabac régie par l'État), après que son père eut porté plainte au sein de la juridiction judiciaire qui a tenu l'État civilement responsable des préjudices commis à l'encontre de la petite fille.

Il faut signaler que le principe de responsabilité de la puissance publique, répare mais ne sanctionne pas, à moins qu'il s'agisse d'une faute personnelle au sein de l'Administration, commise par un fonctionnaire de l'État (viol, meurtre, vol...). Dans la majorité des cas, l'État n'indemnise que matériellement ses victimes, puisqu'il ne peut le faire moralement.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> [www.wikipedia.org/la-puissance-publique](http://www.wikipedia.org/la-puissance-publique) consulté le 28 octobre 2014

<sup>9</sup> Cette volonté est naturellement souveraine non seulement dans l'administration de l'État, mais aussi dans l'administration départementale ou communale, c'est pourquoi sous un régime de décentralisation il est naturel que les organes de cette volonté soient constitués par le peuple souverain. Il convient d'observer dans cette définition une nuance très importante, nous ne disons pas que la puissance publique soit *la*



## b. Notion de services publics

Le service public est une notion-clef du Droit administratif français, plus que les autres.

On peut aborder la notion d'un point de vue matériel et un autre formel :

- Au sens matériel, le service public est toute activité destinée à satisfaire un besoin d'intérêt général et qui autant que tel, doit et ne peut être assurée et contrôlée que par l'administration et rien que l'Administration.
- Au sens formel, le service public est l'ensemble de moyens matériels et humains mis en œuvre par l'État ou autre collectivité publique, afin de pouvoir exécuter ses tâches.

Cette notion connut une grande évolution à travers les siècles. Au moyen âge, les services publics étaient assurés par le Seigneur qui avait le rôle de protéger ses serfs contre les invasions ennemis, en échange d'impôts perçus en nature.

À l'époque de ce qu'on appelle « l'État Gendarme », les services publics consistaient en quelques fonctions limitées, nommées les fonctions régaliennes<sup>10</sup> qui sont :

---

*volonté même* de la personnalité publique des administrations, nous disons que c'est *une volonté* qui agit au nom de cette personnalité; c'est qu'en effet la puissance publique n'est pas toujours considérée comme étant la volonté même des personnes administratives, dans un certain nombre d'hypothèses elle est considérée comme une volonté objective existant en soi et qui n'est rapportées à aucun sujet. »

<sup>10</sup> Les **droits régaliens** ou **pouvoirs régaliens** ou **fonctions régaliennes**, du latin *jura regalia*, désignent les « marques de souveraineté » dont dispose la royauté ou l'État. Ils ont été définis clairement en particulier au XVI<sup>e</sup> siècle par les penseurs de l'absolutisme. On y inclut couramment la sécurité intérieure (police et justice), la sécurité extérieure (armée) et la monnaie. Les minarchistes sont partisans d'un État réduit à ses pouvoirs régaliens de maintien de la sécurité, avec quelques divergences sur la question de la monnaie.

Ce terme (dérivé de *regalia*, « droits du souverain ») semble purement français (il apparaît au XVII<sup>e</sup> siècle) et n'a pas d'équivalent dans les autres langues (*regalian right* désignant le très spécifique "droit de régale" médiéval, droit du souverain de percevoir les revenus des évêchés en leur vacance). Dans les pays latins, on parle en revanche, à partir du Moyen-Age, de "régalisme" (espagnol, italien, portugais : *regalismo*) pour définir les droits propres au souverain, notamment par opposition à ceux du pape (le "gallicanisme" étant l'application en France de ce "régalisme"). [www.google.com](http://www.google.com)

- La Police
- La Défense nationale
- La Justice
- Les finances publiques (Trésor, Monnaie, Impôts)
- Administration générale et locale.

Actuellement l'État ne se limite plus à accomplir les fonctions régaliennes, il intervient dans des secteurs non-marchands, qui sont des services non payant tels que :

- L'enseignement public (Éducation nationale)
- La santé
- La sécurité sociale
- L'aide sociale
- La culture (musée ; théâtre; maisons de jeunes...)

Et des secteurs marchands : services régis par une activité commerciale mais qui peuvent être sous le contrôle de l'État ou des entreprises privées ; ex :

- Transport
  - Energie
  - Eau potable
  - Services postaux
  - Télécommunications.
-

Selon certains théoriciens (partisans de la notion de « Services publics »), la puissance publique vise uniquement à accomplir le service public puisque ce dernier satisfait l'intérêt général.

Pour Maurice Hauriou, la notion de puissance publique est fondamentale du droit administratif tout comme celle de services publics. Selon lui, le rôle de l'administration ne se réduit pas à l'accomplissement des services publics et l'abus administratif de la puissance publique ne serait que de l'«hérésie du socialisme judiciaire», et cela n'est pas concevable dans un État de Droit.<sup>11</sup>

Pour lui ces deux notions ne sont pas rivales, mais plutôt complémentaires, puisque la puissance publique aide à accomplir les services publics, tandis que le service public a pour objectif l'autolimitation de la puissance publique.

Les droits régaliens sont définis clairement au XVI<sup>e</sup> siècle, en particulier par François I<sup>er</sup> lorsqu'il confie en 1515 et 1523 la régence à sa mère; il détaille alors les droits qu'il lui transfère, qui sont les droits essentiels de l'État: défense, justice, gouvernement et administration, législation, fiscalité, grâces.<sup>12</sup>

## **§.2. Prix**

### **2.1. Notion**

Le prix est la contre partie monétaire, c'est-à-dire une somme d'argent que l'acquéreur s'oblige à payer au vendeur en contre partie du transfert de la chose<sup>13</sup>.

Les prix qui sont réglementés sont les sommes que perçoivent les entreprises en raison de leurs activités. Ce sont donc les prix du vente, mais aussi de location (loyers) suivant qu'elles vendent ou

<sup>11</sup> Maurice Hauriou, *op.cit.*, p. 227-237

<sup>12</sup> Philippe Nemo, *Histoire des idées politiques aux Temps modernes et contemporains*, PUF, 2003, p.42

<sup>13</sup> Raymond G. et Vincent J., *lexique des termes juridiques*, 14<sup>ème</sup> éd., Dalloz, Paris, 2003, P 458

louent leurs produits. Ces prix concernent aussi bien les produits que les services.

Les produits sont toutes les choses matérielles, obtenues, créées ou transformées par le travail et qui font objet du commerce.

La définition des services est plus délicate. On peut admettre que ce sont tous les avantages onéreux qui sont mis à la disposition des personnes physiques et morales pour qu'elles les utilisent en faveur de leurs activités.

En règle générale, tous les prix des produits et marchandise peuvent être réglementés sauf toutefois :

- Le prix des immeubles
- Les prix des fonds de commerce
- Les prix des véhicules d'occasion

Le **prix**, exprimé en un montant de référence (en général monétaire), est la traduction de la compensation qu'un opérateur est disposé à remettre à un autre en contrepartie de la cession d'un bien ou un service. Le prix mesure la valeur vénale d'une transaction et en constitue l'un des éléments essentiels.<sup>14</sup>

Le mécanisme de formation des prix est un des concepts centraux de la microéconomie, spécialement dans le cadre de l'analyse de l'économie de marché, où les prix jouent un rôle primordial dans la recherche et la définition d'un prix dit « d'équilibre » (alors qu'ils jouent un rôle plus mineur dans une économie administrée).

Les niveaux de prix possibles sont en nombre potentiellement infini, selon les acteurs économiques, selon leurs estimations de la valeur de la chose pour eux-mêmes et pour les autres (spéculation). Si une

---

<sup>14</sup> Raymond G. et Vincent J., Lexique des termes juridiques, 14<sup>ème</sup> éd., Dalloz, Paris, 2003, P 458

transaction se réalise effectivement, le prix traduit le compromis entre les estimations de l'acheteur et celles du vendeur (reflet de l'offre et la demande).

Le mécanisme de détermination des prix peut être affecté par d'autres facteurs :

- éventuelles imperfections régnant sur le marché (monopole, oligopole, pénurie, marché noir etc.),
- contraintes légales lorsqu'il en existe (les prix n'étant pas toujours libres : « prix imposés » ou « administrés »),
- considérations techniques, telles que la méthode de mise en marché (gré à gré, enchères, bourse, etc.) ou les contraintes que cela implique (délais de transmission des offres, définitions des priorités entre offres, ...).

## ***2.2. Fondement juridique de prix***

- La législation sur le prix date en effet du 30 Juin 1945, mais elle prend ses racines dans la législation du 1939 début 1940 et dans celle de l'Etat français. Elle est constituée par les ordonnances N° 96-1483 et 45-1484. La première est relative aux prix, la seconde la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique<sup>15</sup>. Elles ont été complétées ultérieurement par :
- La loi du 14 mai 1946, réprimant les actions collectives en vue de faire obstacles à la réglementation du prix.
- La loi du 4 avril 1947 réglementant la rétention des stocks et l'établissement des factures.

---

<sup>15</sup> CASEL.Y., Concurrence et réglementation des prix, DUNOD, 1997, P.7

- Le décret du 9 août 1953 prohibant les ententes ayant pour effet d'entraver le plein exercice de la concurrence et créant la commission technique des factures
- Le décret du 19 mars 1957 fixant les règles de publication des décisions gouvernementales relatives aux prix.
- Le décret du 24 Juin 1958 réprimant les décrets de refus de vente, les conditions discriminatoires des ventes, les majorations discriminatoire des prix, la limitation des ventes de certains produits ou services à certaines heures de la journée alors que les magasins restent ouvert pour la vente des autres produits ou services ; la subordination de la vente ou d'un produit ou service, le refus de discuter les prix imposés et les ententes ayant pour effet de faire obstacles à l'abaissement des prix<sup>16</sup>.

Dans notre pays, la réglementation des prix est régie par le décret-loi du 20 mars 1960 portant législation générale de prix tels que modifiés par l'ordonnance loi N° 83/026 du 12 Septembre 1983.<sup>17</sup>

Ce décret-loi a été suivi également de plusieurs arrêtés ministériels ou départementaux portant ses mesures d'exécution.

### ***2.3. Typologie des prix***

Selon l'objet concerné, le périmètre et la méthode de détermination du prix varie. On rencontre ainsi différentes sortes de prix:

- le prix d'achat ;

---

<sup>16</sup> Le décret du 24 Juin 1958 réprimant les décrets de refus de vente, les conditions discriminatoires des ventes, les majorations discriminatoire des prix, la limitation des ventes de certains produits ou services à certaines heures de la journée

<sup>17</sup> Le décret-loi du 20 mars 1960 portant législation générale de prix tels que modifiés par l'ordonnance loi N° 83/026 du 12 Septembre 1983

- le prix de vente, qui indique le prix auquel un commerçant déclare être disposé à céder la chose et qui ne doit pas être inférieur au coût de revient (interdiction légale de la vente à perte) ;
- le coût de revient, censé refléter l'ensemble des dépenses liées aux intrants et à la fabrication d'un produit ou d'un service ;
- le prix d'acceptabilité ou prix psychologique, qui définit le prix qu'une grande partie de la clientèle trouve justifié pour l'acquisition d'un bien ou d'un service ;
- le prix de cession, qui indique le prix auquel est facturée une cession entre deux services d'une même entreprise ou entre deux filiales d'un même groupe.

## ***2.4. Les caractères des prix***

### *A. Le prix doit être réel et sérieux*

Ce double caractère tient à la nature même de la vente : la vente est un contrat à titre onéreux, l'on comprend aisément que les auteurs de l'acte uniforme relatif au droit commercial général n'étaient pas au devoir de rappeler de façon expresse.

Au surplus, il est difficile d'imaginer que dans une vente commerciale, les parties puissent convenir d'un prix fictif ou dérisoire lorsque la matière est gouvernée par la recherche du gain<sup>18</sup>. Il demeure que dans une vente, le prix fictif qu'il soit inférieur au prix réel, la différence étant versée sous forme de dessous de table, ou qu'il soit supérieur condamne l'acte. De même, le prix dérisoire ne saurait constituer une véritable contre partie au transfert de la propriété de la chose. Le prix dérisoire équivaut à une absence de prix<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Aux termes de l'art 268. C.O.C.C, il n' y a pas de vente s'il n'y a pas de prix fixé ou celui qui a été stipulé apparaît comme fictif et dérisoire

<sup>19</sup> CASEL.Y., Concurrence et réglementation des prix, DUNOD, 1997, P. 65

## **2. Le prix doit être déterminé**

Le principe est posé de façon nette dans l'acte uniforme relatif au droit commercial général mais ceci a pu soulever certains problèmes d'interprétation. L'offre est précise quant elle fixe le prix, on donne des indications permettant de le déterminer. Mais également la vente peut être valablement conclue sans que le prix ait été fixé dans le même sens et posent le principe de l'interdiction de vente sans prix d'où l'offre sans prix est inefficace et le contrat de vente sans prix est nul.<sup>20</sup>

### **2.5. Formation et mécanisme des prix**

L'importance du système de prix libres a été mise en avant et débattue en particulier dans les années 1920-1930.

Une vive controverse sur la question du calcul économique oppose les économistes de l'école autrichienne d'économie, Ludwig von Mises puis, ultérieurement Friedrich Hayek, aux tenants du socialisme de marché, Oskar Lange au premier chef. Pour Ludwig von Mises, le système de prix libres est le seul moyen de coordination des actions des millions d'individus qui composent l'économie d'un pays. Friedrich Hayek relaie cette idée et insiste pour sa part sur le rôle des prix comme vecteur de transmission de l'information disponible aux individus<sup>21</sup>.

L'économiste Milton Friedman résume cela en écrivant que le système de prix libres remplit trois fonctions<sup>22</sup>:

1. transmission de l'information sur l'offre et la demande ;
2. incitation pour les producteurs à s'orienter vers les secteurs aux prix élevés et, partant, à permettre un retour à l'équilibre ;
3. répartition des revenus.

<sup>20</sup> L'indétermination du prix est sanctionnée par la nullité absolue du contrat en l'absence d'un élément essentiel. Voy. Cass. Com 30 novembre 1983, GP, 1984, 2, 675, note GALVO

<sup>21</sup> <http://www.wikipedia/wiki/org>.

<sup>22</sup> Idem



Dans une économie planifiée, les prix n'ont pas la même importance. L'appareil productif peut s'en passer : au lieu de chercher à maximiser la valeur ajoutée de sa production comme il le ferait dans une économie de marché, un producteur peut se voir attribuer un quota de matières premières et un objectif de production ; les prix sont fixés par les pouvoirs publics à un niveau considéré comme « souhaitable », mais ils ne sont pas directement connectés aux décisions d'allocations des matières premières ou d'objectif de production, qui sont fixés par ailleurs. Il peut en résulter une pénurie (file d'attente et marché noir) ou un rationnement, si le prix est inférieur à l'utilité pour les consommateurs, ou des excès de production dans le cas contraire.

En outre, certaines situations (par exemple, la guerre) incitent les autorités à recourir au contrôle des prix (ou du moins du prix de certains produit), ou à influencer sur l'offre (protectionnisme, subvention...) et la demande.

En réalité, la liberté totale des prix est rarement constatée, même dans les économies réputées les plus libérales, notamment à cause de l'impact de la fiscalité, de lois anti-dumping, des subventions, des engagements pris dans le cadre de contrats pluri-annuels, etc.

## ***2.6. Constitution des prix***

Sur un marché libre le prix reflète l'équilibre entre l'offre et la demande. Pour Karl Marx l'équilibre tend à se fixer autour de la valeur du travail incorporé<sup>3</sup>. Ricardo estime également que le "prix réel" correspond à la quantité de travail incorporé mais constate que le "prix courant" est fonction de l'offre et de la demande. Le prix courant aurait tendance à se rapprocher du prix naturel. Selon Adam Smith le prix se

dissocie de la "valeur réelle" car il tient compte de la valeur de la monnaie qui, elle, est variable<sup>23</sup>.

André Orléan estime que la fixation d'un prix peut s'établir par mimétisme et non en fonction du travail incorporé ou de l'utilité<sup>6</sup>. Pour Jacques Perrin, les institutions jouent ou doivent jouer un rôle dans la constitution des prix en prenant en compte l'utilité sociale<sup>24</sup>.

## **2.7. Évolution des prix**

L'évolution des prix n'est pas l'inflation, qui ne mesure le prix que de la monnaie, alors que l'évolution des prix en général dépend du fonctionnement de l'économie, qui modifie le prix relatifs des biens. Cependant la mesure du prix de la monnaie ne peut être fait qu'indirectement, par mesure du prix d'un panier représentatif de biens : Si le prix de ce panier augmente, c'est que la valeur (relative) de la monnaie diminue, et inversement.<sup>25</sup>

Il existe différents indices de prix pour différentes classes de biens et pour différents usages :

- les prix à la consommation sont mesurés par l'Indice des prix à la consommation (IPC ou, en anglais, *CPI*) ;
- les prix à la production sont mesurés séparément, et correspondent aux Coûts de production ;
- les indices boursiers donnent une indication du prix des actifs productifs ;
- l'indice du coût de la construction ou l'indice de référence des loyers mesurent l'évolution du prix du logement ;

<sup>23</sup> Adam Smith cité par MUSAO K., Théories des Organisations, notes de cours de G3 SPA, Unikin, 2010-2011, inédit.

<sup>24</sup> André Orléan, cité par CASEL.Y., Concurrence et réglementation des prix, DUNOD, 1997, P.27

<sup>25</sup> KATAKALE L., Economie politique, G1 droit, Unikin, 2008-2009, inédit.

- etc.

Pour un bien, on parle de « prix nominal » lorsque l'on fait référence au prix exprimé dans une monnaie donnée. On parle de « prix réel » lorsque l'on extrait du prix nominal la part due à l'évolution de la valeur de la monnaie, c'est-à-dire l'inflation<sup>26</sup>.

## **2.8. Contrôle des prix**

Équilibre entre offre et demande, en concurrence, et situation lorsque l'État impose un prix plafond.

Il est fort rare que le mécanisme des prix joue de manière parfaitement libre (raisons fiscales, raisons politiques — plus grande tendance au contrôle des prix que l'inverse —, etc.). Soit les gouvernements imposent des « prix plancher », indirectement par des taxes ou directement par des réglementations : SMIC fixant un prix minimum du travail, législation anti-dumping, action d'achat public de denrée dont le prix diminue.<sup>27</sup>

L'objectif de ces politiques est généralement d'assurer une garantie de revenu aux vendeurs ; plus rarement, il peut s'agir de limiter ou rationner la consommation. Soit les biens considérés comme de première nécessité, notamment la nourriture et le logement, sont soumis à des réglementations qui en fixent un « prix plafond », ou un taux maximum d'augmentation annuelle ; l'objectif est alors, inversement, d'assurer que les consommateurs peuvent se payer le bien.<sup>28</sup>

Par rapport à un marché où l'offre et la demande sont en équilibre, on peut distinguer deux grandes situations, selon que le prix d'équilibre est spontanément dans les bornes fixées par le contrôle

---

<sup>26</sup> Auteur anonyme, Condensée de droit de travail et de la régulation étatique in [www.google.com](http://www.google.com).

<sup>27</sup> Idem

<sup>28</sup> ibidem

(c'est-à-dire inférieur au prix plafond et supérieur au prix plancher), ou si le contrôle est actif.

Dans le premier cas, les effets ne sont pas tout à fait nuls, mais ils ne sont qu'indirects, à travers les anticipations des acteurs économiques sur la probabilité de passer dans le second type de situation.

Dans le second cas, les effets sont multiples :

- frais supplémentaires pour le gouvernement (pour imposer sa règle) et pour les agents économiques (pour éluder cette règle, ce qui peut se faire légalement, en profitant de failles juridiques, ou illégalement) ;
- destruction directe de valeur ajoutée (surplus), par la réduction des quantités échangées (les *pertes de surplus*, en jaune dans le schéma ci-contre) ;
- effet *redistributif*, de transfert de la valeur ajoutée, (rectangle rouge dans le schéma ci-contre) entre les producteurs et les consommateurs qui restent sur le marché ; cette redistribution divise la population en trois groupes :
  - ceux qui gagnent (dans l'exemple : les consommateurs qui restent servis) ;
  - ceux qui perdent *un peu* (dans l'exemple : les producteurs qui sont capables de continuer à produire, qui continuent à bénéficier de surplus mais simplement moins que dans la situation libre) ;
  - ceux qui perdent *beaucoup* (producteurs et consommateurs évincés du marché, forcés à produire à perte ou à se tourner vers des produits alternatifs plus chers ou le marché noir) ;

- apparition d'un marché noir ; apparition de modes alternatifs de la répartition du bien : file d'attente, carte de rationnement, réglementation complexe des priorités en fonction de critères plus ou moins objectifs et traduits en dossiers administratifs à remplir, etc. accompagnés de leur cortège de défauts (fraude, discrimination, « pistonnage », bureaucratie...) ;
- incitation à produire un excès de réglementation (répression du marché noir, extension du prix contrôlé à des marchés voisins<sup>8</sup>, obligation de produire ou de consommer...) accroissant les problèmes ci-dessus.<sup>29</sup>

L'avantage du contrôle des prix pour ceux qui en bénéficient est nettement visible et souvent important, les inconvénients le sont moins et supportés par des gens dont l'avis peut être moins pris en compte (par exemple, parce que moins nombreux et donc de moindre poids électoral dans une démocratie), ou qui ne les voient pas, ou pour qui la référence n'est pas la situation libre, mais la situation la plus favorable pour eux (ainsi un locataire ne trouvant pas de logement au prix plafond pourrait ne pas réclamer une hausse du prix plafond, qui accroîtrait l'offre, mais plutôt une attribution de logement *pour lui* et sans augmentation du prix).<sup>30</sup>

En outre, avantages et inconvénients n'étant pas répartis sur la même population, les critères de justice sociale adoptés peuvent faire que, même s'il y a globalement destruction de valeur, il peut y avoir création de valeur *pondérée* par l'importance accordée aux différentes populations (par exemple, on peut compter pour nulle — voire négativement — la perte ou le gain des plus riches, ou celle des opposants politiques, etc.). Pour ces raisons, l'équilibre politique est

---

<sup>29</sup> MUBAKE, *Théories et doctrines économiques et sociales*, G2 Sciences Economiques, Unikin, 2001, inédit.

<sup>30</sup> KATOKALE, *Economie Politique*, Notes de cours de G1 Droit, Unikin, 2008-2009, inédit.

souvent déplacé en faveur d'un contrôle des prix, spécialement pour les denrées les plus sensibles et en période de crise.

### **§.3. SECTEUR PRIVE<sup>31</sup>**

En économie, on parle généralement de **secteur privé** pour décrire la partie d'une économie où l'État n'intervient pas ou peu. On l'oppose au secteur public qui est principalement dirigé par l'État.

On trouve dans le secteur privé :

- les entreprises privées ;
- les banques à capitaux privés ;
- l'économie sociale, dont les mutuelles, les coopératives et les associations ;
- les organisations non gouvernementales.

**Etymologie de privé** : du latin *privus*, isolé, spécial, particulier, individuel, propre à chacun, issu du verbe *privare*, isoler, séparer, délivrer, affranchir.

L'adjectif "**privé**" qualifie ce qui :

- est relatif à un simple particulier. Ex : la vie privée, la propriété privée.
- est réservé à certains particuliers. Ex : un chemin privé, une vente privée.
- est sans caractère public, n'a pas de rôle dans la vie publique. Ex : un homme privé.
- qui n'est pas public. Ex : le secteur privé.

---

<sup>31</sup> KUMBU ki NGIMBI, Législation en matière économique, G2 Droit, Unikin, 2009, inédit.

On appelle "**secteur privé**", le domaine d'activité constitué des entreprises, associations ou organisations qui ne dépendent pas directement de l'Etat, de son administration et/ou des collectivités territoriales et où les fonds publics ne sont pas ou peu investis<sup>32</sup>.

Le secteur privé est constitué :

- des entreprises ou associations de droit privé,
- des banques à capitaux privés,
- de l'économie sociale, dont les mutuelles, les coopératives et les associations,
- des organisations non gouvernementales.

Le secteur privé s'oppose au secteur public ou étatique où l'Etat investit au même titre que les privés pour réaliser ses besoins.

## **Section 2. Du secteur privé de transport en RDC**

Le transport est l'action ou la manière de transporter ou un moyen de déplacement.

En outre, le transport c'est le fait de transporter pour faire parvenir en un autre lieu, une manière de déplacer ou faire parvenir par un procédé particulier.

C'est aussi le déplacement des biens ou des personnes sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux (le plus souvent par un intermédiaire) ou à des fins commerciales, économiques.

---

<sup>32</sup> KUMBU ki NGIMBI, Législation en matière économique, G2 Droit, Unikin, 2009, inédit.

## ***2.1. Historique du Transport urbain dans la ville de Kinshasa***

Après la seconde guerre mondiale, et pendant plusieurs décennies la France a connu un système de dirigisme économique, qui se caractérisait notamment par la réglementation du prix. Une ordonnance du 30 Juin 1945 avait donné au ministre de l'économie le pouvoir de fixer le prix par arrêté. Les entreprises pratiquaient les prix illicites, étaient passibles de sanctions. C'est ainsi que la R.D.C s'est référée à cette manière de réglementer des prix lors d'élaboration du décret-loi N° 85/026 du 12 Septembre 1983 relatif à la réglementation des prix.<sup>33</sup>

Kinshasa comptait depuis l'époque coloniale vers les années 1940 à 1960 entre 200.000 et 300.000 habitants. Son historique des transports remonte aux années 1940. En effet, c'est en 1948 plus précisément que Monsieur *PIPINIS*, sujet de nationalité grecque mit pour la première fois en exploitation, le tout premier véhicule utilitaire destiné au transport en commun de la population Kinois.

Ces véhicules appelés Fula-Fula, étaient des grands camions carrossés transformés en autobus et servant de liaison entre la zone de Kalina, actuellement Gombe, et les communes d'habitations périphériques.

Les Fula-Fula étaient des grands camions utilitaires pouvant transporter à cette époque 60 à 80 personnes. Actuellement, ce moyen de transport est de plus en plus rare.

L'initiative de Monsieur ***PIPINIS*** fut ainsi suivie et rapidement en 1955, il fut créé la société des transports en commun du Congo qui fonctionnait à Léopold ville en abrégé *T.C.C.* Celle-ci était sous la gestion privée du groupe *COMINIÈRE* et l'Etat qui y détenait une

---

<sup>33</sup> Une ordonnance du 30 Juin 1945 avait donné au ministre de l'économie le pouvoir de fixer le prix par arrêté. Décret-loi N° 85/026 du 12 Septembre 1983 relatif à la réglementation des prix



participation majoritaire. Ce n'est qu'à la suite des mesures de Zaïrianisation de 1973 qu'elle devint 100% publique et s'appellera désormais « *OFFICE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU ZAÏRE (CONGO)* » en abrégé *O.T.C.Z.* Mais l'office stoppera son activité en 1982 ; elle ressuscita en 1984, cette fois-ci sous forme d'une société privée financée par *BRITISH LEYLAND*. Avec la participation de l'Etat au capital, il disparaîtra définitivement en 1989, absorbé par *TRANSZAM*, nouvelle société Zaïro-Marocaine de transport<sup>34</sup>.

Kinshasa qui compte, de nos jours, près 20 millions d'habitants, est butée à des sérieux problèmes par manque d'une société organisée pour desservir la population à faible pouvoir d'achat et garantir le fonctionnement d'autres sociétés des transports en commun en leur autorisant l'application du principe de vérité des prix.

Devant cette situation, seule la régie des transports *CITY-TRAIN*, un projet étatique et au capital 100% Etat, inaugurée depuis le 28 février 1989, mis sous la tutelle du ministère des Transports et communications, a un équipement de huit rames (plus ou moins vingt bus ordinaires) opérationnelles, et soixante rames (plus ou moins cent cinquante bus ordinaires immobilisés pouvant trouver une solution des transports des masses).

Puis il ya des taxis privés qui couvrent des tronçons bien précis. Mais depuis quelques années, nous assistons à une série de taxis bus de la marque Mercedes Benz, type 207 et 208 qui communément appelé « Esprit de mort » suite au nombre d'accidents enregistrés dans la circulation. Mais aussi des motos taxis, appelé « Wewa » qui a pris de l'ampleur servant à couvrir des tronçons à route difficile où les voitures ne peuvent pas entrer.

---

<sup>34</sup> Annales des transports in *dépliant de l'Office National de Transport (ONATRA) 2000.*

## ***2.2. Organes régulateurs***

Avec la venue de la décentralisation, les provinces et les entités décentralisées sont dotées de prérogatives par la constitution, cadre idéal de l'organisation et fondement du fonctionnement de l'Etat.

La Ville de Kinshasa, en qualité de province est légiféré par une assemblée provinciale et un gouvernement provincial chargés de la gouvernance des affaires provinciales dont le transport en commun détenu à majorité par les privés.<sup>35</sup>

Ainsi, par l'arrêté n°SC/050/BGV/D.EC & TC/MB/2005 du 14 mars 2005 portant fixation du tarif des transports en commun et des taxis collectifs, et itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la ville de Kinshasa, le gouverneur de la ville de Kinshasa fixe les prix de transport en commun dans la ville tant pour les privés que le public. En concertation à cet effet avec les associations de chauffeurs du Congo/Kinshasa.

### **Section 3. Des obligations dans le contrat de transport**

Dans le cadre de ce paragraphe nous allons analysé les obligation du transporteur comme limitation des obligations de dernier et la politique de protection de consommateurs qui sont dans le cas d'espèce les usagers de transport et en vue de placer des garde-fous pour éviter tout dérapage dans le Chef du Transporteur, il a été mis à sa charge un certain nombre d'obligations, à savoir, l'obligation d'exécuter le contrat dans le délai convenu, de respecter les instructions de l'expéditeur ainsi que les itinéraires fixés. Parmi celles-ci nous citons :

---

<sup>35</sup> Art. 211 De la constitution du 18 février 2006 telle que modifiée à ce jours, n° spéciale de février 2006. Sur les compétences exclusives des provinces et des entités décentralisées.

### 3.1. L'Obligation d'exécuter le contrat dans le délai convenu.

Pour éviter de « *l'exception non aediplenti contractas* » le transporteur est tenu d'exécuter le contrat dans le délai convenu avec l'expéditeur.

Par délai convenu, il faut se référer à la convention entre les deux parties et, au cas où le contrat est muet quant au délai, il faut se conformer aux usages en la matière et accorder au transporteur un délai équitable et suffisant.

Dans le contrat le transport des marchandises le facteur temps joue une importance capitale dans la mesure où sa non observance peut engendrer un certain nombre de responsabilités imputables au transporteur.

C'est le cas des marchandises avariées suite au retard dû par la négligence du transporteur. Aussi, il est de cas où l'expéditeur connaît un préjudice suite au retard constaté dans la livraison des marchandises.

Le transporteur peut déroger sa responsabilité en prouvant que le retard ou l'avarie proviennent ;

- D'un cas de force majeure (foudre, inondation, etc ....)
- D'un vice propre de la chose (chose avariée au départ) ;
- Du fait de l'expédition (mauvais emballages, etc...)
- Du fait du tiers (destruction par l'ennemi en cas de guerre, etc...)

Toutefois, il est évident que le transporteur sera responsable si, prévoyant le cas forfait, il n'a pas pris les mesures nécessaires pour assurer préalablement le transport au sujet duquel il s'était engagé<sup>36</sup>.

Par contre, dans- l'hypothèse de transport de personnes cette obligation est relative selon qu'il y a eu préalablement un contrat déterminant le moment exact où le transporteur sera tenu d'acheminer les passagers.

---

<sup>36</sup> VERGNAUD (p), Droit Civil et Droit Commercialal Droit, du Travail et Législation Sociale, 7<sup>ème</sup> éd., ISTRA, Paris, 1963, p.190.

C'est le cas d'une société de transport qui signe une convention avec une autre société donnée portant le transport de son personnel de puis le lieu d'embarquement jusqu'au leu du service à un temps précis

En cas de non respect de temps convenu, le transporteur peut engager sa responsabilité sauf s'il évoque le cas d'exonération ci haut cités.

Mais la situation est différente en cas de transport en commun où il n'existe pas une convention liant le transporteur et le transporté quant au facteur temps qui est laissé à la merci du transporteur. Ce qui importe pour le transporteur c'est de mener à destination ses passagers sans se préoccuper du temps à parcourir depuis le lieu d'embarquement jusqu'à destination. Là aussi, un temps raisonnable doit être respecté.

En termes simples, nous pensons que le nœud du problème c'est le manque de conscience de la part des transporteurs qui ne réalisent pas qu'au delà de la recherche d'intérêt personnel, la satisfaction des passagers doit aussi entrer en ligne de compte, le facteur temps devenant une nécessité impérieuse pour le transporteur<sup>37</sup>.

II importe de noter que, le délai de transport constituent un élément important du contrat et doivent être impérativement respectés sous peine d'engager la responsabilité du transporteur.<sup>38</sup>

Enfin, si l'engin de transport devient en cours de route incapable de continue à acheminer les marchandises ou tes passagers, même par suite de circonstances extérieurs au transporteur, celui-ci doit transporter les passagers ou les marchandises sur un engin en étant de poursuivie a route, sans que les frais supplémentaires puissent être mis à la charge du client.

---

<sup>37</sup> BAUDE (J), Principes de Droit appliqué aux affaires, les éd. Comptables, commerciales et financières, Bruxelles, 1970, p.151.

<sup>38</sup> CHJPOUY T, Procédure du droit Commercial, ... : Commerçants, contrats commerciaux, effets de commerce, éd. Dunod, Pans, :9S1. p. 250

### **3.2. L'Obligation de respecter les instructions de l'expéditeur**

Dans le contrat de transport, l'expéditeur peut adjoindre au contrat un certain nombre de directives que le transporteur sera tenu de suivre lors de l'expédition des marchandises.

Toutes ces instructions produisent les mêmes effets que le contrat dans la mesure où le non respect de ces derniers peut entraîner la responsabilité du transporteur

L'expéditeur reste seul maître de l'expédition, ainsi il peut pendant le transport indiquer une autre destination, ordonner de ne remettre les objets que dans tel autre délai ou sous telle condition.<sup>39</sup>

Dans le cas de transport de personnes, le contrat de transport passé entre une société de transport avec une société en matière de transport de ses agents impose au transporteur le respect de toutes les instructions que cette société peut lui imposer.

C'est notamment l'itinéraire à suivre, l'heure d'embarquement et d'arrivée des Agents à l'enceinte de ladite société, n'accepter à bord du véhicule que ses propres gents etc...

Mais généralement dans le transport en commun les passagers n'ont pas d'instructions à donner aux transporteurs en commun.

Cela s'explique par le fait que le contrat de transport de personnes ne s'accompagne souvent pas des obligations supplémentaires si ce n'est que de mener à destination les passagers dans des conditions régulières et moyennant respect du délai convenu.

Mais en matière de transport des marchandises, généralement ses instructions tiennent dans la mesure où ce type de contrat met en présence une troisième personne/ le destinataire qui ne fait pas partie

---

<sup>39</sup> BAUDE, op.cit., p.15.

du contrat initialement conclu mais qui joue quand même un rôle important lors de sa réalisation.

### **3.3 L'Obligation de respecter les itinéraires fixés**

Cette obligation ressort de la définition même du transport en commun quand la loi précise que les services publics d'autobus est un service régulier de transport en commun des personnes effectués suivant un itinéraire ou un réseau et une périodicité déterminée.

Ce qui veut dire que le contrat de transport en commun suppose qu'existent des itinéraires avant même sa conclusion.

Cependant, le voyageur ne pourra conclure qu'avec le transporteur qui prendra sa direction de destination, dans le cas contraire nous sommes non pas en présence du transport en commun au service d'autobus, mais un autre type de transport qui peut être le service de taxi.

Seulement dans les trois catégories des obligations de transporteurs précité le transporteurs sont tenu de couvrir leur responsabilité civile pour le dommage causé aux personnes transportées et aux tiers à l'occasion de l'usage de véhicule en souscrivant dès la mise en service de véhicule avec une société d'assurance exerçant son activité au Congo;

- le transporteur ne peut transporter plus des personnes que le nombre 'autorisé ;
- le conducteur et leur receveur s'il y en a doivent se comporter avec politesse et différence envers le public, i s doivent avoir un tenu correcte et porté une uniforme ou au moins une casquette de type chauffeur automobile muni d'un numéro d'identification apparente ;
- il est interdit au conducteur et au receveur de fumer lorsqu'ils sont en service ;
- de laisser conduire sa voiture ou véhicule par tiers ;
- les véhicules doivent être munis d'une copie d'autorisation, d'une carte rose.

### **3.4. Les Obligations de l'expéditeur ou du voyageur.**

#### **a. L'Obligation de payer le prix du transport.**

Entant que contrat à titre onéreux, l'obligation de payer le prix incombe au passager. Celui-ci paye du service rendu par le transporteur.

Dès lors, nul ne peut s'embarquer dans un transport en commun sans avoir l'intention de payer le prix du transport sauf dérogation expresse accordée à une catégorie de personne. En outre, le prix étant fixé par voie réglementaire, celui-ci ne peut faire l'objet de marchandage dans le Chef des parties.

Une fois embarqué, le passager consent à la tarification qui est connue à l'avance, raison de plus pour lui d'honorer volontairement son engagement. Autrement dit, le paiement du prix entant qu'obligation réglementaire ne peut faire l'objet d'une quelconque discussion aussi bien de la part du transporteur que du passager car c'est une matière préalablement organisée par l'autorité compétente. C'est le cas de l'arrêté n°SC/050/BGV/D.EC & TC/MB/2005 du 14 mars 2005 portant fixation du tarif des transports en commun et des taxis collectifs, et itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la ville de Kinshasa. C'est ainsi que celui qui de mauvaise foi se soustrait de cette obligation est assimilable à un grandeur d'où possible de subir la rigueur de la loi en matière.

#### **b. L'obligation de sécurité.**

D'emblée, il convient de signaler qu'en principe cette obligation incombe au transporteur. Toutefois, dans une certaine mesure, le passager à bord peut par négligence ou volontairement s'exposer à un danger potentiel.

C'est le cas d'un passager qui plutôt que de prendre place à bord, préfère s'accrocher au portail laissant tout son corps physique exposé à l'extérieur de l'engin.

Nous remarquerons que devant une manœuvre dangereuse, celui-ci pourra facilement se relâcher et tomber s'exposant ainsi à toute forme de dégât.

C'est pourquoi, pour prévenir la survenance d'une telle situation, l'obligation incombe au passager de se sécuriser lui-même avant que le transporteur n'assure sa sécurité.

En outre, le passager ne doit pas afficher un comportement qui peut perturber l'ordre dans le transport, entraînant ainsi des problèmes néfastes à tous les passagers et au transporteur.

Les généralités sur le contrat de transport ayant été décortiqué au point que toute zone d'ombre pouvant créer la confusion a été éclairci, faut-il alors poser une analyse concrète sur les.

Difficultés que l'on rencontre quant à l'application du tarif et itinéraire fixé par l'autorité compétente. Voilà ce qui fera l'objet de la seconde partie qui nous permettra de palper du doigt toutes ces différentes réalités sur terre.



## **CHAPITRE II. LA PERCEPTION DE LA REGLEMENTATION DU PRIX DE TRANSPORT**

### **Section 1. Réglementation de prix dans le secteur de transport privé.**

Suite à l'insuffisance de transport en commun officiel, on a de plus en plus le recours accru à l'initiative privée qui confirme le libéralisme économique.

Devant une telle situation, la crainte de l'Etat était de voir les privés fixés anarchiquement le prix de transport par rapport à leurs intérêts égoïstes. C'est pourquoi, animé par le souci de protéger les membres de la communauté face aux privés qui ont presque un monopole de transport, l'Etat a pris l'initiative d'intervenir en cette matière en vue de contraindre toutes formes de fixation de prix illicite de transport en commun et taxi collectif.

C'est ainsi qu'il sera question tout au long du présent paragraphe de déterminer l'autorité compétente et les services visés en matière de fixation du prix de transport d'une part, ensuite analyser les prescriptions relatives aux tarifs et itinéraire.

Cela se résume en une analyse sur les conditions de fixation, de la fixation même et le contrôle de prix. C'est pourquoi au premier ressort, nous allons d'abord aborder les conditions de fixation de prix de transport dans le secteur privé. En suite de la fixation du prix et enfin du contrôle de prix.

#### **§.1. Des Conditions de fixation**

Les conditions de fixation sont ressourcées des lois et textes ayant force de loi. C'est pourquoi, la citation des différents textes portant sur la fixation des prix de transport dans le secteur privé sont d'une grande importance. Nous avons cité quelques uns qui font objet de notre étude dont :

- le décret du 7 Janvier 1958 complété par l'ordonnance législative n°62/313 du 25 juillet 1958 relative au transport rémunéré des personnes à une autorisation préalable pour le service d'autocar, le service de taxi ou pour un service spécial de transport.
- l'ordonnance n°62/260 du 21 Août 1958 relative aux conditions communes d'exploitations des services publics d'autobus/ des services d'autocars, des services spéciaux de transport par route et des services de taxi et les différentes législations en matière de prix constituent les textes de base applicables en matière de prix de transport.
- L'ordonnance loi n°83/026 du 12 septembre 1983 portant modification du décret loi du 2 Mars 1961 sur les prix consacré le principe du libéralisme économique dans le fait que les opérateurs économiques fixent librement le prix de leurs biens et services sous réserve du respect par eux des dispositions de la dite ordonnance loi.
- Par contre, dans le cas d'espèce c'est - à - dire en matière de fixation du prix de transport, comme dans d'autres secteurs stratégiques tels que l'eau, l'électricité, l'hydrocarbure, le Ministre de l'Economie Nationale conserve son pouvoir qu'il peut déléguer aux Gouverneurs des Provinces.
- C'est en application de ces dispositions que l'arrêté n° SC/050/BGV/D. EC et TC/MB/2005 du 14 mars 2005 portant fixation du prix des transports en commun et des taxi collectifs, et des itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la Ville de Kinshasa a été pris. Pour mieux fixer, il y a concertation de l'autorité avec la délégation des transporteurs.

Enfin, le transport est un moyen qui sert à faciliter les besoins humanitaires à travers tout le monde. Comme nous le savons il est nécessaire que le pouvoir public intervienne d'une manière ou autre en vue de sauvegarder l'intérêt général. Autrement dit, le pouvoir public

doit veiller au respect de la loi pour protéger le consommateur face aux pratiques illicites utilisées par les exploitants ci hauts cités. Et le cadre de la politique de protection de consommateur d'une part et d'autre le transporteur, l'autorité publique compétente à cette matière est sensée de placer des garde-fous en vue d'éviter tous dérapage dans le Chef de ces deux parties.

## **§.2. De la fixation du prix, *tarifs et itinéraires***

Il convient de noter que la notion du prix est concomitante à celle du prix dans la mesure où le prix est un démembrement du tarif. L'ordonnance loi n°83/026 du 12 septembre 1983 portant libéralisation des prix n'a pas défini ce qu'on attend par le concept « prix ».<sup>40</sup>

Par contre, l'itinéraire est le trajet ou parcours suivi par la personne ou le bien transporté. Qu'en est-il de la législation en vigueur relative aux prix et aux itinéraires ?

L'ordonnance loi n°83/026 du 12 septembre 1983 portant modification du décret loi du 2 Mars 1961 sur les prix consacré le principe du libéralisme économique dans le fait que les opérateurs économiques fixent librement le prix de leurs biens et services sous réserve du respect par eux des dispositions de la dit ordonnance loi.

Par contre, dans le cas d'espèce c'est - à - dire en matière de fixation du prix de transport, comme dans d'autres secteurs stratégiques tels que l'eau, l'électricité, l'hydrocarbure, le Ministre de l'Economie Nationale conserve son pouvoir qu'il peut déléguer aux Gouverneurs des Provinces.

C'est en application de ces dispositions que l'arrêté n° SC/050/BGV/D. EC et TC/MB/2005 du 14 mars 2005 portant fixation du prix des transports en commun et des taxi collectifs, et des itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la Ville de Kinshasa a été pris. Pour mieux fixer, il y a concertation de l'autorité avec la délégation des transporteurs.

---

<sup>40</sup> L'ordonnance loi n°83/026 du 12 septembre 1983 portant libéralisation des prix

Cela se fait en prenant en compte la faiblesse du pouvoir d'achat de la population et la volonté des pouvoirs publics de permettre à chacun d'accéder au transport public d'une part et de la rentabilité que recherche tout commerçant d'autre part.

Il convient de signaler que deux variables conjoncturelles sont considérées dans le réajustement des prix pour le transport en commun, par la commission de tarification de l'Hôtel de Ville et du Ministère de l'Economie Nationale, il s'agit du prix du Carburant et du Taux de Change<sup>41</sup>.

Mais en réalité, c'est le prix du carburant qui est resté pendant longtemps la variable explicative du prix du billet de transport en commun, cela parce que le carburant est, pour ainsi dire, un des destinateurs de hausse des prix de plusieurs secteurs économiques.

A cet effet, la commission tarifaire convoqué par l'autorité Urbaine évalue la structure du prix, propose à son approbation des prix de transport qui privilégient le caractère social de ce sous secteur. Les exploitants peuvent s'y opposer si leurs intérêts sont sacrifiés au profit de ceux des consommateurs.<sup>42</sup>

Il faut, cependant, noter l'absence des consommateurs qui est regrettable, comme partout ailleurs, on se plaint de 'absence de l'association des consommateurs qui doivent défendre leurs droits entant qu'agents économiques.

Une fois il y a un compromis, ces prix sont publics et s'imposent à tous. L'article 2 alinéa 1 dudit arrêté dispose que : « tout conducteur de véhicules affectés au transport en commun est tenu d'afficher de façon permanente à (Intérieur du véhicule soit une plaque émaillée soit sous verre ou plastique transparent, les prix et les itinéraires de façon à permettre aux passagers d'en prendre connaissance ».

---

<sup>41</sup> l'arrêté n° SC/050/BGV/D. EC et TC/MB/2005 du 14 mars 2005 portant fixation du prix des transports en commun et des taxi collectifs, et des itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la Ville de Kinshasa

<sup>42</sup> L'ordonnance loi n°83/026 du 12 septembre 1983 portant modification du décret loi du 2 Mars 1961 sur les prix

Afficher de façon visible le prix et itinéraire constitue une obligation légale en vertu de l'article 2 du présent arrêté, Le fondement de cette obligation tient du fait que le passager potentiel doit au préalable avant de s'engager à bord du véhicule connaître la destination et bien évidemment le montant net qu'il doit payer pour sa course. Un tel procédé permet de limiter la fixation anarchique de prix selon le gré des conducteurs qui, comme souligné déjà, sont marqués par leurs intérêts égoïstes de se faire beaucoup d'argent sans tenir compte de la condition sociale des passagers.<sup>43</sup>

En outre, cette affiche doit se faire de façon permanente à l'intérieur du véhicule. Ceci permet aux passagers qui s'embarquent à prendre eux aussi connaissance de la destination du véhicule et le prix à payer.

L'article 4 dudit arrêté dispose également que: «tout passager n'est tenu de payer que le prix fixé par le présent arrêté suivant l'itinéraire officiel ».

Seul le prix fixé par le présent arrêté doit être payé par le passager. Aucun conducteur n'a le pouvoir d'imposer un quelconque prix au passager et cela, quelque soit la distance moins encore les circonstances.

Mais bien au contraire, en pratique nous assistons chaque fois à une augmentation de façon anarchique du prix de transport par le conducteur de mauvaise foi.

Cela arrive souvent lorsque le transport se fait rare et qu'il y a une forte demande, ces derniers n'hésitent pas à revoir à la hausse le prix normal d'une course. Et ce qui est drôle dans le Chef des passagers, aucune opposition n'est envisageable. Facilement tout le monde accepte le nouveau tarif pourvu d'atteindre sa destination.

---

<sup>43</sup> Article 2 de l'arrêté n° SC/050/BGV/D. EC et TC/MB/2005 du 14 mars 2005 portant fixation du prix des transports en commun et des taxi collectifs, et des itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la Ville de Kinshasa

C'est cette liberté qu'on accorde implicitement aux conducteurs que nous déplorons de contourner un arrêté pris et accepté par tout le monde.

***Tableau représentatif des quelques tarifs et itinéraires dans la ville de Kinshasa***

<b>Itinéraire</b>	<b>Type</b>	<b>Tarif</b>
Kingasani-zando	Taxis-bus	700 Fc
	Taxis	-
Kingasani-Campus	Taxis-bus	500 Fc
	Taxis	-
Kingasani-Victoire	Taxis-bus	500Fc
	Taxis	1000fc
Kingasani-Ngaba, Lemba, Matete et Limete	Taxis-bus	400FC
R. Ngaba-Campus ; Intendance	Taxis-bus	200Fc
	Taxis	300fc (intendance) 400 fc (campus)
R.P Ngaba-UPN	Taxis-bus	500 fc
R.P Ngaba-Limete	Taxis-bus	400 fc
R.P Ngaba-victoire	Taxis-bus	400 fc
R.P Ngaba-Zando	Taxis-bus	500 fc
R.P Ngaba-MatadiKibala	Taxis-bus	500 fc
Campus-Zando	Taxis-bus	700 fc
Campus-UPN	Taxis-bus	500 fc

Victoire-Lemba, Matete, Limete	Taxis-bus	400 fc
Victoire-Bandal-Kitambo	Taxis-bus	400 fc
Victoire-boulevard	Taxis	500 fc
Zando-Binza	Taxi-bus	500fc
Zando-Ndjili	Taxis-bus	500fc
Kingasani, Pascal – Kinkole	Taxis-bus	400 Fc
Matete-Limete	Taxi-bus	400 fc
Matete-Zando-Matete	Taxi-bus	500fc
Kingasani-Quartier 1	Taxis	300fc
	Taxis-bus	200fc

**Source :** *manifeste de tarification de l’Hôtel de ville de Kinshasa, pris chez un taximan.*

### **§.3. Du Contrôle des prix**

Le rôle de l’Etat dans les secteurs stratégiques se voit malgré que la fixation des prix relève de la compétence des opérateurs économiques qui se basent sur certains paramètres économiques entre autre la loi de l’offre et de la demande, l’Etat intervient de manière permanente et efficace dans certains domaines qualifiés « stratégiques ou vitaux » comme l’eau, l’électricité, l’hydrocarbure et le transport qui fait objet de notre étude.<sup>44</sup>

II convient de faire remarquer que l’organisation des transports urbains date depuis l’époque Coloniale. Les transports urbains n’ont pas été épargnés et se trouvent dans une situation combien préoccupante qui interpelle plus d’une personne. Cette situation est liée à plusieurs facteurs que rencontrent les transporteurs en commun comme nous allons le voir ultérieurement dans les détails.

---

<sup>44</sup> MUBAKE, *Op.cit.*, p. 24

En ce qui précède, la Présidence de la République, le Ministère des Transports et Communication ainsi que l'Hôtel de Ville ont pris l'initiative de convoquer une réunion pour réflexion sur les problèmes de l'heure et proposer des pistes de solution,

Cependant, au cours de ces travaux les services des Ministères des Transports et Communications, de l'Energie et tous les Partenaires intéressés vont examiner ces problèmes et proposé des pistes des solutions urgentes, à moyen et à long termes susceptibles de soulager tant soit peu les maux de la population en matière de transport.

Rapport final de la Commission des travaux sur la problématique de transport en commun dans la Ville de Kinshasa du 26 novembre au 02 décembre 1998. Après avoir trouvé une piste des solutions, le Gouverneur Général peut, soit fixer les prix à appliquer par les services d'autocar et de taxi, soit fixer des prix maximum applicables pour ces services. Comme nous pouvons le constater, c'est le Gouverneur Général qui possède le Pouvoir d'intervenir en matière de .fixation des prix de transport, pouvoir qu'il peut déléguer aux Vices Gouverneurs<sup>45</sup>.

En principe, conformément à l'article 3 de l'ordonnance loi n°83/026 du 12 septembre 1983 précité ci-haut ; c'est le Ministre ayant l'économie nationale dans ses attributions qui a le plein pouvoir de déterminer les modalités de calcul et celle de fixation des prix ainsi que la marge bénéficiaire maximum autorisée aux commerçants autres que les producteurs des biens et services, notamment dans le secteur stratégiques tels que l'eau, l'électricité, l'hydrocarbure et le transport<sup>46</sup>. Par contre, par délégation de pouvoir, ce sont les Gouverneurs des provinces qu'en déterminent. Cependant, dans la Ville de Kinshasa, le Ministre de l'Economie Nationale délègue le pouvoir au Gouverneur de la Ville, qui à son tour intervient par voie d'arrêté.

---

<sup>45</sup> Rapport final de la Commission des travaux sur la problématique de transport en commun dans la Ville de Kinshasa du 26 novembre au 02 décembre 1998

<sup>46</sup> article 3 de l'ordonnance loi n°83/026 du 12 septembre 1983



L'autorité Provinciale doit veiller à l'application des mesures tarifaires officielles.

La Direction des Transports Urbains est chargée :

- les problèmes de politique de l'ensemble des transports de leur législation et de leur coordination des questions tarifaires ;
- De contrôler les affiches des itinéraires des taxi bus, et bus ;
- De sensibiliser les conducteurs au paiement du nouveau permis de conduire national ;
- De contrôler l'application de la réglementation en matière de transport.

En outre, elle exerce un contre permanent sur le respect des réglementations en vigueur et cela tout particulièrement dans le domaine des transports en commun.

Le contrôle de prix de transport en commun dans la ville de Kinshasa est sans contrôle efficace alors que ce sont les agents de transport commis dans la ville qui ont le pouvoir d'étudier et de poursuivre la mise en œuvre de la décision de l'hôtel de ville de Kinshasa.

A l'issue de cette étude, le législateur prévoit quelques dispositions à suivre impérativement pour tout exploitant de transport dans le secteur privé dans toute étendue de la République en générale, et en particulier dans la Ville de Kinshasa.

A travers ces dispositions, l'arrêté soumet tous les contrevenants au paiement d'une amende de 250 Ff pour le fait de rouler portières ou coffre ouverts ou transportant des passagers accrochés aux abords du véhicule.

En effet, l'absence d'un contrôle régulier et efficace de l'application de la loi est à la base de cette situation déplorable. C'est pourquoi l'autorité compétente, doit prendre les mesures nécessaires pour rétablir l'ordre dans ce secteur combien stratégique,

Par ailleurs, pour relever le déficit aux différents problèmes évoqués ci haut, l'Etat doit mettre des moyens suffisants dans le secteur de transport en commun, c'est-à-dire, créer des infrastructures routières viables, de créer les entreprises publiques de transport, améliorer sensiblement les conditions salariales des Agents servant à assurer le contrôle de transporteur ainsi que la motivation des Agents chargés d'assurer l'application de la loi.

## **Section 2. De l'Application de ces dispositions légales**

Les prévisions légales telles que énoncées ci-haut prévoient des moyens efficaces pour lutter contre des prix illicite dans le domaine de transport en commun dans la ville de Kinshasa.

La situation se présente comme suite dans la fixation du prix et dans les itinéraires.

### **▪ Des itinéraires**

L'arrêté sus-analysé précise conformément au tableau ci-haut les itinéraires tels que organisé par l'Etat. Mais la pratique kinoise nous présente d'autres variantes qui se justifient par la liberté d'œuvrer des privés et de mauvais état des infrastructures routières dans la ville de Kinshasa.

C'est pourquoi une perturbation dans le changement des itinéraires intervient toujours et fait monnaie courante dans le secteur privé de transport en commun dû aux embouteillages quotidiens.

### **▪ Les embouteillages**

Le mauvais état de routes dont la majorité reste en délabrement, est la cause des embouteillages. II convient de souligner que, les routes réellement réhabilitées ont été financées par la banque mondiale et l'union européenne. A notre constat, aucune de celles financées par le gouvernement n'a été réhabilitée actuellement. A ce propos, la réfection des routes à Kinshasa avance à pas de tortue.

Quant aux grandes artères, les embouteillages paralysent la circulation. C'est le cas sur plusieurs avenues de la ville de Kinshasa telle que; L'avenue By-Pass, à la hauteur de la station Fina, dans la Commune de Lemba, où la chaussée est délabrée sur une bande de près de 30 mètres jusqu'à la cité verte, reste la chaussée qui est au fil du jour prise par plusieurs bouchons tant vers Lemba que Mongafula en passant par Ngaba et Makala. Cependant, l'office des routes a débuté des travaux de réhabilitation en remblayant la bande avec des moellons.

Mais le programme semble marquer le pas à l'étape de l'écoulement de l'asphalte. Et du fait de la régularité de la circulation, on aperçoit à nouveau des nids de poule sur la bande/ ce qui occasionne des longues files de véhicules.

Cette avenue traverse les Communes de Mont-Ngafula, Selembao/Quartier ngafani, Makala, Ngaba et Lemba, avant de déboucher sur le Boulevard Lumumba, dans la Commune de Limete.

Toute fois cette artère très fréquentée est la voie principale pour joindre la Commune Industrielle de Limete lorsqu'on arrive de port de Boma et Matadi voie par excellence de l'exportation et importation.

**L'Avenue Université** est aussi parsemée de nids de poule. Confiée à l'Entreprise House Construct, la réhabilitation de cette Avenue prend de temps suite à ce délabrement que cette artère a des conséquences telles que : le tronçon compris entre l'axe Bongolo et Kapela ressemble désormais à une piste, occasionnant ainsi des embouteillages.

Cependant/ la route Kimwenza qui facilitait les habitants de Yolo, Makala, Ngaba y compris Limete à se déplacer en cas d'embouteillage sur l'Avenue l'Université, est pour le moment dans un état de délabrement total, les embouteillages sont des plus en plus grave sur l'artère de l'Université.

La même situation se remarque au croisement des Avenues Mopulu et Université où l'Hôtel de Ville a stocké des tas de moellons et

de caillasses, ainsi que du sable au mois de Mai dernier, sans faire démarrer les travaux, Avec les pluies, l'entrée de l'Avenue Manzengele est redevenue « un enfer » pour les conducteurs.

Outre le délabrement qui provoque l'impraticabilité des artères dans la Ville de Kinshasa, la mentalité des chauffeurs aussi qui en réalité ne sont pas à même de faire la conduite de taxi, car c'est l'élément primordial qui engendre les embouteillages qui par conséquent amène au demi-terrain.

### ▪ **Le Demi-Terrain**

Suite au délabrement des artères routières dans la Ville de Kinshasa, que les Transporteurs utilisent des mauvaises pratiques appelés demi terrain.

Eu égard à ce qui vient d'être dit, pensant éviter les pratiques illicites des itinéraires en matière de transport en commun et taxis collectifs, d'afficher sur la face intérieur et sur la face latérale droite de leurs véhicule. L'itinéraire ainsi que le prix s'y rapportant de peur que ceux-ci puissent être fixés à la tête du passager.

L'inscription de cet itinéraire en lettre d'au moins 10 cm de hauteur pour permettre aux usagers d'en prendre connaissance.

La tenue de l'affichage est très important dans ce sens qu'elle évite aussi la pratique dite de demi-terrain à laquelle les conducteurs des véhicules de transport en commun et taxis collectif ont souvent l'habitude de recourir pour créer la surenchère.

Par contre, cette mauvaise pratique provoquée par le transporteur suite à l'impraticabilité des artères routières, porte beaucoup des préjudices à la population Kinoise compte tenue de coût de transport élevé pour le même itinéraire.

Toutefois, il faut signaler que, l'arrêté portant fixation du prix collectif et des itinéraires officiels précité dans son article 2 dispose que :

«il est interdit au conducteur de recourir au transport appelle demi-terrain, abonnés ou solola bien.

Marqué par le désir de faire plus d'argent, les conducteurs se sont créés des situations illicites mais très rentables.

Nous déplorons aussi, le comportement des consommateurs Kinois qui provoque eux-mêmes ce mode de transport dit demi-terrain à un prix élevé pour le même itinéraire.

Constatons ce qui suit :

- Pour l'itinéraire : Rond Point Ngaba-Kingasani à 400 FC, les transporteurs peuvent ressortir les itinéraires suivants : RP Ngaba-Quartier 1 à 400 FC; Quartier 1 Pascal à 200 Fc et Pascal-Kingasani à 100 Fc. Soit 700 Fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire : Victoire – RP Ngaba à 400 FC, les transporteurs privés peuvent en diverses raisons les itinéraires suivants : Victoire-Kapela-Ezo à 400 Fc, puis EZO-RP Ngaba à 200 ou 300 FC. Soit 600 à 700 fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire : Zando-Kingasani à 500 fc ; les transporteurs privés peuvent bien faire : Zando-Quartier 1 à 500 fc ; Quartier 1 à Pascal à 200 Fc et Pascal-Kingasani à 100 Fc. Soit 800 Fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire Victoire-Kingasani à 500 fc ; les transporteurs privés peuvent bien faire : Victoire-Quartier 1 à 500 fc ; Quartier 1 à Pascal à 200 Fc et Pascal-Kingasani à 100 Fc. Soit 800 Fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire Pétro-Congo-Bosawa Mikondo à 400 fc les transporteurs privés peuvent bien faire : Pétro-congo-Pascal à 400 Fc et Pascal-Bosawa à 250 ou 300 Fc. Soit 700 Fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire RP Ngaba-Campus/Intendance à 300 fc et 400 fc, les transporteurs privés peuvent bien faire : RP Ngaba-Intendance à 300 Fc et Campus à 200 soit 500 Fc au lieu de 400 fc.

Pour ne citer que ceux-là. Cette pratique est la plus récurrente dans la pratique du transport en commun dans la ville de Kinshasa.

A cet effet, nous invitons l'autorité compétente à veiller contre des telles pratiques pour ne pas porter préjudice aux passagers désireux de prendre le même itinéraire mais au respect du prix officiel.

### **Section 3. Perception de la réglementation de prix**

#### **§1. Recherche effectuée sur terrain**

Dans ce paragraphe, nous allons dégager les conséquences dans la perception de l'interventionnisme étatique dans les secteurs de transport organisés par les privés, régulés par l'Etat.

Notre étude nous l'avons menée dans la ville de Kinshasa, dans divers grands ronds-points et arrêts de bus de la ville de Kinshasa comme le Rond-point Ngaba, le Rond-Point Victoire, Kingasani ya suka (et), Intendance et Trafic universitaire de Kinshasa.

Le choix de ces arrêts est dû à la facilité de trouver les taxi-bus des plusieurs itinéraires à la fois. Ce choix a été motivé par la fréquence de transporteurs privés de taxi et taxi-bus faisant les tronçons présentés dans les sections précédentes.

La population interviewée est constituée des chauffeurs taximen et des taxi-bus faisant la ligne : Rond-point Ngaba-Intendance-Campus-Rond-point Ngaba-Kingasani-Victoire-zando-UPN-Ndjili etc.

Notre échantillon a été de 50 transporteurs privés (taximen). Mais nous nous sommes focalisés à analyser que les données de quelques uns, soit 40, vu la précision d'informations qu'ils nous ont livrées. Et 50 passagers dont l'analyse a été portée sur 40 pour avoir un équilibre logique de représentativité.

Le critère de la sélection de l'échantillon c'est avant tout être un transporteur privé, et/ou être un passager qui accepte volontier de répondre à nos questions.

Les réponses recueillis nous ont permis de dégager deux tendances dans la perception de l'interventionnisme étatique quant à ce qui concerne la réglementation de prix dans le secteur de taxi et taxi bus des privés dans la ville de Kinshasa.

Les interviews directes nous ont permis, grâce à une grille d'enquête en annexe, d'entrer en contact directe avec la population cible pour recueillir des informations et des données que nous avons besoin pour réaliser notre étude.

La permanence des taximen, et la volonté de certains à répondre à nos questions, nous ont permis de réaliser cette étude en un temps réduit soit 7 jours : du 06 au 13 Octobre 2014.

## **§.2. Déroulement de l'enquête**

Dans ce paragraphe, nous allons transposer les réponses conformément aux questions posées et proposées par la grille d'enquête. Rappelons que les rubriques ayant trait avec l'identité de la population n'a pas été d'une grande importance, parce que ce qui nous a plus intéressé, c'est la valeur de l'information qu'ils nous ont livré : leur perception de l'interventionnisme étatique. C'est pourquoi, certaines rubriques de la grille ne sont repris ici, car les questions changeaient à chaque fois, selon que l'on évoluait. Mais elles se regroupent toutes autour des celles dessous.

*Question 1 : Qui fixe le prix de transport ou de trajet que vous faites avec vos clients ?*

A cette question, une tendance majoritairement absolue a dit que c'est l'Hôtel de ville de Kinshasa qui fixe le prix de trajets sous édite et les fait exécuté grâce aux organes d'administration publique.

Une nette précision fut épinglée par certain, mais de large minorité en qui concerne de demi-terrain ou des passagers qui descendent en mi-chemin. Ils ont dit que c'est de la simple appréciation du taximan, mais une appréciation intériorisée qui revêt ensuite un caractère obligatoire. Voila pourquoi dans le taxi, de rond-point-ngaba au

Boulevard Salongo, le client paie 200 Fc ; alors que de l'arrêt suivant soit Muyombe à l'intendance, on paie 300 Fc. De rond-point à l'intendance, dans le taxi bus, le client paie 200 Fc, quelque soit l'arrêt de la descente du client.

Question 2. *Alors, la fixation de prix par l'Etat handicape votre travail ?*

Il se dégage de cette question une confusion nette quand à ce qui concerne le prix fixé par l'Etat, le prix parfois proposé par les clients et même avec celui fixé par le taximan. C'est pourquoi, l'on assiste plusieurs fois aux discordes entre les taximen et le passager (clients) ; soit le prix semble non proportionnel au trajet ou c'est le versa.

Question 3. *Pensez-vous agréable ou acceptez-vous volontairement de vous soumettre à la loi ?*

A cette question, une majorité estime que l'Etat ne devait pas intervenir, parce que, il rend leur travail difficile de sorte que y a même des taxis et taxi bus qui tombe en faillite sans avoir ne fu-ce que le prix dépensé pour l'achat de la voiture ou minibus ou taxi bus. Ce qui est encore désagréable, c'est que l'Etat a même instauré réfère que les agents de la police et de l'armée, les Croix-Rouge ne paient pas le transport. Cela se constitue un manque à gagner pour les privés.

Question 4. *Que pensez-vous alors de l'intervention de l'Etat en cette matière ?*

Une unanimité s'est faite sentir à cette question quand ils estiment que l'Etat congolais intervient partout, alors qu'il ne fait rien lui-même. Il serait agréable pour l'Etat. D'ailleurs l'Etat congolais a réussi à corrompre l'ACCO, une association des chauffeurs du congo, dont le but est détourné par le politique. Elle a été créée pour défendre les intérêts des chauffeurs, mais, elle ne représente plus rien de nos jours à cause de la mauvaise politique du pays, des dirigeants.

Question 5. *Bien que l'Etat intervienne dans la fixation de prix, vous laisse-t-il le seuil de liberté pour votre activité économique.*



Peu de taximen comprennent les avantages de la régulation étatique. La majorité rejette la responsabilité de leur fausse affaire à l'Etat avec tous les services administratifs mis sur pied pour surveiller le secteur de transport. C'est pour cela, plusieurs d'entre eux estiment que l'Etat congolais a failli dans sa mission, car il ne fait rien en soi vu l'état de routes (infrastructure de base dont le service de transport en commun se sert pour œuvrer), un délabrement néfaste qui ne laisse même pas douter l'inexistence de l'Etat. Voilà une raison de plus que l'Etat ne peut pas intervenir dans le secteur de privé et d'investissement privé.

En guise de ces cinq questions, il sied de savoir que de l'interventionnisme étatique dans le domaine privé en R.D.Congo.

### **§3 Analyse de données**

Nous basant sur les résultats de l'enquête, nous avons enregistré que les transporteurs privés cherchent des voies et moyens pour boycotter l'interventionnisme étatique en se fondant sur les conditions de travail et du libéralisme économique. C'est pourquoi, la manifeste de la fixation des prix de transport en commun dans la ville de Kinshasa est variée selon les circonstances du jour. Le stratagème est souvent tourné sur les embouteillages dus au mauvais état des routes en général.

Par le fait même, ils usent de liberté de diminuer les distances de trajets en créant de demi-terrain à des fins trop lucratives telles que les montre les paragraphes ci-dessous.

- Pour l'itinéraire : Rond Point Ngaba-Kingasni à 400 FC, les transporteurs peuvent ressortir les itinéraires suivants : RP Ngaba-Quartier 1 à 400 FC; Quartier 1 Pascal à 200 Fc et Pascal-Kingasani à 100 Fc. Soit 700 Fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire : Victoire – RP Ngaba à 400 FC, les transporteurs privés peuvent en diverses raisons les itinéraires suivants : Victoire-Kapela-Ezo à 400 Fc, puis EZO-RP Ngaba à 200 ou 300 FC. Soit 600 à 700 fc au lieu de 400 FC.

- Pour l'itinéraire : Zando-Kingasani à 500 fc ; les transporteurs privés peuvent bien faire : Zando-Quartier 1 à 500 fc ; Quartier 1 à Pascal à 200 Fc et Pascal-Kingasani à 100 Fc. Soit 800 Fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire Victoire-Kingasani à 500 fc ; les transporteurs privés peuvent bien faire : Victoire-Quartier 1 à 500 fc ; Quartier 1 à Pascal à 200 Fc et Pascal-Kingasani à 100 Fc. Soit 800 Fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire Pétro-Congo-Bosawa Mikondo à 400 fc les transporteurs privés peuvent bien faire : Pétro-congo-Pascal à 400 Fc et Pascal-Bosawa à 250 ou 300 Fc. Soit 700 Fc au lieu de 400 FC.
- Pour l'itinéraire RP Ngaba-Campus/Intendance à 300 fc et 400 fc, les transporteurs privés peuvent bien faire : RP Ngaba-Intendance à 300 Fc et Campus à 200 soit 500 Fc au lieu de 400 fc.

La moyenne est proportionnelle à 200 à 400 fc pris de manière illicite.

Par conséquent, l'Etat congolais a l'obligation de remplir ses devoirs entant que Etat-providence afin que les infrastructures mises à l'usage des privés pour leur permettre à rendre service de manière décente en vue d'atteindre le bien-être social. Lutter contre les prix illicites des privés c'est prévenir la fraude en ce domaine par un bon traitement des agents de contrôle qui, à la majorité, sont soumis à la corruption au lieu de servir la patrie.

Les conséquences de problème en rapport avec ces données sont multiples, tels que les accidents, les embouteillages, la population marche à pied, les véhicules tombent en panne à tout moment, les demi terrains pratique par le transport enfin l'augmentation des couts de transport. Aujourd'hui tout le monde reconnait la valeur fondamentale de l'investissement dans le secteur de transport en particulier.

C'est dans ce contexte précis que nous avons soulevé la question de la réglementation du transport dans le secteur privé cas de la ville province de Kinshasa.

Certes, eu égard aux réponses réservées aux préoccupations qui soulevées, il y lieu de préciser l'intérêt d'analyse de ces données.

En conclusion l'analyse de ces données a comme l'importance l'affirmation de l'intervention du pouvoir public en matière de transport dans la ville de Kinshasa pour éradiquer le comportement vis-à-vis de la population Kinois.

#### **§.4. Nécessité Interventionniste**

Il convient d'expliquer la manière dont les individus réagissent à ces contraintes, interprètent la situation, inventent des cadres de solution pour trouver le sens, se mobilisent et s'affrontent sur des jugements à propos de l'efficacité de tel ou tel mode d'organisation.

L'étude de cette conséquence attire notre attention ici, parce que, dans le fond de ce travail, nous cherchons à comprendre les explications que les individus opérant dans le secteur privé de transport en commun réagissent face à l'interventionnisme étatique quant à ce qui concerne la fixation de prix sur le marché de transport dans la ville de Kinshasa.

#### **1.2. De l'ingérence à la prérogative étatique**

Confronter un objectif de libre investissement et non-fauscée avec l'intervention étatique conduit de prime abord à identifier une contradiction de principe.

Cette apparente opposition trouve à s'exprimer principalement en ce qui concerne les aides d'État, domaine où l'empire du droit de la propriété privée dans le giron de l'État s'exerce à plein.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Padioleau Jean-Gustave, L'État au concret. Paris : PUF, 1982, 29 p.

En effet, l'État peut, par son intervention sous forme d'aides, fausser le jeu de la liberté d'entreprendre et de la concurrence existant sur un marché en accordant un avantage à une ou plusieurs entreprises par rapports à leurs concurrents dans le secteur de transport.

L'opposition entre l'objectif de libre entreprenariat et de la concurrence et la politique étatique trouve également à exister en matière d'interdiction des abus de position dominante, notamment pour les secteurs économiques faisant l'objet d'un monopole national, mais elle existe aussi en ce qui concerne les problématiques d'ententes entre transporteurs privés pour le pouvoir de l'Etat dans le secteur de transport en public.<sup>48</sup>

Retenons que l'intervention de l'Etat vise avant tout l'intérêt général. Dès lors, l'intervention de l'État par un acte confiant des missions de service d'intérêt économique général à une entreprise peut constituer un fait justificatif de l'entente, du moins permettre qu'une entente ne soit pas illicite d'un point de vue communautaire. Ce mécanisme reste donc restreint et spécifique et ne constitue en aucun cas une possibilité générale de dérogation à la prohibition des libertés individuelles d'entreprendre.

A l'issue de cette première partie de l'analyse, il est possible de conclure que la seule participation de l'État à une activité n'est pas suffisante pour exonérer du respect du droit de la concurrence en général, et de l'interdiction des ententes en droit communautaire et national, en particulier, sauf dans les cas très particuliers où il existe un service d'intérêt économique général.

Si l'intervention de l'État ne justifie pas en elle-même l'irrespect du droit de la concurrence, il convient de se placer du point de vue des entreprises pouvant être amenées à participer à une entente, pour vérifier comment l'intervention de l'État peut constituer pour elles un fait justificatif de l'entente ou les exonérer de la responsabilité découlant de leur participation à une entente.

---

<sup>48</sup> Aurélien ANTOINE, Prérogatives de puissance publique et droit de la concurrence, LGDJ, Thèses, 2009.

L'existence d'une entente suppose un accord de volontés entre au moins deux entreprises indépendantes conduisant à une coordination plus ou moins planifiée de leurs comportements et allant à l'encontre du principe d'incertitude.<sup>49</sup>

Dès lors, si une entente existe entre deux entités non-autonomes, le droit de la concurrence ne peut trouver à s'appliquer en raison de l'absence de rencontre de volontés entre entreprises.

De la même façon, il convient de tirer les conséquences de l'absence d'autonomie des entreprises participant à une entente dès lors que celle-ci leur a été imposée par l'État.

L'objectif de ces deux mécanismes reste tout de même identique: garantir un certain degré de sécurité juridique aux entreprises et ne pas aller à l'encontre du principe d'interdiction de la pénalisation rétroactive des comportements (*nulla poena sine lege*), autrement dit de la légalité des délits et des peines.

Néanmoins, cette exonération est limitée aux comportements qui ont été adoptés avant toute décision d'une autorité de concurrence déclarant la norme nationale inapplicable en raison de sa contrariété avec le droit communautaire. En effet, une telle décision s'impose aux entreprises qui retrouvent alors leur autonomie, n'étant plus contraintes par la norme dont l'applicabilité a été écartée par une autorité compétente.

A l'inverse, si la législation «laisse subsister la possibilité d'une concurrence qui serait encore susceptible d'être empêchée, restreinte ou faussée par des comportements autonomes desdites entreprises »:

Même si le fondement de l'exemption est différent entre le droit interne et le droit communautaire, les méthodes employées et les effets restent similaires: tirer conséquence du défaut d'autonomie en exonérant les entreprises de leur responsabilité pour les comportements

---

<sup>49</sup> Aurélien ANTOINE, *op.cit*, p.29

imposés par l'autorité publique, tout en limitant cette exonération aux cas où leur autonomie de décision était réellement anéantie, et non seulement réduite.<sup>50</sup>

### ***A. De la Régulation sociale***

La notion de régulation sociale permet d'expliquer la manière dont les individus réagissent à ces contraintes, interprètent la situation, inventent des cadres cognitifs pour trouver le sens, se mobilisent et s'affrontent sur des jugements à propos de l'efficacité de tel ou tel mode d'organisation.<sup>51</sup>

Cette doctrine ou notion attire notre attention ici, parce que, dans le fond de ce travail, nous cherchons à comprendre les explications que les individus opérant dans le secteur privé de transport en commun réagissent face à l'interventionnisme étatique quant à ce qui concerne la fixation de prix sur le marché de transport dans la ville de Kinshasa.

On s'écarte de tout déterminisme ou disposition : l'accent est mis sur ce « fait social » qu'est l'action et non sur une suite d'évènements dont il suffirait de retrouver les enchaînements pour comprendre leurs relations avec l'action. La notion de régulation sociale combine deux idées apparemment contradictoires et complexes, celle de « contrôle » et celle « d'autonomie ». Contradictoire, car si l'autonomie et le contrôle sont des logiques d'action opposées, il reste à expliquer comment ces deux sources normatives se combinent en pratique; complexe, un acteur peut avoir une stratégie orientée vers le contrôle et s'appuyer sur l'autonomie des acteurs ou développer une stratégie tournée vers l'autonomie, pour mieux contraindre ses collègues.<sup>52</sup>

Ce qu'on observe, c'est que les acteurs construisent un système d'échange et de coopération pour la production des règles; c'est ce système d'actions et d'interactions durables, ce qui est appelé dans cette théorie, une régulation sociale. Cette régulation sociale est bien ce

<sup>50</sup> Aurélien ANTOINE, *Prérogatives de puissance publique et droit de la concurrence*, LGDJ, Thèses, 2009.

<sup>51</sup> Friedberg E., *Le pouvoir et la règle*, Paris, Le Seuil, 1993, 405 p.

<sup>52</sup> Reynaud Emmanuèle, Les règles de l'emploi, Dans De Terssac Gilbert (dir), *La théorie de la régulation sociale de Jean Daniel Reynaud. Débats et prolongements*, Paris, La Découverte, 2003, p. 147-155.

qui ordonne l'action, fixe les contraintes; c'est aussi, mais une activité par laquelle les acteurs élaborent leurs intentions, construisent le sens de leurs actions et finalement règlent leurs indépendances. Parler de

Régulations sociales, ce n'est pas postuler que les acteurs trouveront harmonieusement des compromis acceptables et respectés; c'est au contraire affirmer la différence de rationalité. Mais en même temps que l'interdépendance met les individus en situation d'interactions et les oblige à se confronter et à échanger, y compris sur leurs différences, cette interdépendance les oblige à trouver des règles communes pour régler leurs différends et à s'engager dans un échange social.<sup>53</sup>

Il ne s'agit pas de réguler un système préexistant pour assurer son fonctionnement conformément à des normes préétablies, mais bien de construire le système social conformément aux attentes des acteurs et aux ressources dont ils disposent pour se faire entendre : la place des régulations sociales dans la construction des systèmes reste essentielle, dans la mesure où ces régulations fondent l'échange social et construisent le système de valeurs.

Il n'y a pas de système normatif auquel obéiraient les régulations sociales, pas de grandeurs affichées auxquelles les régulations se conformeraient pour corriger les dérives. Par voie de conséquence, s'intéresser aux régulations sociales, ce n'est pas s'intéresser aux régulations d'un système déjà construit, mais prendre comme objet sa construction; ce n'est pas expliciter les régulations d'une activité sous l'effet de contraintes, mais prendre comme objet l'activité même de régulation par laquelle les individus construisent leurs contraintes, les acceptent ou les remettent en cause.

Ce n'est pas analyser les modes de régulation en fonction de mécanismes ou de structures singulières, mais expliciter la manière et les raisons pour lesquelles les individus agissent ainsi. La notion de régulation sociale permet d'expliquer la manière dont les individus

---

<sup>53</sup> Reynaud Jean Daniel (1997), Les règles du jeu. L'action collective et la régulation sociale, Paris, A Colin, coll. « U », 2° édition, 1993; 1° édition, 1989, 314 p.

réagissent à ces contraintes, interprètent la situation, inventent des cadres cognitifs pour trouver le sens, se mobilisent et s'affrontent sur des jugements à propos de l'efficacité de tel ou tel mode d'organisation.

On s'écarte de tout déterminisme ou disposition: l'accent est mis sur ce « fait social » qu'est l'action et non sur une suite d'évènements dont il suffirait de retrouver les enchaînements pour comprendre leurs relations avec l'action.<sup>54</sup>

### ***B. L'équilibre social***

Tout équilibre est avant tout fonction de rapport d'égalité ressentis dans une sphère sociale ou autre microcosme personnalisé.

Dans le cadre de cette étude, nous mettons en exergue pour parler de l'équilibre, du rapport entre les consommateurs et producteurs et de l'interposition de l'action étatique, aux fins de réguler la vie sociale dans un régime de concurrence du marché et du libéralisme économique.

Dans le système de concurrence, les consommateurs sont approvisionnés aux prix le plus intéressants en toutes marchandises imaginables, disponibles et en toute qualité et quantité souhaitées. Les offreurs ont toujours tendance à améliorer sans cesse leurs produits et procédés de fabrications ; quant aux revenus, elles sont mesurées selon les valeurs attribuées par les consommateurs aux prestations respectives du marché.

C'est pourquoi, le développement d'une concurrence loyale entre les entreprises peut les inciter à mettre sur le marché des produits et services de meilleure qualité et au meilleur prix. Le bénéfice de cette pratique revient sans doute aux consommateurs.

En RDC, la concurrence pure et parfaite relevant du l'utopie à notre époque, les pouvoirs publics prennent les mesures appropriées

---

<sup>54</sup> Reynaud Jean Daniel (1999), Le conflit, la négociation et la règle, Toulouse, Octarès, « Travail », (1° ed., 1995), 268 p.



pour garantir la protection des structures et mécanismes du marché ainsi que la moralité des rapports concurrentiels. La base légale de la matière est l'ordonnance législative N° 41/63 du 24 Février 1950 sur la concurrence déloyale.<sup>52</sup>

La libre concurrence est le corollaire de la liberté du commerce et de l'industrie. Ainsi, le marché obéit à la loi de l'offre et de la demande et les opérateurs économiques peuvent offrir à la même clientèle des produits ou services similaires dans ce système, le détournement de la clientèle résulte inéluctablement du jeu de l'offre et de la demande.

La liberté de la concurrence est garantie. Mais comme toute liberté, elle doit s'exercer dans le respect. Les opérateurs doivent donc respecter un certain nombre de règles et ne peuvent adopter un comportement déloyal, c'est-à-dire contraire aux usages de commerce ou aux lois et règlements en vigueur.

Ce qui fait que déterminer le niveau, de vie d'une population est un enjeu majeur en sciences économiques et en science politique. On utilise les notions proches d'utilité et de bien-être. Elle est mesurée par de nombreux indicateurs socio-économiques (l'indice de développement humain (IDH) par exemple). Elle dépend dans une large partie de la capacité à acheter des biens et services (notion de pouvoir d'achat), mais aussi des situations dans les domaines de la liberté (libéralisme économique), de respect des droits de l'homme, de bonheur, de santé, etc.

## CONCLUSION

L'étude de conséquences sur la fixation de prix de transport en commun par l'Etat chez les privés attire notre attention ici, parce que, dans le fond de ce travail, nous cherchons à comprendre les explications que les individus opérant dans le secteur privé de transport en commun donnent face à l'interventionnisme étatique quant à ce qui concerne la fixation de prix sur le marché de transport dans la ville de Kinshasa.

C'est dans ce contexte précis que nous avons soulevé la question de la réglementation du prix du transport dans le secteur privé cas de la ville province de Kinshasa.

Certes, eu égard aux réponses réservées aux préoccupations qui sont les nôtres, il y lieu de préciser l'intérêt d'analyse de ces données.

En conclusion l'analyse de ces données a comme importance l'affirmation de l'intervention du pouvoir public en matière de transport dans la ville de Kinshasa pour éradiquer le comportement vis-à-vis de la population Kinois.

Etant donné que l'Etat recherche avant tout l'intérêt général, son intervention dans le secteur de transport en commun organisé par les privés devient un droit de regard pour parvenir à un de ses objectifs, qui est l'équilibre social. Tout équilibre est avant tout fonction de rapport d'égalité ressentis dans une sphère sociale ou autre microcosme personnalisé.

Dans le cadre de cette étude, nous mettons en exergue pour parler de l'équilibre, du rapport entre les consommateurs et producteurs et de l'interposition de l'action étatique, aux fins de réguler la vie sociale dans un régime de concurrence du marché et du libéralisme économique.

C'est pourquoi, tout équilibre est avant tout fonction de la régulation sociale qu'on observe, quand les acteurs construisent un système d'échange et de coopération pour la production des règles; c'est

ce système d'actions et d'interactions durables, ce qui est appelé dans cette théorie, une régulation sociale. Cette régulation sociale est bien ce qui ordonne l'action, fixe les contraintes; c'est aussi, mais une activité par laquelle les acteurs élaborent leurs intentions, construisent le sens de leurs actions et finalement règlent leurs indépendances.

D'où la nécessité de l'interventionnisme de l'Etat dont l'objectif est de parvenir à créer le bien-être social. Mais pour y parvenir l'Etat doit faire face aux diverses contraintes sociales. Elles sont fruits des intérêts privés. Il convient d'expliquer la manière dont les individus réagissent à ces contraintes, interprètent la situation, inventent des cadres de solution pour trouver le sens, se mobilisent et s'affrontent sur des jugements à propos de l'efficacité de tel ou tel mode d'organisation.

Le contexte de cet interventionnisme étatique est plus observé dans la régulation de prix de transport qui est fixé par l'Etat dans le secteur privé. L'on se demande donc si cette pratique est une prérogative de la part de l'Etat ou une ingérence de l'Etat aux affaires privées de la population.

Nous fondant sur le libéralisme, l'intervention de l'Etat dans le marché économique est perçue comme une ingérence, car il devait se limiter aux missions traditionnelles. De ce fait, elle est devenue une atteinte à la liberté individuelle d'entreprendre.

Mais hélas, le caractère stratégique du secteur de transport en commun ne laisse pas l'Etat sans dire pour la meilleure harmonisation de l'espace national ; moins encore la libéralisation de ce secteur dans le programme de partenariat privé-public, poussent l'Etat à jeter de jalon parce la poursuite de l'intérêt général de l'Etat est antipodique à l'intérêt privé des particuliers qui exploitent le secteur de transport en commun. Ne pas intervenir dans ce secteur serait laisser l'intérêt général être submergé par l'intérêt privé. Voilà pourquoi l'interventionnisme étatique devient une nécessité, une prérogative de la part de l'Etat.

Pour répondre à la question soulevée dans notre problématique, nous pouvons affirmer que l'interventionnisme-régulateur étatique dans le domaine privé de transport en commun est une prérogative et non une ingérence parce que c'est l'Etat qui crée et offre aux privés un espace propice pour développer leurs activités commerciales (routes par exemple) ; c'est encore lui qui est appelé à protéger la population contre les sinistres et autres incidents de circulation. C'est donc du protectionnisme que l'Etat se doit ce privilège.

Mais hélas, il sera crucial pour les privés malveillants à toujours croire que la perception de l'intervention de l'Etat est négative quant aux privés qui trouvent la présence de l'Etat comme une menace à leur intérêt, car les activités commerciales visent avant tout la maximisation des profits/intérêts.

A cet effet, nous invitons l'autorité compétente à veiller au contrôle technique des taxis et taxi-bus, aménagement des routes, procéder au recyclage des chauffeurs de taxis, mettre en place des agents de transport conséquent qui sont prêts à rechercher la cause ultime de la société. Car le plus souvent les agents commis au contrôle de la conformité dans l'usage routiers de transport en commun, sont soumis à l'influence de manque de moyen conséquent de vie qui le pousse à oublier pour mission. Veiller aux itinéraires et au respect du prix officiel est la seule de l'expression de la puissance publique.

Il suffirait de bien rémunérer les agents commis au contrôle et surtout de bien vouloir entretenir des routes. Car l'on peut bien se demander comment l'hôtel de ville qui fixe le prix de transport en commun n'a jamais pu réaliser un seul chantier des infrastructures routières avec les ressources de la province ? C'est de l'incompétence. Autant mieux démissionner, la responsabilité publique nécessite avant tout le sacrifice de soi pour l'intérêt de tous.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### ***TEXTES LEGAUX***

- Annales des transports in *dépliant de l'Office National de Transport* (ONATRA) 2000.
- Arrêté n° SC/050/BGV/D. EC et TC/MB/2005 du 14 mars 2005 portant fixation du prix des transports en commun et des taxi collectifs, et des itinéraires officiels à parcourir sur toute l'étendue de la Ville de Kinshasa, Kinshasa, 2005.
- Constitution du 18 février 2006 telle que modifiée à ce jour, n° spéciale de février 2006.
- Décret du 24 Juin 1958 réprimant les décrets de refus de vente, les conditions discriminatoires des ventes,
- Décret-loi du 20 mars 1960 portant législation générale de prix tels que modifiés par l'ordonnance loi N°83/026 du 12 Septembre 1983
- Décret-loi N° 85/026 du 12 Septembre 1983 relatif à la réglementation des prix.
- L'ordonnance loi n°83/026 du 12 septembre 1983 portant modification du décret loi du 2 Mars 1961 sur les prix consacré le principe du libéralisme économique dans le fait que les opérateurs économiques fixent librement le prix de leurs biens et services.
- Ordonnance du 30 Juin 1945.
- Ordonnance législative N° 41/63 du 24 Février 1950 sur la concurrence déloyale.

## **OUVRAGE**

- André Orléan, cité par CASEL.Y., *Concurrence et réglementation des prix*, DUNOD, 1997, 78p.
- Aurélien ANTOINE, *Prérogatives de puissance publique et droit de la concurrence*, LGDJ, Thèses, 2009, 257p.
- CASEL.Y., *Concurrence et réglementation des prix*, DUNOD, 1997, 124p.
- Friedberg E., *Le pouvoir et la règle*, Paris, Le Seuil, 1993, 308p.
- LAMY E., *Le droit Zaïrois*, Kinshasa, PUC, 1957, 62 p.
- Maurice Hauriou, *Précis de droit administratif et de droit public général : à l'usage des étudiants en licence et en doctorat ès-sciences politiques*, P. Larose, Paris, 1900-1901, 611p .
- Padioleau Jean-Gustave, *L'État au concret*. Paris : PUF, 1982, 97p.
- Philippe Nemo, *Histoire des idées politiques aux Temps modernes et contemporains*, PUF, 2003, 115p.
- Raymond G. et Vincent J., *lexique des termes juridiques*, 14<sup>ème</sup> éd., Dalloz, Paris, 2003, 200p.
- Reynaud Emmanuèle, *Les règles de l'emploi*, Dans De Terssac Gilbert (dir), *La théorie de la régulation sociale de Jean Daniel Reynaud. Débats et prolongements*, Paris, La Découverte, 2003, 82p.
- Reynaud Jean Daniel (1997), *Les règles du jeu. L'action collective et la régulation sociale*, Paris, A Colin, coll. « U », 2<sup>o</sup> édition, 1993; 1<sup>o</sup> édition, 1989, 339p.
- Reynaud Jean Daniel (1999), *Le conflit, la négociation et la règle*, Toulouse, Octarès, « Travail », 1<sup>e</sup> éd., 1995, 69p.

- SHOMBA K. S., *Méthodologie de la recherche scientifique*, éd., UA, Kinshasa, 2007, 127p.

### **NOTES DE COURS ET MEMOIRE**

- ABE PANGULU, *Introduction à la Recherche Scientifique*, Cours de G1 médecine, William Booth, 2012, inédit
- Adam Smith cité par MUSAO K., *Théories des Organisations*, notes de cours de G3 SPA, Unikin, 2010-2011, inédit.
- Joseph Caillaux, *Mes Mémoires*, I, Ma jeunesse orgueilleuse, 1942
- KATOKALE L., *Economie politique*, G1 droit, Unikin, 2008-2009, inédit.
- MALERANI MUNGUAKONKWA, *La concurrence déloyale : obstacle à la protection du consommateur*, Mémoire, UNIGOM, 2006-2007.
- MUBAKE, *Théories et doctrines économiques et sociales*, G2 Sciences Economiques, Unikin, 2001, inédit.

### **REVUE ET ARTICLES**

- Henry J. Bruton, a Tise Import Substitution Strategy of Econonsic Development s, dans Fskinan Dewiopntent Review 10, 1970. p-123-146;
- Ian LittIe, Tibor Scituvsky et Maurive SentI, Indure-v raid TTrade In Sont, Developing Countries, Londsts, Oxford University Pissa, 1970.
- Anonyme, Angleterre. – « Administration locale », *Revue des deux Mondes*, 1829, tome 1

### **SITE INTERNET**

- La puissance publique in <http://www.wikipedia/wiki/org>.
- Dictionnaire de droit administratif in [www.google.com](http://www.google.com).

## TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION GENERALE .....</b>	<b>1</b>
I. PRESENTATION DU SUJET .....	1
II. INTERET DU SUJET .....	5
III. METHODOLOGIE .....	5
1. La Méthode .....	6
2. Technique .....	6
IV. DELIMITATION DU SUJET .....	7
V. PLAN SOMMAIRE .....	7
<b>CHAPITRE I. CADRAGE CONCEPTUEL .....</b>	<b>8</b>
Section 1. Notion sur l'interventionnisme étatique.....	8
§.1. Prérogatives.....	9
1.1. Théorie classique de la puissance publique .....	11
<b>A. Responsabilité de la puissance publique et Services publics » .....</b>	<b>12</b>
<b>a. Responsabilité de la puissance publique .....</b>	<b>12</b>
<b>b. Notion de services publics.....</b>	<b>13</b>
§.2. Prix .....	15
2.1. Notion .....	15
2.2. Fondement juridique de prix .....	17
2.3. Typologie des prix .....	18
2.4. Les caractères des prix .....	19
A. Le prix doit être réel et sérieux.....	19
2.5. Formation et mécanisme des prix.....	20
2.6. Constitution des prix .....	21
2.7. Évolution des prix.....	22
2.8. Contrôle des prix.....	23
§.3. SECTEUR PRIVE .....	26
Section 2. Du secteur privé de transport en RDC .....	27
2.1. Historique du Transport urbain dans la ville de Kinshasa .....	28
2.2. Organes régulateurs .....	30
§.2. De la fixation du prix, tarifs et itinéraires.....	39
§.3. Du Contrôle des prix.....	43
Section 2. De l'Application de ces dispositions légales .....	46
§.2. Déroulement de l'enquête .....	51
<b>§3 Analyse de données .....</b>	<b>53</b>
1.2. De l'ingérence à la prérogative étatique.....	55
A. De la Régulation sociale .....	58
B. L'équilibre social .....	60
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>65</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>68</b>