

Sécurité routière en RDC : une responsabilité partagée entre l'État et les citoyens

Par Espérant Mwishamali Lukobo



Introduction : L'hécatombe silencieuse des routes congolaises

Chaque année, des milliers de vies sont fauchées sur les routes de la République Démocratique du Congo. Loin des théâtres de guerre et des épidémies, c'est sur le bitume défoncé et poussiéreux que se joue l'une des crises humanitaires les plus ignorées du pays. Les chiffres officiels communiqués par la Commission nationale de prévention routière (CNPR) pour la seule province du Haut-Katanga sont tout simplement alarmants. Au premier semestre 2025, on y a dénombré 1 223 accidents, causant 182 morts et près de 2 000 blessés. Sur l'ensemble de l'année 2025, le bilan s'alourdit à 407 morts pour cette seule province. Rapportées à l'échelle nationale, ces statistiques locales révèlent une hécatombe vertigineuse où les accidents se comptent par milliers et les vies fauchées par centaines, rythmant le quotidien macabre des routes congolaises. C'est l'équivalent de plusieurs accidents graves par jour et d'un drame humain toutes les quelques heures sur l'ensemble du territoire.

Mais au-delà des statistiques brutes, ce qui interpelle le plus, c'est la banalisation insidieuse de cette hécatombe. Sur l'axe stratégique Lubumbashi-Kasumbalesa, vitale pour l'économie minière et le commerce frontalier avec la Zambie, comme sur la route nationale Lubumbashi-Likasi-Kolwezi, les drames se succèdent avec une régularité sinistre. On entend parler de "10 morts ici", de "15 blessés graves là-bas", et l'information glisse comme si la mort au volant était devenue une fatalité météorologique, inévitable et acceptée. Pourtant, nous naissons pour vivre longtemps, pour élever nos enfants et contribuer au développement de notre pays, pas pour

mourir dans l'indifférence générale à cause d'un excès de vitesse ou d'un dépassement hasardeux effectué sur une ligne blanche.

Un bilan humain qui interpelle et endeuille les provinces

Si la RDC dans son ensemble est touchée, la province du Haut-Katanga se distingue malheureusement par un bilan particulièrement lourd. Rien qu'au premier semestre 2025, [1 223 accidents ont été enregistrés dans cette seule province](#), occasionnant 182 décès, 1 034 blessés graves et 925 blessés légers. La ville de Lubumbashi, cœur économique du Sud-Est, concentre à elle seule [671 accidents et 87 morts](#) sur la même période, soit plus de la moitié des accidents de la province. Les services de la Commission nationale de prévention routière (CNPR) sont submergés, et les morgues des hôpitaux de référence, comme l'Hôpital général de référence de Lubumbashi, affichent souvent complet.

Les axes mentionnés sont littéralement des "routes de la mort". Le 10 novembre 2025, un accident d'une violence inouïe sur la route Lubumbashi-Kasumbalesa, à hauteur des villages Mako et Chambimbi, a fait [11 morts instantanés dans une collision frontale entre deux minibus](#). Quelques semaines plus tard, pour ajouter au deuil collectif, deux accidents distincts sur la route Lubumbashi-Likasi ont causé 9 morts supplémentaires, fauchant des familles entières qui revenaient de leurs champs ou de petits commerces. L'axe Likasi-Kolwezi n'est pas en reste, avec 19 cas d'accidents graves recensés sur une courte période. À Kasumbalesa, ville frontalière saturée par les camions de marchandises, le bilan est tout aussi édifiants : [303 cas d'accidents en 2025, soit une hausse de 20 % par rapport à 2024](#), ayant causé 46 décès, 155 blessés graves et 84 blessés légers. Enfin, la ville de Likasi n'est pas épargnée avec [28 morts sur 262 cas d'accidents](#) au premier semestre 2025.

Derrière ces chiffres, il y a des pères, des mères, des enfants, des nourrissons, des familles entières anéanties. Chaque accident est un drame intime qui aurait pu être évité, et qui laisse derrière lui une traînée de veuves, d'orphelins et de traumatismes psychologiques profonds.

Des causes humaines et structurelles : le double fléau

Les causes majeures des accidents sont bien identifiées par la CNPR et ne souffrent d'aucune ambiguïté. Dans le détail, on recense :

Cause	Nombre de cas recensés
Excès de vitesse	166
Imprudence au volant	132
Mauvais dépassement	71

Cause	Nombre de cas recensés
Fausses manœuvres	65
Mauvais chargement	20
Ivresse au volant	7 (à Kasumbalesa)

À ces facteurs humains s'ajoutent un délabrement structurel profond : l'ignorance généralisée du code de la route, l'absence totale de signalisation sur de nombreux tronçons, et des véhicules souvent qualifiés de "épaves roulantes" qui n'auraient jamais dû quitter un garage. Mais le constat le plus accablant vient directement de la bouche des experts locaux. Le chef de la division technique de la CNPR/Haut-Katanga, Christophe Liya Balimwacha, a livré un diagnostic sans filtre : « *La plupart de ceux qui conduisent n'ont pas été formés. Lors des séances de recyclage, on constate une méconnaissance totale du code de la route* » ([source ACP](#)). Les conducteurs sont souvent décrits comme « très inciviques », brûlant les feux tricolores, roulant à contresens dans les artères de Lubumbashi, et ne respectant ni les limitations de vitesse, ni les règles élémentaires du transport interurbain.

Une responsabilité partagée : une vérité qui dérange et déstabilise

La sécurité routière est une responsabilité partagée. Cette évidence semble pourtant oubliée en RDC, où l'on assiste à un dangereux jeu de ping-pong où chacun renvoie la faute à l'autre, pendant que les corps s'amoncellent.

Du côté des citoyens, l'indiscipline est érigée en mode de vie. Excès de vitesse chronique, conduite en état d'ébriété au volant de bus, dépassements suicidaires sur les routes à double sens, surcharge des véhicules de transport en commun (où l'on entasse jusqu'à 30 personnes dans des fourgons conçus pour 15), et non-respect des règles de transport interurbain. Pire encore, les panneaux de signalisation installés à coups de milliards de francs congolais pour sauver des vies sont détruits par des inciviques. Sur les plus de 400 panneaux implantés entre Lubumbashi et Kasumbalesa, 140 ont été arrachés ou [vandalisés en moins d'un mois](#). Ce geste, d'une bêtise criminelle et d'une négligence inouïe, illustre parfaitement le mépris pour la vie d'autrui qui caractérise une frange malheureusement trop large de la population.

Du côté des services étatiques, la complaisance est tout aussi coupable, voire criminelle par omission. La Police de circulation routière (PCR) peine à faire respecter les règles. Les contrôles sont insuffisants, les sanctions rares et peu dissuasives. On préfère souvent négocier une "amende de circulation" à 5 000 FC sur le bord de la route plutôt que de dresser un procès-verbal pouvant mener à une suspension de permis. Les infrastructures routières sont dans un état déplorable : routes en mauvais état, nids-de-poule profonds de plusieurs mètres, manque de trottoirs pour les piétons, et pistes rurales non entretenues. La dégradation des infrastructures routières constitue d'ailleurs un problème structurel majeur en RDC ([source Radio Okapi](#)). Pire,

les ressources affectées à la sécurité routière, comme le précise le rapport de la CNPR, « ne sont pas utilisées de façon optimale ».

La formation des conducteurs est inexistante ou insuffisante. Les auto-écoles, souvent des "écoles de la mort" improvisées, délivrent des attestations sans formation réelle. La délivrance des permis de conduire est entachée de corruption ; des réseaux de falsification ont été démantelés à Kinshasa, et les candidats doivent parfois s'acquitter de 76 USD en frais parallèles pour obtenir leur document. Les contrôles techniques des véhicules sont laxistes ; il suffit de glisser quelques billets pour obtenir le cachet "visite technique" sans que le véhicule n'ait vu un mécanicien. Une [enquête du magazine La Guardia](#) a mis en lumière ce système de corruption à Lubumbashi. Un agent de la DRHKAT (Direction de Recettes du Haut-Katanga) y confie sans détour : « *On ne fait plus de contrôle des véhicules. On paie juste le document.* » Un conducteur témoigne avoir payé jusqu'à 105 dollars pour obtenir son certificat sans jamais passer au garage, affirmant : « *Je ne fais jamais le contrôle technique. Moi, j'achète juste le document.* » Un autre chauffeur résume la situation en ces termes : « *C'est un système corrompu* ». Bref, l'État, qui a le devoir constitutionnel de protéger ses citoyens, faillit lourdement à sa mission régaliennne.

La complaisance, un mal identifié par les experts et les institutions

Loin d'être une simple impression, la « complaisance » des services étatiques est un fait documenté et dénoncé par de nombreuses voix autorisées. L'expert en transport multimodal et sécurité routière, Vale Manga, a ainsi déclaré que l'accident survenu le 16 février 2020 à Kinshasa était « *la conséquence de la complaisance observée dans l'opération de contrôle technique des véhicules dans la capitale* ». Il a déploré que le certificat de contrôle technique soit octroyé avec complaisance, qualifiant ce document de « *document truandé, un document de complaisance* », et a lancé cet avertissement sans appel : « *aujourd'hui, nous avons des morts parce qu'il y a eu complaisance* » ([source Radio Okapi](#)).

Cette analyse est partagée par les institutions elles-mêmes. En novembre 2021, une commission d'enquête de l'Assemblée provinciale du Haut-Katanga, présidée par la députée Liliane Komba Maka, a officiellement « *fustigé le non-respect du nombre des passagers à bord des véhicules, la complaisance des services publics dans la réglementation du code routier, le manque de contrôle du mouvement de circulation de la population et le suivi dans la façon de charger la marchandise* ». Ce rapport, rendu public après l'accident mortel du pont Kalumegongo 2 qui a fait plus de 50 victimes sur l'« axe de la mort » Mitwaba-Kincha, donne un poids institutionnel accablant à ce constat ([source ACP](#)).

Plus récemment, le ministre provincial des Transports et de la Mobilité urbaine de Kinshasa, Jésus-Noël Sheke, a dû mener une vaste mission d'inspection dans les centres de contrôle technique agréés pour « *mettre un terme aux pratiques frauduleuses liées à la délivrance des certificats de conformité* ». Il a averti que « *toute délivrance frauduleuse d'un certificat engage la responsabilité civile et pénale de son auteur, en raison des risques qu'elle fait peser sur la sécurité des usagers de la route* », et a réaffirmé la volonté du gouvernement provincial de « *lutter contre les pratiques de complaisance* » ([source Facebook / La Lionne info](#)).

Ces prises de parole montrent que la complaisance n'est pas une fatalité, mais un dysfonctionnement connu, dénoncé et, trop rarement, combattu. Elle est la traduction concrète de cette « complaisance criminelle » des services étatiques qui transforme des vies humaines en simples statistiques.

Quand la complaisance et la médiocrité tuent en direct

Cette complaisance des services étatiques s'observe à tous les niveaux de la chaîne administrative. Sur l'axe Kasumbalesa-Lubumbashi, « *trop de camions surchargés tombent en panne et bloquent la route. Cela crée des embouteillages interminables et met en danger les autres usagers* ». Ces camions, souvent immatriculés à l'étranger et transportant du minerai ou des marchandises hors gabarit, continuent de circuler jour après jour, sans que les autorités n'interviennent sérieusement, protégés qu'ils sont par des intérêts économiques puissants.

Les campagnes de sensibilisation existent, mais elles sont trop rares et trop ponctuelles. La CNPR organise bien des caravanes de la paix ou des séances de sensibilisation, mais ces actions relèvent souvent de l'épiphénomène médiatique sans suivi. Un plan national de sécurité routière a été présenté au gouvernement, mais sa mise en œuvre effective reste à démontrer sur le terrain. Entre les annonces officielles et la réalité sur le terrain, le fossé est immense, et ce sont les familles des victimes qui paient le prix de cette inertie bureaucratique.

Pour une prise de conscience collective et une révolution des mentalités

Il est temps que chaque Congolais prenne ses responsabilités face à ce fléau. Les citoyens doivent absolument comprendre que la route n'est pas un terrain de jeu ni un champ de foire. Chaque excès de vitesse, chaque dépassement dangereux, chaque verre d'alcool avant de prendre le volant est un risque de mort non seulement pour soi-même, mais pour les passagers innocents et les piétons. Le respect du code de la route n'est pas une option, ce n'est pas un "emmerdement" administratif, c'est une obligation morale et civique.

Parallèlement, les services étatiques doivent cesser leur complaisance criminelle. Il est urgent de passer de la parole aux actes. Cela passe impérativement par :

- Des contrôles routiers stricts et permanents, avec des barrières de péage et de contrôle inopinées.
- Des sanctions fermes et dissuasives, incluant des amendes lourdes et la confiscation des véhicules pour les récidivistes.
- La réhabilitation des infrastructures routières, notamment la réfection des routes Lubumbashi-Kasumbalesa et Lubumbashi-Kolwezi, et la construction de trottoirs sécurisés.
- La formation obligatoire des conducteurs, avec un recyclage quinquennal pour les professionnels du transport.
- La lutte implacable contre la corruption dans la délivrance des permis de conduire et des visites techniques.

- La protection et l'entretien de la signalisation, en traquant et en poursuivant judiciairement les vandales qui détruisent les panneaux.

Ensemble, État et citoyens doivent faire de la sécurité routière une priorité nationale absolue. La CNPR recommande d'ailleurs un renforcement de la formation des conducteurs, la mise en place de sanctions strictes, et une vigilance accrue sur les routes, notamment pendant la saison des pluies où les chaussées deviennent particulièrement glissantes et dangereuses.

Le choix du bus : un acte citoyen et une question de survie

Pour les longs trajets interurbains, comme sur les axes meurtriers Lubumbashi-Kasumbalesa ou Lubumbashi-Likasi-Kolwezi, le choix du moyen de transport n'est pas anodin. Il est impératif que les citoyens privilégient les bus et autocars qui répondent aux normes minimales de sécurité : véhicules en bon état, ayant passé avec succès le contrôle technique, dotés de pneus en bon état, de freins efficaces et de sorties de secours fonctionnelles. L'histoire récente est hélas jalonnée de drames évitables. En mars 2024, un bus de transport en commun reliant Lubumbashi à Kolwezi a fait 25 morts après avoir percuté un camion à vive allure près de Kapolowe, dans le territoire de Kambove ([source Radio Okapi](#)). En novembre 2025, ce sont 11 passagers qui ont péri dans une collision frontale entre deux minibus sur la route Lubumbashi-Kasumbalesa, à hauteur des villages Mako et Chambimbi ([source ACP](#)). La surcharge des véhicules, dénoncée par la commission d'enquête de l'Assemblée provinciale du Haut-Katanga comme l'une des causes majeures des accidents sur l'« axe de la mort » Mitwaba-Kincha, doit être un signal d'alarme pour tout passager. Un bus surchargé, c'est un drame potentiel à chaque virage. En décembre 2024, un camion transportant plus de 40 tonnes de ciment et des passagers s'est renversé sur la route de Mitwaba, faisant 19 morts, la surcharge étant pointée du doigt comme cause principale ([source Radio Okapi](#)). De même, il est conseillé d'éviter les trajets de nuit sur les routes nationales, les risques d'accidents étant multipliés par l'obscurité, l'état des chaussées et la fatigue des conducteurs.

Malheureusement, ce choix vertueux se heurte à une réalité économique implacable : la disparité des prix pratiquée par les opérateurs privés. Si les exemples d'anarchie tarifaire abondent à Kinshasa – où « *les tarifs changent d'heure en heure, parfois en l'espace de quelques minutes, au gré des embouteillages, de la pluie ou de la rareté des bus* » ([source Radio Okapi](#)) – le phénomène touche aussi les grands axes interprovinciaux. À Lubumbashi, les tarifs du transport en commun peuvent varier du simple au triple selon l'heure et la destination, allant de 1.000 à 3.000 FC pour un même trajet ([source ACP](#)). Cette « *hausse incontrôlée et les écarts de tarifs dans les transports en commun alimentent la colère des usagers* » ([source Vox Congo](#)) et pénalisent au premier chef les ménages les plus modestes, qui n'ont d'autre choix que de prendre le premier véhicule venu, quelle que soit son état. Les chauffeurs rejettent la responsabilité sur l'absence de bus publics en nombre suffisant, la dégradation des routes et le coût élevé du carburant ([source Radio Okapi](#)).

Face à cette situation, l'État a un rôle essentiel à jouer. Il doit impérativement réglementer les tarifs du transport interurbain pour mettre fin à cette anarchie qui pénalise les usagers et les incite à négliger leur sécurité au profit du prix le plus bas. Comme le rappelle l'Association de chauffeurs du Congo (ACCO), il existe des « *tarifs officiels du transport en commun tels que*

fixés par l'autorité urbaine », mais leur application se heurte à la complicité de certains chargeurs et à un manque de contrôle sur le terrain ([source ACP](#)). À Kinshasa, des grilles tarifaires ont pourtant été publiées par le gouvernement provincial, avec des amendes prévues pour les contrevenants, allant de 50 à 100 dollars américains ([source ACP](#)). Mais comme le déplorent les usagers, ces décisions restent souvent lettre morte faute de contrôle effectif sur le terrain ([source ACP](#)). Il est temps que les autorités, au niveau national et provincial, imposent une grille tarifaire claire et contraignante pour tous les opérateurs, tout en veillant à ce que les bus les plus sûrs ne soient pas les plus chers. La sécurité ne doit pas être un luxe réservé à ceux qui peuvent payer davantage.

Renforcer la sensibilisation face à la banalisation de l'incivisme

Face à l'incivisme qui semble se banaliser sur les routes congolaises, il est urgent de renforcer les stratégies de sensibilisation. Au-delà des contrôles et des sanctions, la prévention passe par une communication constante et percutante auprès des conducteurs et des usagers. La Commission nationale de prévention routière (CNPR) a déjà mené des campagnes de sensibilisation avec des thèmes comme « *civisme sur la route* », et a implanté des milliers de panneaux de signalisation à travers le pays.

Cependant, ces efforts restent insuffisants face à l'ampleur du phénomène. Il est impératif de multiplier les panneaux d'affichage le long des axes les plus meurtriers, comme la route Lubumbashi-Kolwezi ou Lubumbashi-Kasumbalesa, avec des messages et des images qui interpellent directement la conscience des conducteurs.

Des panneaux portant des mentions telles que :

« Conduisez avec modération et discipline, car vous et vos passagers avez des familles sous vos responsabilités »

pourraient avoir un impact psychologique fort. Ils rappelleraient que derrière chaque volant se trouve un être humain dont la vie et celle de ses proches dépendent de ses choix au volant. Comme le souligne un responsable de la prévention routière, « *la signalisation routière est un élément essentiel pour prévenir les accidents* », et « *les panneaux routiers jouent un grand rôle dans la sécurité routière, c'est un langage codé* ».

Malheureusement, cet outil de prévention se heurte à un obstacle majeur : le vandalisme. En février 2026, la CNPR a déploré que 13 panneaux sur 34 placés sur la route Kasapa, dans le Haut-Katanga, aient été vandalisés à peine deux semaines après leur installation. Le chef de division technique de la CNPR, Christophe Liya, a dénoncé ce « *comportement incivique et malsain* », rappelant que ces panneaux sont financés par l'argent des contribuables et qu'ils ont un « *caractère préventif des accidents de circulation routière* ».

Face à ce défi, une double responsabilité s'impose :

1. L'État et les autorités doivent non seulement installer davantage de panneaux de sensibilisation, mais aussi assurer leur protection en collaboration avec les services de sécurité, et mener des campagnes de sensibilisation sur le respect des biens publics.

2. Les citoyens sont appelés à « *développer la culture de protéger les biens publics* » et à veiller à la sécurité de ces panneaux qui sont installés pour leur propre sécurité.

La sensibilisation par des panneaux d'affichage, avec des messages forts et des images choc, peut contribuer à briser la banalisation de l'insécurité routière. Elle doit s'inscrire dans une stratégie globale incluant la formation, le contrôle et la sanction, pour que chaque conducteur prenne conscience que la route n'est pas un terrain de jeu, mais un espace de responsabilité partagée où chaque vie compte.

Conclusion : La route n'est pas une fatalité, c'est un choix collectif

Les morts sur les routes ne sont pas une fatalité. Elles ne tombent pas du ciel comme la pluie ou la foudre. Elles sont le résultat d'une négligence collective, d'une complaisance coupable des services étatiques et d'une indiscipline chronique des citoyens. Chaque accident est un échec patent de la chaîne de responsabilité, qui va du conducteur imprudent au ministre des Transports en passant par le policier corrompu et le formateur incompétent.

Nous naissons pour vivre, pour bâtir, pour aimer et pour prospérer, pas pour mourir banalement dans un accident de la route dans un concert de klaxons et d'indifférence. Il est temps que cette évidence cesse d'être une abstraction philosophique et devienne une réalité vécue par tous, dans chaque geste au volant et dans chaque décision politique. La vie de nos concitoyens, de nos enfants, de nos parents, mérite infiniment mieux que cette indifférence générale. Sur les routes meurtrières de Lubumbashi, de Kasumbalesa, de Likasi et de Kolwezi, comme sur toutes les routes de la RDC, il est urgent d'agir. Maintenant. Avant que le prochain drame, annoncé et prévisible, ne vienne alourdir une liste déjà beaucoup trop longue et endeuiller une famille congolaise de plus.

Espérant Mwishamali Lukobo