

TRANSPORT PAR BUS SUR LA ROUTE NATIONALE 4 EN RDC. NOUVEAUX ENTREPRENEURS ET LEURS TRAJECTOIRES PROFESSIONNELLES.

BOUWE ILANGA Antoinette^{1*}, Chercheuse à l'Institut Supérieur des Techniques Médicales de Yangambi, YAAYA LIAGOLOGA Victor², Chercheur à l'Université de Kisangani.

**Corresponding Author* :-*

I. INTRODUCTION

La mobilité devient un enjeu central de la vie quotidienne face à l'éclatement spatial et temporel, et la qualité de vie en dépend.

Cependant, nul n'a besoin de rappeler qu'après l'échec de la politique de Zaïrianisation en 1973, l'économie de la RDC en général, et celle de la ville de Kisangani en particulier a connu un revers très dur. Depuis lors, le secteur de transport en commun en a sérieusement souffert.

Eu égard à la politique occidentale post-guerre froide des années 1990 qui consistait à ne plus soutenir les régimes politiques monolithiques et autoritaires en place depuis bien des décennies, vu l'instabilité politique occasionnée par la mal gouvernance politique du pays par le régime dictatorial mise en œuvre par le président Mobutu, l'on a assisté vers les années 90 à une crise multiforme et multisectorielle. Cette dernière se traduit entre autres par l'obsolescence des politiques publiques, dans tous les secteurs de la vie nationale. Ainsi, on a assisté aux tensions politiques et sociales, assorties des pillages de quelques rares unités de production entre les années 1991, 1993 à travers le pays en général et dans la ville de Kisangani en particulier. D'où la faillite par exemple de la Société de Transport Zaïrois, SOTRAZ en sigle, et celle de plusieurs entreprises privées de ce secteur, pourtant vital.

Dans ce contexte de crise, le secteur de transport en commun et privé a aussi été secoué jusqu'à son affaissement. Les voiries urbaines, les routes de désertes agricoles, voire celles d'intérêt national ont été et demeurent encore dans un état d'impraticabilité insupportable.

Pourtant, pour parler comme Benolo Yves Henri(1), les transports sont aussi comptés parmi les facteurs d'équilibre de la ville...Ils assurent la mobilité qui est au centre non seulement de la question urbaine et au cœur du processus d'urbanisation comme ce dernier le pense, mais aussi du développement, même du milieu rural en tant qu'une forme de changement social (2).

En plus, cet état social s'est aggravé avec la série des rébellions que d'aucuns qualifient de guerres de 'libération', notamment celle menée par l'Alliance des Forces Démocratiques, AFDL en sigle de Laurent Désiré KABILA et ses alliées Rwandais et Ougandais en 1997, celle menée par les mouvements politico – militaires du Rassemblement Congolais pour la Démocratie, RCD en sigle, lesquelles rébellions ont divisé le pays en 3 parties jusqu'en 2003 .Il faudra ajouter dans ce registre la rébellion appelée Mouvement du 23 mars et d'autres rébellions apparues après la réunification du pays grâce à la signature de l'Accord Global Inclusif de Sun city.

Encore une fois victime de sa position géostratégique, c'est –à-dire une ville- carrefour(3) et de ses potentialités naturelles enviées par ces opérateurs politiques, la ville de Kisangani comme épice de l'axe routier faisant objet de la présente étude, fut durement touchée et laminée.

Etant victimes des retentissements socio-économiques de cette crise multisectorielle, singulièrement dans le secteur de transport à partir des années 1990,les populations ont donc imaginé des réponses locales pour éviter de subir les externalités négatives des crises globales et ne pas continuer à vivre sous forme d'un retour défiguré les paradigmes de développement(licenciements massifs, non accès à l'eau, à l'électricité, au transport ect.)(4). C'est ainsi qu'on a par exemple connu durant cette année, l'apparition des vélo-taxi appelés « Toleka »¹, suivis des moto- taxi vers les années 2005 qui ont pratiquement remplacé les bus et taxi bus appelés « Fula Fula »² pour la mobilité entre différentes communes, entre les villes, entre provinces, etc. puisque aussi adapté à l'état de la voirie urbaine et à l'ensemble des routes délabrées. Après la réunification du pays en 2003, cette quête de solutions locales, précisément dans le secteur de transport, notamment par l'inventivité, l'imagination, la créativité, l'auto-prise en charge et l'innovation pour un développement réel(5) a poussé un nouveau groupe d'acteurs économiques tant de certains pays voisins de l'Est (Ouganda, Tanzanie ,etc) que des nationaux et locaux, à se lancer dans l'entrepreneuriat de transport.

Ayant horreur du vide laissé par les pouvoirs publics, profitant et de la crise des moyens de transport sur la route reliant la ville de Kisangani et la partie Nord-Est de la RDC ,et de la réhabilitation de celle-ci par les chinois entre 2007et 2008, ces entrepreneurs économiques s'étaient résolument appuyés sur les technologies asiatiques (Bus **Tata**, de fabrication indienne, des véhicules **Fuso**, de fabrication Chinoise) pour investir ce secteur.

Cet entrepreneuriat aurait apporté un soulagement réel et concret à la population par rapport au besoin et à la carence des moyens de transport. En se dotant ingénieusement de l'emploi, ils l'auraient également donné aux autres en créant dans le rocher, principalement dans la partie Nord-Est de la RDC.

¹ "Toleka" Signifie littéralement en langue lingala "Passons"

² "Fula Fula" sont des véhicules d'occasion utilisés par les particuliers comme Taxi BUS pour le Transport des biens et de personnes en ville comme dans les milieux ruraux

D'où l'émergence vers les années 2007 dans la ville de Kisangani des nouvelles agences de transport par bus. Des nouveaux entrepreneurs économiques privés ont investi ce secteur en réorganisant la mobilité et le transport des personnes et de leurs biens entre cette ville et la partie Nord-Est du pays.

- ✦ Qui sont-ils ces patrons ou propriétaires des bus opérant entre la ville de Kisangani et la partie Nord-Est de la RDC ?
- ✦ Quelles sont leurs trajectoires professionnelles ?
- ✦ Quelle est l'incidence socio-économique de cette activité aussi bien sur ces nouveaux acteurs économiques privés que sur les milieux arrosés par ces services ?

C'est à ces questions que sera consacré cet article. Nous avons choisi de ne pas analyser ces questions du transport en commun par bus privé, de la trajectoire professionnelle de ces entrepreneurs économiques et de l'incidence socio-économique de cette activité dans ce milieu sous l'éclairage de l'approche dominante du développement. Cette dernière est déclinée sous forme des programmes, d'échelles, de politiques multiples, des objectifs, de temporalité, de croissance économique, des modernités économique et politique, avec comme principe directeur la démocratie libérale, la trajectoire de changement social des pays dits développés pris comme types idéaux exemplaires (6).

Suite à son inefficacité dans les pays du sud, nous avons, par contre, décidé utilement, à notre avis, d'inscrire cette étude dans le paradigme du développement réel. Il s'agit donc de démontrer comment ces acteurs populaires locaux ont réussi à produire une autonomie sociale et sociétale en résolvant concrètement un problème de leur milieu par une mobilisation dynamique des facteurs démographiques, économiques, imaginaires, culturels et institutionnels, sans les capitaux étrangers(7).

Hormis l'introduction et la conclusion, il y a d'abord une section qui est consacrée à la méthodologie utilisée pour la production et la collecte des données, ensuite, une autre est donc réservée à la présentation des résultats ;et enfin une dernière qui porte sur la discussion les résultats obtenus.

II. CADRE METHODOLOGIQUE

Les résultats présentés dans cette étude sont le produit à la fois d'une démarche quantitative et qualitative. Pour bien décrire et comprendre la trajectoire professionnelle de ces nouveaux acteurs économiques qui investissent ce secteur, la pratique du transport actuel par bus et son incidence sur le plan social et économique, nous avons résolu de recenser les bus qui exploitent l'axe routier RN4, avec la ville de Kisangani comme terrain d'enquête puisqu'étant un centre d'interaction commerciale stratégique pour cette région.

Un de ses héritages coloniaux demeure son statut de ville carrefour, puisque faisant la jonction de la route nationale 4(Kisangani-Beni pour la partie extrême Nord-Est, Kisangani-Banalia-Buta-Bongo) et la nationale 3 (Kisangani-Lubutu-Walikale-Bukavu).

Il s'agit des axes Kisangani-Komanda-Beni-Butembo, Kisangani-Beni-Kasindi-Ounganda, Kisangani-Niania-Isiro-Aru-Ounganda, Kisangani- Buta-Aketi-Bumba.

Un canevas d'entretien a guidé le recensement de 8 agences de transport implantées à Kisangani dont une section concernait les biographies professionnelles des propriétaires de ces bus. Il nous revient de souligner également que les informations sur les 5 agences étaient incomplètes, soit à cause de leurs faillites, soit à cause de l'absence des anciens travailleurs et des patrons concernés.

Cet entretien fut complété par les récits de vie essentiellement de trois entrepreneurs de transport congolais dont les agences demeurent fonctionnelles jusqu'à ce jour. Notamment les agences « **la vie est un combat** », « **Na ngolu coach** » et « **Dissa** » Il s'agissait de cerner les réalités vécues par ces nouveaux opérateurs économiques dans leurs parcours professionnels individuels. Ainsi, nous nous étions intéressés, aux identités et origines sociales de ces nouveaux patrons, à leurs niveaux d'études, à leurs histoires et à la valeur ajoutée professionnelle de leur métier tant au niveau individuel que social dans notre univers d'enquête.

Etant donné la difficulté d'atteindre les propriétaires des agences encore opérationnelles telles que « **La vie est un combat** » et « **Na ngolu coach** » dont les sièges sont basés dans la ville de Bunia, à plus de 800kilometres de la ville de Kisangani, ces informations nous ont été fournies respectivement par leurs gérants des agences rencontrés à Kisangani. Pour les agences « **Classic** » et « **Maining Nice** » dont les sièges se trouvent en Tanzanie, leurs gérants basés à Kisangani nous ont partiellement fourni quelques informations.

Cependant, nous avons eu la chance d'enquêter le propriétaire de l'agence « **Dissa** » à Kisangani lors de son séjour d'itinérance professionnelle dans cette ville.

En ce qui concerne les autres agences fermées (« **Les enfants d'abord** », « **Maman na bana** » et « **Nile coach** »), nous nous étions ressourcé auprès d'un des rares anciens travailleurs de l'agence « **Nile Coach** » encore présent à Kisangani.

III. PRESENTATION DES RESULTATS.

III.1. KISANGANI ET SES VOIES DE COMMUNICATION A TRAVERS LE TEMPS

L'histoire nous renseigne que la position géopolitique de Kisangani formait une zone tampon entre la partie occidentale(Ouest) et l'espace profondément arabo-swahili à l'Est...elle se situe au point de jonction des routes venant du nord-est du pays, du terminus des voies des provinces de l'Ituri, de Maniema, du Sankuru, de la Tshuapa, de la Mongala, du Nord-Kivu, du Haut-Uélé et du Bas-Uélé(8).

Comme tête de pont du bief navigable du fleuve Congo, c'est un solide point de connexion avec Kinshasa, la capitale du pays, et donc un point de transbordement, de contrôle et de redistribution pour toute la région du Nord-Est...on y vend et on y achète des produits vivriers en provenance des campagnes, de l'or et des pierres précieuses, on y redistribue les produits manufacturés importés (9).

La pénétration des arabes a fait de Kisangani un centre essentiellement commercial... son rôle colonial d'une ville transit était de soutenir une économie et une agriculture d'exportation pour vitaliser la métropole et dévitaliser la colonie (10).

Ainsi, après la guerre de 1945, Kisangani connut une expansion économique...des industries manufacturées s'installent en ville... le commerce interrégional et le trafic connaissent également une forte expansion (11).

Quand les infrastructures de transport étaient bien entretenues, Kisangani était un véritable entrepôt. Les gros camions de Nande y apportèrent des produits de l'Est (produits agricoles) qui étaient embarqués dans les bateaux, à destination des provinces de l'Ouest. Et du Sud-Ouest de la capitale...les bateaux apportent de Kinshasa des produits manufacturés, et d'autres biens venaient de Katanga, de Maniema par voie ferroviaire, et de l'intérieur de la province du Haut-Zaïre par voie routière et fluviale (12).

Ville Carrefour, Kisangani est le chef-lieu de la nouvelle province de la Tshopo. A part l'aéroport international de Banbjoka, l'aérodrome de Simi-Simi, le chemin de fer la reliant avec le territoire d'Ubundu et le fleuve Congo, elle a également sa vitalité socio-économique grâce aux axes routiers qui assurent la mobilité des personnes et des biens entre les provinces de l'ex-équateur (Mongala et Tshuapa), de Maniema, de Bas-Uélé, de Haut-Uélé, de l'Ituri, du Nord – Kivu et d'une partie de l'Afrique orientale.

Il s'agit des principaux axes ci-après : Kisangani–Bunia, Kisangani–Beni–Kasindi–Ouganda, Kisangani–Beni–Butembo, Kisangani–Lubutu–Walikale–Bukavu, Kisangani–Ubundu, Kisangani–Opala–Ikela, Kisangani–Buta–Aketi–Bumba, Kisangani–Niania–Wamba–Isiro–Watsha–Aru–Ouganda.

III.2. CONTEXTE D'EMERGENCE DES AGENCES DE TRANSPORT PAR BUS ET ADAPTATION SOCIO-TECHNOLOGIQUE.

Il sied de noter que le contexte de réunification du pays à partir de 2003 après l'Accord politique de Sun City entre les ex-belligérants en RDC, assorti de la réhabilitation de la RN4 par le premier gouvernement d'union nationale ont concouru à l'implantation et à la réussite de ces nouveaux opérateurs économiques dans cette étendue du territoire national. Il est aussi important de souligner le fait que la rentabilité dudit secteur sur le marché congolais demeure également un des éléments économiques contextuels non négligeables ayant occasionné l'émergence de ces nouveaux entrepreneurs économiques de transport à Kisangani.

En effet, la rareté des moyens des transports et l'impraticabilité des routes en RDC ont fait que, pour un trajet par exemple de plus au moins 840 Kilomètres séparant la ville Ougandaise frontalière de la RDC appelée Bwera d'avec Kampala, le voyage ne coûtait que 25 mille shillings en 2019 et en 2020 équivalent à 14 mille francs congolais soit 7dollars américains. Alors que pour presque le même trajet de 928 Kilomètres entre Kisangani et la cité de Kasindi située sur la même frontière Congolo-Ougandaise, le coût de billet de voyage pendant la même période s'élève à 40 dollars américains soit 80.000 Francs congolais chez « **Dissa** », 35 dollars américains chez « **Na ngolu coach** » et chez « **Classic** », soit l'équivalent de 75.000 francs congolais.

Notre enquête nous a aussi réveillé que les matériaux de travail utilisés par ces nouveaux opérateurs économiques (Bus, moteurs...) sont d'origine asiatique. A en croire le gérant de l'agence « **Na ngolu coach** », ceux-ci proviennent, soit du Japon, soit de la Chine, soit de l'Inde (où seraient délocalisées les usines de ces deux premiers pays dont les licences seraient accordées aux indiens pour le bus TATA). Certains bus, ajoute-t-il, sont achetés, soit dans l'un de ces pays, soit au Kenya, soit en Ouganda, soit en Tanzanie. D'autres achètent des pièces détachées comme les moteurs, les châssis, les cabines des pays asiatiques pour le monter à Nairobi³ ; soit des bus montés dans la ville de Butembo en RDC à partir des moteurs des véhicules Chinois appelés FUSO, leurs chassies et anciens cabines de bus achetés à Kampala⁴.

³Informations recueillies auprès du Gérant de l'Agence « Na Ngolu Coach », le 25 Avril 2021.

⁴ Informations recueillies auprès de l'ancien travailleur de l'agence « NILE COACH », le 20 Avril 2021

III. 3. RESULTATS QUANTITATIFS.
TABLEAU I : RECENSEMENT DES BUS

N°	Agence des bus	Propriétaire	Origine Ethnique et Lieu de résidence	Niveau d'études	Trajectoire professionnelle	Valeur professionnelle ajoutée	Identités bus et signification	Démarrage à Kisangani	Année de fermeture	Axes et entités exploitées
1.	Les Enfants d'abord	Congolais	Ethnie yira Ville de Butembo					2007	2011	Nord-Est de la RDC Axe Ouest : Kisangani Buta Aketi-Bumba
2.	Mama na bana	Congolais I (frère aîné)	Ethnie Lungwara Territoire D'Aru/Ituri		Tous deux anciens cultivateurs ; Petits commerces ; vendeurs des articles divers ; et distributeurs des produits Vodacom ,trafiquants dans les carrières minières et vendeurs de	Patron I Pasteur et Responsable d'une Eglise. Patron II Trafiquant d'or	La vie est un Combat pour dire les deux frères pauvres et orphelins	2009	2012	Idem
3.	La vie est un combat	Congolais II (Frère cadet).	Ethnie Lungwara Territoire	Secondaire		Propriétaire de L'école Primaire Elikwa.	ont bataillé pour gagner la vie »	1990 Sur Ituri et Haut Uélé 2008 Année de séparation et 2014	Toujours Opérationnelle	Axe Est : Kisangani- Beni-Butembo-

			D'Aru/Ituri		carburant en détail (Kadafi)	Propriétaire de L'école Secondaire Elikwa Propriétaire d'une Clinique Elikwa à Bunia. Propriétaire et Bailleur de 120 Appartements construits à trois km de l'aéroport de Bunia.		implantation à Kisangani		Goma-Bunia- Aru Axe ouest : Kisangani- Kole-Buta-Aketi-Bumba
4.	Nangolu coach	Congolais	Ethnie Lungwara Territoire D'Aru/Ituri	Secondaire	Idem (Cfr la vie est un combat	Idem (Cfr la vie est un combat)	Na Ngolu Coach traduit l'idée de la bénédiction et de la grâce reçue de Dieu à travers	2014	Mars 2020	Axe Est : Aru-Bunia- Beni-Butembo- Goma-Kasindi-Kisangani. Axe Ouest : Kisangani- Buta-

							cette entreprise			Aketi- Bumba
5.	Dissa	Congolais	Ethnie Lugwara Territoire d'ARU, ITURI	Secondaire	Cultivateur, -Petit commerçant ambulant avec vélo (Vente articles divers Sur ARU, Bunia, ARIWARA)	Toujours entrepreneur de transport par bus	DISSA » signifie Dieu Seul Sait	2016	Toujours opérationnelle	Axe Est et Axe Ouest Idem
6.	Nile Coach	Indien Naturalisé Ougandais	Indien naturalisé Ougandais- Kampala	RAS	Commerçant et entrepreneur dans le transport par BUS	RAS	RAS	2009	2013	Axe Est : Kisangani, Beni-Butembo- Bunia Axe ouest : Kisangani- Lubutu.
7.	Classic	Tanzanien	Tanzanien/ Darsalam	RAS	Ancien travailleur de l'agence classic en Tanzanie	RAS	RAS	2016	Toujours opérationnelle	Idem

8.	Maining Nice	Tanzanien	Tanzanien/ Darsalam	RAS	RAS	RAS	RAS	2014	Toujours opérationnelle	Idem
----	---------------------	-----------	---------------------	-----	-----	-----	-----	------	-------------------------	------

III.3.1. DE L'IMPLANTATION DES AGENCES DE TRANSPORT PAR BUS A KISANGANI.

Au regard des résultats obtenus de nos entretiens avec l'ancien travailleur de l'agence **Nile coach**⁵, il ressort de ce tableau que sur les 8 agences de transport enquêtées à Kisangani, 5 seulement sont opérationnelles jusqu'à nos jours dont 3 congolaises, notamment « **la vie est un combat** », « **Na ngolu coach et Dissa Service** » et deux agences Tanzaniennes basées à Darsalam (les agences « **Classic** » et « **Maining nice** ». Les agences « **Les enfants d'abord** » et « **Maman na Bana** » appartenant aux congolais ne sont plus fonctionnelles depuis 2011-2012. Ces dernières furent les premières à s'implanter et à fonctionner entre 2007 et 2011 à Kisangani. Après avoir découvert un marché quasi vierge pour le transport en commun dans ce milieu, elles avaient choisi d'exploiter l'axe Ouest : Kisangani-Kole-Buta-Likati en province de Bas-Uélé) et Bumba (en province de l'Equateur) ; l'axe Est : Kisangani- Béni – Butembo-Goma (en province du Nord-Kivu).

Les succès financiers réalisés par les deux premières, ajoute notre informateur, a poussé le patron de l'agence « **Nile Coach** » à leur emboîter les pas dans cette partie du territoire congolais.

III.3.2. ORIGINES SOCIALES DES NOUVEAUX ENTREPRENEURS ECONOMIQUES DES BUS.

Les données de cette étude nous renseignent que 3 entrepreneurs sont des étrangers (1 Ougandais et 2 Tanzaniens). Par contre, 5 sont des congolais dont 1 femme. En ce qui concerne les opérateurs congolais, tous sont originaires de deux provinces frontalières de l'Ouganda et du Rwanda dont 3 de la province de l'Ituri, du territoire d'Aru et 1 de la province du Nord-Kivu, ville de Butembo.

Cette prédominance des congolais de l'Est du pays dans ce business s'expliquerait par des influences socio-économiques transfrontalières nourries entre ces deux provinces et l'ensemble des pays frontaliers de l'Est de la RDC. Autant les voyages d'affaires sur Kampala, sur Nairobi, sur Darsalam, etc., villes caractérisées par une culture entrepreneuriale éprouvée, une culture de transport en commun respectable, arrosée par des politiques publiques des infrastructures de

⁵ Cet enquêté est l'un des rares anciens convoyeurs de l'agence « **Nile coach** » tombée en faillite avec l'agence « **maman na bana** » respectivement en 2009 et en 2010 suite aux accidents de circulations dont les dégâts humains étaient énormes. Actuellement, il travaille à l'agence « **Dissa Service** », enquêté le 10 Novembre 2019.

transport routier incitatives de développement auraient inspiré ces commerçants congolais, autant les informations sur la rareté des moyens de transport en commun, la cherté y afférente et le délabrement des routes au Congo-Kinshasa auraient été une opportunité d'investissement pour ces opérateurs de transport étrangers sur un nouveau marché : le transport en commun en RDC.

III.3.3. INCIDENCES SOCIO-ECONOMIQUES DE TRANSPORT PAR BUS.

III.3.3.1. NAISSANCE D'UN NOUVEAU GROUPE D'OPERATEURS ECONOMIQUES DE TRANSPORT EN COMMUN.

Il ressort de notre enquête que là où les pouvoirs publics et d'autres acteurs économiques privés ont échoué, des nouveaux patrons à la fois étrangers et congolais ont réussi à gagner de l'argent, à épargner et à investir jusqu'à s'enrichir.

A titre indicatif, le patron de l'agence « **Nile coach** » avait mis au service 12 bus sur la RN 4 et RN 3, en raison de 2 sur l'axe Kisangani-Bunia, 2 sur l'axe Kisangani-Butembo, 4 sur l'axe Kisangani-Beni, 2 sur l'axe Kisangani-Kasindi et 2 sur l'axe Kisangani-Lubutu entre 2009 et 2011.

Si on calcule son revenu par voyage en 2009 où le billet, par exemple entre Kisangani et le reste des villes sur la RN4 coûtait 40 USD, par axe et par voyage, il aurait réalisé 2.400 USD en raison de 40 USD à payer par un passage pour un bus de 60 sièges. Pour dix bus qui quittaient le même jour Kisangani pour Bunia, Beni, Butembo, Kasindi, hormis Lubutu, les recettes journalières se seraient élevées à 24000 USD par rapport au nombre des passagers transportés. Si on calcule aussi les recettes moyennes réalisées par voyage par exemple pour le transport des marchandises des commerçants revenant de Kampala, par exemple pour une moyenne de 40 clients ayant chacun un colis de marchandises qui pèse 100kg (dont le kilo coûtait 0,3 USD avant 2020), celles-ci s'élèveraient à 1.200 USD.

Concernant les agences « **Maining Nice** » et « **Classic** », elles auraient respectivement commencé avec 8 bus et 10.⁶

Au sujet des agences congolaises, le gérant de l'agence « **Na ngolu coach** » nous a révélé qu'après séparation d'avec son frère, son patron, par exemple, aurait fonctionné au début avec 18 bus. Et par la suite, il aurait atteint 32 Bus⁷.

Par contre, le patron de l'agence « **Dissa** » serait passé de 2 bus en 2014 vers 14 bus entre 2014 et 2019. Comme le prix avait relativement baissé à 35 USD pour ces mêmes trajets entre 2012 et 2017, les mêmes marques de bus Tata ou Nissan disposant d'au moins 60 sièges, un seul bus par voyage et par axe aurait procuré à ce patron 2.100 USD par voyage.

Comme cette agence organisait 3 voyages par semaine (chaque lundi, mercredi et samedi) en raison d'1 bus sur Kisangani-Beni, Kisangani-Butembo, Kisangani-Kasindi, Kisangani-Bunia et Kisangani-Buta, elle aurait encaissé au moins 10.500 USD par semaine, 42000 USD par mois et 504000 par an entre 2014, année de son implantation à Kisangani et 2019 (les années 2020, 2021 et 2022 étant exclues suite aux secousses provoquées par la pandémie de Covid 19). Cette agence a encore la particularité de disposer d'une autre source complémentaire de revenus. Ce sont les quelques véhicules cargos qui transportent le surplus des marchandises, surtout des commerçants à 0,3 USD le kilo entre 2017 et 2019, hormis celles mises dans le bus (aux couloirs et dans les caves des bus) et sur les bus (marchandises attachées en haut sur le bus par les cordes)

Voilà pourquoi le propriétaire de « **Ngolu coach** », par exemple, est parvenu à investir dans l'immobilier en construisant des écoles primaire et secondaire, une centaine d'appartements mis à location, voire une clinique⁸. Dans la même optique, il va de soi que celui de « **Dissa** », par exemple construisait, rien que dans la ville de Kisangani 1 grande villa et 2 grands hôtels modernes de 4 niveaux, sans compter les autres investissements en immobilier dans diverses villes exploitées telles que Bunia, Isiro, Butembo, Goma, la cité d'Aru, etc.

III.3.3.2. Valeurs ajoutées de l'entrepreneuriat de transport par bus dans le milieu.

III.3.3.2.1. Bus, mobilité et transaction commerciale.

- Il se dégage de notre analyse que ces agences de transport en commun par bus n'ont pas occasionné que la naissance des nouveaux acteurs économiques populaires, mais aussi les retombées socio-économiques ayant transformé positivement les conditions de vie des habitants de cette partie de la RDC. Ainsi, après une décennie et demie de galère en matière de transport en commun (entre 1990 et 2006), cette partie Nord-Est du pays a connu encore une fluidité du point de vue de déplacement des populations et de transactions commerciales. En effet, les autres voies de communication (aérienne, ferroviaire, fluviale, voire l'ensemble du réseau routier national) étant devenues vétustes et obsolètes, puisque désintéressées par les pouvoirs publics, ces bus ont facilité les déplacements rapides des populations et les transactions commerciales entre l'Ouest, le centre du pays et la partie Nord-Est. Ils s'alternent avec les quelques rares petits bateaux privés, et surtout les baleinières artisanales localement fabriquées pour le transport, et des passagers, et des produits manufacturés, et des produits agricoles provenant de Kinshasa, de l'ex-province de l'Equateur jusqu'à Kisangani (Notamment du sucre, du savon, des produits pétroliers, des matériaux de construction, des habits, du riz, des poissons congelés, des poissons fumés, des poulets, de la farine, du maïs, de l'arachide, etc.
- A partir de cette ville-carrefour, les bus approvisionnent ses habitants et ceux de l'Est du pays. Outre le transport des personnes, ils alimentent inversement Kisangani et l'Ouest avec des tonnes des produits pétroliers, agricoles et manufacturés (principalement des produits agro-alimentaires, des poissons salés, des poulets, des œufs, des haricots, des pommes de terre, des oignons, des poireaux, des habits, de la friperie, des matériaux de construction provenant et de la partie Nord-Est du pays, et des pays comme la Somalie, le Kenya, la Tanzanie, le Rwanda et l'Ouganda. Ils facilitent

⁶Information recueillie auprès de l'ancien travailleur de l'agence « **Nile coach** » le 23 avril 2018.

⁷Information recueillie auprès du gérant le 5 octobre 2019.

⁸ Informations recueillies auprès du gérant de l'agence « **Na ngolu coach** », le 9 août 2020

également d'autres échanges culturels et socio-sanitaires avec ces pays (les voyages pour les soins de santé, les études, les vacances, le tourisme, etc.).

III.3.3.2.2. SYSTEME DE TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS, CREATION DES PETITS EMPLOIS ET DES PETITS REVENUS.

Entre les années 2007 et 2019, le travail de ces nouveaux entrepreneurs a entraîné les retombées socio-économiques ci-après :

➤ Nombre de bus et typologie d'emplois créés.

Plus au-moins 76 bus mis en circulation sur la RN4, complétée par une partie du tronçon de la RN3 (Kisangani-Lubutu) dont 12 pour « Nile coach », 32 pour « Na ngolu coach », 10 pour « Classic », 14 pour « Dissa », et 8 pour « Maining Nice ». Ils ont créé pour les populations des nouveaux emplois tels que des chauffeurs, des aides chauffeurs, des mécaniciens, des convoyeurs, des chargés de manutention, des gérants, des caissiers, des chefs des dépôts, des directeurs commerciaux, des conseillers juridiques, des sentinelles et des journalistes.

➤ Nombre des travailleurs et revenu moyen.

Plus au-moins 188 travailleurs dont 72 chez « Dissa » (dont 28 femmes), 37 chez « Classic », 39 chez « Nile coach », 40 chez « Na ngolu coach ».

En ce qui concerne le revenu de ces travailleurs, nous en avons, à titre indicatif, calculé pour un chauffeur, un convoyeur et un mécanicien. Pour le premier, il aurait touché en moyenne 140 USD par voyage. Ce chiffre est trouvé en faisant la somme de 250 USD, plus 100 USD, plus 70 USD comme montants payés aux chauffeurs selon les fluctuations liées aux axes exploités par trois agences, à l'inflation, aux particularités de chaque agence, ... divisé par 3. Pour le second, il aurait touché par voyage 68.3 USD. Ce chiffre est obtenu en faisant la somme de 100 USD, plus 70 USD, plus 35 USD divisé par 3, montants payés par différentes agences à leurs convoyeurs. Pour le troisième, il aurait touché 67.5 USD par voyage. Ce chiffre est obtenu en faisant la somme de 100 USD, plus 35 USD divisé par 2.

➤ Autres petits emplois indépendants de survie créés.

Ces agences des bus ont également créé toujours au profit des populations du milieu des petits métiers de survie dans les bus et à côté des bus (comme le petit commerce des aliments et produits agricoles vendus aux voyageurs au niveau des arrêts des bus situés le long des axes routiers exploités, le commerce d'évangélisation ou de prédications improvisées, qui procurent aux pasteurs chrétiens improvisés des petites offrandes offertes par ces derniers pour leur survie, des petits restaurants de fortune appelés localement « Malewa », montés surtout par les femmes rurales, soit sur des localités et cités où il y a les arrêts de bus, soit ponctuellement à quelques mètres des boubiers créés sur les tronçons délabrés pour en vendre les repas aux voyageurs.

Il nous revient de placer aussi dans l'actif de ce système de transport en commun par bus la présence de 2 autres petits métiers appelés métiers des **Dépanneurs** et métier de « **Déclarant** ». Il s'agit d'un métier informel imaginé par les populations (jeunes) habitant, surtout les villages situés le long de la route nationale 4. Il consiste à assister les voyageurs dont les bus, les véhicules et motos privés sont embourbés dans les boubiers, soit avec les manœuvres de leur extraction, soit en traçant un nouveau petit chemin, une nouvelle petite route dans la forêt avec les machettes, les bêches, les morceaux des bois, ... pour contourner l'obstacle, moyennant une somme d'argent convenue en contre-partie. Le second métier est celui créé par les populations habitant le long des frontières Congolo-Ougandaise. Il fonctionne en parallèle et en complément intéressé des services officiels des douanes de ces deux pays. Ceux qui y travaillent le font illégalement pour faciliter aux commerçants comment contourner les services douaniers formels en dédouanant à faible frais leurs marchandises dont les montants perçus sont forfaitaires et destinés au partage entre les déclarants et les autorités officielles douanières et non au trésor public. A titre illustratif, une jute des babouches passé frauduleusement procure au déclarant 6 USD, un sac des habits d'une centaine de kilos se dédouane avec 30 USD.

En outre, il faut également signaler le recrutement des chauffeurs, des mécaniciens, des convoyeurs, des manutentionnaires, des gérants, des comptables, d'avocats conseil, des chefs de marketing.

En effet, à l'instar des baleinières (13), les bus ont également offert des nouvelles opportunités à un nombre grandissant d'acteurs économiques (commerçants, entrepreneurs financiers), techniciens (chauffeurs, mécaniciens, convoyeurs, sentinelles, ect.), les administratifs (agents de l'Etat, comptables, chefs d'agence). Sur le plan fiscal, toutes ces agences payent différents impôts et taxes à l'Etat, notamment l'impôt personnel sur le revenu de chaque travailleur, la TVA, le permis d'exploitation, l'autorisation de transport, la taxe sur la pollution, ect.

Ils ont occasionné, en outre, l'accumulation des capitaux par des acteurs économiques nouveaux et leur impact détermine la vie socio-économique et au niveau de cette région, et au niveau des pays frontaliers de la partie Nord-Est de la R.D.C.

III.4. TRAJECTOIRES PROFESSIONNELLES DE 3 CAS.

III.4.1. CAS DES PATRONS DE L'AGENCE « LA VIE EST COMBAT ».⁹

Selon notre informateur, les deux opérateurs économiques créateurs de cette agence sont tous des frères orphelins. Nés d'un même père et d'une mère dans le territoire d'ARU, ils appartiennent à la tribu Lugwara, dans la province de l'ITURI au Nord-Est de la RDC, sur la frontière avec l'Ouganda. Leur état de dénuement et de souffrances avait aiguisé dans leurs esprits, les sens imaginatif, de risque et de travail, le courage, de la débrouillardise et de l'auto-prise en charge. Ils s'étaient lancés d'abord dans l'agriculture (champ et petit élevage) dont le petit revenu a été investi dans le petit commerce des

⁹ *Informations recueillies auprès du gérant de l'agence La vie est un combat, siège de Kisangani, le 8 janvier 2020.*

articles (savon, sucre, friperie...). Petits commerçants ambulants, grâce à leurs vélos, ils ont fini par se déployer sur les marchés des territoires voisins du territoire d'ARU (ARIWARA, Durba, Bunia, jusqu'à Butembo pour acheter et revendre leurs marchandises). Ce qui leur a permis de fructifier courageusement et avec tant de sacrifices leur revenu jusqu'à basculer comme détaillants dans la vente des produits pétroliers, voire dans l'orpaillage, en passant par le petit métier de distributeur des produits de l'entreprise Vodacom.

Ainsi, ils étaient devenus responsables de quelques stations de mazout et d'essence aussi bien dans la province d'Ituri (précisément dans les territoires d'ARU, d'ARIWARA et dans la ville de Bunia) que dans la province du Haut-Uélé (précisément dans la ville d'Isiro, dans les territoires de Dungu et de Watsha).

Malgré leur niveau d'étude secondaire, grâce à cette solidarité familiale, ils ont réussi à acheter leur premier bus à KAMPALA et le mettre au travail à partir de 1990 dans les provinces de l'Ituri¹⁰ et de Haut-Uélé. Leur agence fut dénommée « **La vie est un combat** », en référence aux sacrifices, à l'assiduité et aux souffrances consentis qui ont donné des fruits. Ainsi, l'agence a acheté par la suite 18 bus qui vont entraîner l'ouverture de plusieurs sous-agences, et dans la province de l'Ituri, et dans les provinces de Haut-Uélé, de Bas-Uélé, et dans la province de la Tshopo (dont Kisangani est le chef-lieu), voire dans l'ex-province de l'Equateur, précisément dans la ville de Bumba. En 2008, ajoute-t-il, les deux frères vont se partager le capital pour l'autonomie de chacun, suite à un conflit de gestion et de succession des biens, provoqué par leurs épouses et leurs enfants. L'aîné va continuer donc avec le label de « **La vie est un combat** » et le cadet va créer l'agence « **Na Ngolu Coach** ». Toutefois, il faut souligner que l'agence « **La vie est un combat** » tourne actuellement au ralenti avec 2 bus seulement, suite aux difficultés d'ordre sécuritaire, infrastructurel, économique et politique que traverse le pays.

III.4.2. CAS DE PATRON DE L'AGENCE « NA NGOLU COACH ».

Selon son gérant, avec ses 18 Bus reçus du partage, il a investi en 2009 les axes routiers Isiro-Durba-Dungu- Watsha-Beni-Kasindi-Butembo-Goma. A partir du 30 septembre 2014, il se lance sur l'axe Kisangani. Cette acquisition des bus s'est faite non seulement par l'achat à Kampala et à Nairobi, mais aussi par l'achat des moteurs, des châssis et des cabines au Japon, en Chine (dont il est le seul détenteur de licence d'achat de bus Tata). Ces bus sont montés à Nairobi et ramené au Congo, souligne la même source.

Leurs voyages se faisaient trois fois par semaine sur l'axe Kisangani- Buta- Aketi- Bumba chaque mardi, sur l'axe Kisangani- Bunia- Beni- Butembo- Kasindi- Goma chaque mercredi, sur l'axe Kisangani-Isiro sur la RN 4 ; chaque jeudi et vendredi, et samedi sur la RN3. Face aux défis du délabrement des routes après 2017, de l'insécurité provoquée par les mouvements rebelles ADFNALU, les mai-mai dans la région de Beni et Butembo, les rebellions récurrentes dans la région de l'Ituri, les restrictions de mobilité des voyageurs dues à la pandémie de COVID-19 depuis 2020, les tracasseries administratives, le patron de l'agence « **Na Ngolu Coach** » a décidé de fermer son agence depuis le mois de Mars 2020 pour se lancer dans l'évangélisation en créant son église. Actuellement, son patron a sa survie professionnelle grâce à l'école primaire « **ELIKIA** », à l'école secondaire « **ELIKIA** », à la clinique privée « **ELIKIA** », créées depuis les années 2016 ainsi que ses 120 appartements érigés sur une immense concession à 3km de l'aéroport de Bunia.

III.4.3. CAS DE PATRON DE L'AGENCE « DISSA »

Notre entretien avec ce dernier le 17 février 2020 à Kisangani, complété par son chef d'agence de Kisangani nous a renseigné que le patron de cette agence est un opérateur économique du niveau d'étude primaire. Il a d'abord commencé par être un cultivateur, pour ensuite devenir petit commerçant ambulant par vélo, vendant des articles divers dans le territoire d'ARU. Etant de la tribu Lugwara, son revenu, après plusieurs années de sacrifice l'a permis de voyager sur Nairobi, sa source d'inspiration, pour y acheter certaines marchandises à revendre dans le territoire d'ARU et ses environs. Avec le temps, son capital lui a facilité enfin son engagement dans le secteur de transport par bus en 2015, précisément à ARU, à BUNIA et à ISIRO pour finalement implanter son agence « **Dissa** » en 2016 dans la ville de Kisangani. Il finira par atteindre en 2017 un effectif de 14 bus de marque Tata, montés et achetés à NAIROBI à **72 mille dollars(USD)** le bus, déclare-t-il. Il est fier d'avoir donné de l'emploi à 72 personnes dont 28 femmes. Ils sont employés dans toutes les sous agences créées dans les 5 provinces du Nord Est de la RDC citées ci-haut, et sur les axes exploités par les autres agences et avec les mêmes horaires de voyage¹¹.

A en croire son gérant, son patron est aussi parvenu à investir dans l'immobilier, à l'instar de ces prédécesseurs. Il a des villas et des hôtels dans les grandes villes exploitées (Bunia, Beni, Goma, Isiro, Buta, Aru, Kisangani). Pour la ville de Kisangani dont nous sommes témoin, il a construit dans la commune de Makiso deux grands immeubles (hôtels) à trois étages, hormis sans résidence de Kisangani sur le Plateau-Boyoma et deux parcelles récemment achetées dans la même commune dont une abrite le bureau de l'agence. Les mêmes défis le secouent, ses activités tournent également au ralenti.

¹¹ Informations recueillies auprès de patron de l'agence « **Dissa** », le 17 février 2020 à Kisangani.

IV. DISCUSSION DES RESULTATS.

Il se dégage des narratifs issus de ces cas particuliers l'analyse ci-après : hormis les entrepreneurs étrangers de l'Afrique de l'Est (propriétaires des agences « Nile coach », « Maining Nice » et « Classic ») chez qui la culture entrepreneuriale, surtout dans le secteur de transport est ancienne et développée, ces nouveaux entrepreneurs de transport congolais en particulier ont généralement des origines socio-professionnelles modestes. Non seulement ils viennent des milieux ruraux, mais aussi nés des familles pauvres.

En ce qui concerne leurs niveaux d'étude, on peut noter que l'on est réellement en face d'un nouveau groupe d'opérateurs économiques, des nouveaux acteurs pratiques et non théoriques de développement. Il s'agit aussi des nouvelles pratiques socio-économiques, localement imaginées avec le concours, et des éléments liés aux traditions locales et de la technologie moderne asiatique (bus de fabrication chinoise et indienne) pour la résolution concrète des problèmes socio-économiques relatifs au secteur de transport en commun rencontrés dans ce milieu. Sans avoir été à l'université (théoriciens), ils ont pensé et matérialisé un développement réel (14).

En d'autres termes, l'expérience de la réussite dans l'entrepreneuriat de système de transport pour les 3 nouveaux patrons congolais montre le rôle aussi déterminant de l'encrage culturel. Leur esprit entrepreneurial était d'abord motivé par des valeurs culturelles locales (la fraternité, l'attachement à la famille, au groupe, à la communauté, à la terre ; l'unité, le courage, la solidarité, l'esprit de sacrifice, le goût de risque, l'esprit imaginatif, etc.) prônées dans la région.

Cette réussite doit autant, pour s'exprimer comme Amougou (15) aux civilisations et imaginaires antérieurs au capitalisme qu'à la reproduction issue de la rencontre entre les systèmes économiques traditionnels et la modernisation économique.

Cet environnement de pauvreté, la mobilité et l'ouverture vers des pays frontaliers de l'Est de la RDC constituent également, à notre avis, d'autres facteurs ayant certainement influé et décliqué sur leur mental ; ce qui aiguïssant finalement dans eux les sens du courage et de l'auto-prise en charge, les sens du travail, de la débrouillardise et de l'entrepreneuriat individuel et collectif. « Ayant grandi dans l'économie de la débrouille dès l'époque de la crise économique du Zaïre, la plupart d'eux ont été amené à circuler à l'échelle internationale à travers les voyages commerciaux ; ils combinent ainsi l'expérience d'une vie mobile et cosmopolite transnationale (16).

Ce sont des acteurs populaires des Sud, considérés comme un des maillons qui peuvent relier paradigmes théoriques et vie réelle, voire opérationnaliser la dimension identitaire et subjective du développement réel comme incarnation d'une histoire et résultat d'un style de vie porteur de valeurs qui ne dépendent pas nécessairement de la dimension calculable et mesurable du développement (17)

.Ce sont des acteurs réel à la fois sur le plan humain et pratique du bas qui réinstallent analytiquement la dimension collective et solidaire du processus du développement (18).

Dans leur pragmatisme, ils sortent des investissements de transit qui n'utilisent les Sud que comme laboratoires de l'innovation et du capital, pour penser le système de transport par bus comme un système financier de développement en lieu et place des systèmes financiers libéralisés desquels les populations pauvres des Sud subissent le rationnement du crédit (19).

Si les patrons Ougandais et Tanzaniens sont des grands opérateurs de transport de longues dates (bien que ne disposant pas des informations sur leurs trajectoires professionnelles), il n'en est pas question pour ceux des agences des bus congolais enquêtés. Comme l'indique le tableau ci-haut, ces derniers ont été d'abord des petits cultivateurs et vendeurs des produits de leurs petits champs. A partir de revenus modestes de leurs activités agricoles, ils se sont ensuite lancés dans les petits métiers de l'économie informelle dans leurs localités d'origine. Ils y ont appris à revendre des articles divers (savons, sel, sucre, cigarettes, produits cosmétiques, etc.) par vélo, en passant par l'orpaillage, mélangé avec le métier de Kadaffi (la revente en détail des produits pétroliers pour s'engager enfin dans le transport par bus).

Ce qui nous donne la conviction de dire à la suite de Kambale Mirembe que : « Il s'agit ici aussi d'une économie populaire au sein de laquelle, outre l'aspect économique, les activités des petits producteurs ou des petits commerçants urbains, ruraux, périurbains ou intégrés dans un réseau international sont encadrées dans des rapports sociaux de redistribution où s'enchevêtrent les dimensions de la famille étendue, du voisinage, et de toutes les dimensions sociales et culturelles qui contribuent à la sécurisation de ceux qui sont dans ces réseaux (20)

CONCLUSION

Pour comprendre la nouvelle dynamique socio-économique créée par le système de transport en commun entre la ville de Kisangani et la partie Nord-Est de la RDC, nous avons choisi non seulement de passer par le traçage des trajectoires professionnelles de leurs propriétaires, mais aussi la reclasser dans le contexte socio-politique et économique de son éclosion en passant par l'analyse de son incidence sociale dans ce milieu.

Grace à une démarche à la fois quantitative (recensement des bus) et qualitative (entretien avec les patrons, les gérants de ces nouvelles agences de transport implantées à Kisangani et les témoignages d'un ancien travailleur de l'une de celles-ci), nous avons abouti aux résultats que portent les dernières pages de ce papier.

Entre 2007 et 2019, au moins 8 entreprises de transport en commun et privées, ayant horreur du vide laissé par l'Etat congolais dans ce secteur aussi vital, ont réellement décidé de résoudre le problème de déficit de mobilité et du déplacement des populations dans cette partie du pays, avec des tentacules commerciales et économiques allant au-delà des frontières nationales de l'Est (Ouganda, Kenya, Tanzanie...).

Cette enquête nous a renseigné que 5 de ces nouveaux patrons, soit la majorité, étaient des congolais dont 3 originaires du territoire d'Aru, frontalier de l'Ouganda (notamment les patrons des agences « La vie est un combat », « Na ngolu coach » et « Dissa »), 1 originaire de la ville de Butembo au Nord-Kivu et 1 dont l'origine ne nous a pas été révélée.

Du niveau d'étude primaire et secondaire, tous ces nouveaux entrepreneurs économiques de transport viennent des milieux ruraux et des familles modestes. Pour relever le défis de la pauvreté, ils n'ont sollicité ni l'aide financière étrangère, ni

l'appui des investissements étrangers pour démarrer. Par contre, ils ont opté pour un entrepreneuriat pragmatique en se lançant d'abord dans l'agriculture, en passant ensuite par le petit commerce local et divers petits métiers de la débrouillardise, pour finir enfin par un bon quantitatif et qualitatif dans le secteur de transport en commun par bus. Ils ont fini par devenir des nouveaux patrons, des nouveaux acteurs d'un développement réel. C'est ici que réside leur particularité, leur force imaginative et pratique.

En effet, sur le plan individuel, cette activité leur a produit aussi bien d'immenses épargnes que d'investissements personnels. Sur le plan collectif, ces nouveaux acteurs de développement réel ont créé des nouveaux emplois et petits métiers de survie comme valeur ajoutée (des chauffeurs, des aides chauffeurs, des convoyeurs, des gérants, des mécaniciens, des chargés de manutention, des caissiers, des chefs de dépôts ; le petit commerce dans et à côté des bus pendant le voyage au niveau de certains arrêts, des restaurants de fortune temporaires-« Malewa » à côté des boubiers sur la RN4, le métier des dépanneurs des véhicules et moto embourbés dans les boubiers, le métier d'évangélisation pour la survie des pasteurs improvisés dans les bus et le métier des Déclarants aux frontières. Leur contribution à l'économie tant locale que nationale se situe également au niveau de l'enrichissement de l'assiette fiscale par les divers impôts et taxes payés à l'Etat.

Il se dégage aussi de cette enquête que, sans avoir été à l'université, sans avoir mis en œuvre les théories économiques classiques et contemporaines dont l'impact reste toujours insatisfaisant dans les pays du Sud, ces nouveaux acteurs économiques ont réussi à réaliser un développement réel dans notre milieu d'étude. Ce succès, à notre avis, serait déterminé par le fait de capitaliser les crises récurrentes, d'aiguiser et de mettre en œuvre les valeurs telles que l'imagination pragmatique, l'inventivité, la créativité, le sacrifice, le goût de risque, le courage, l'attachement aux ressources locales (la solidarité familiale, la terre, les forêts, combinées avec l'apport technologique asiatique (bus indien et chinois), l'imitation positive du modèle de culture entrepreneuriale des pays et des populations de l'Afrique de l'Est, à partir des interactions commerciales transfrontalières.

Tel est le type de développement dont les pays des Suds ont besoin. Ses acteurs et leurs pratiques socio-économiques méritent tout simplement un intérêt manifeste, un encadrement et un accompagnement responsables aussi bien des scientifiques (surtout africains et congolais) que des pouvoirs publics pour oser le décollage de ces pays.

BIBLIOGRAPHIE.

- [1] BENOLO H.YV. , La ville, puf, paris, 1996.
- [2] OLIVIER DE SARDAN, J.P., Anthropologie et développement. Essai en socio-anthropologie du changement social, paris, karthala, 1995.
- [3] OMASOMBO TSHONDA, et al. Tshopo. Laborieuse construction politico-administrative coloniale muée en bastion du nationalisme congolais, musée royal de l'Afrique centrale, 2020.
- [4] AMOUGOU, T., « Acteur populaire, économie populaire et développement réel : contribution à la théorie critique du changement social aux suds », in revue- mondes en développement, disponible sur <http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2018-1-page-71.htm>, consulté le 5/10/22.
- [5] AMOUGOU T., « Acteur populaire, économie populaire et développement réel : contribution à la théorie critique du changement social aux suds », in revue- mondes en développement, disponible sur <http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2018-1-page-71.htm>, consulté le 5/10/22.
- [6] PEEMANS J.P, Le développement des peuples face à la modernisation du monde. Essai sur les rapports entre l'évolution des théories du développement et les histoires du développement réel dans la seconde moitié du XXème siècle, paris, l'harmattan ,2002.
- [7] AMOUGOU T., « Acteur populaire, économie populaire et développement réel : contribution à la théorie critique du changement social aux suds », in revue- mondes en développement, disponible sur <http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2018-1-page-71.htm>, consulté le 5/10/22.
- [8] OMASOMBO TSHOMBO, et al. Tshopo. Laborieuse construction politico-administrative coloniale muée en bastion du nationalisme congolais, musée royal de l'Afrique centrale, 2020.
- [9] OMASOMBO TSHOMBO, et al, Tshopo. Laborieuse construction politico-administrative coloniale muée en bastion du nationalisme congolais, musée royal de l'Afrique centrale, 2020.
- [10] JEWSIEWICKI, B., « Histoire économique d'une ville, Kisangani : 1876-1976 », in cahiers de Cedaf, n°5,1978.
- [11] JEWSIEWICKI, B., « Histoire économique d'une ville, Kisangani : 1876-1976 », in cahiers de Cedaf, n°5,1978.
- [12] OMASOMBO TSHONDA et DE VILLERS G., « La petite économie marchande dans les villes africaines. Etat de la question et problème de recherche, IRSA, n°7, novembre, 1988.
- [13] LAMBERT P., « Les baleinières du Congo. Culture fluvial et réappropriation du transport en RDC », in AZIZ Balouche et Karl Mathias Wanza (s.dir), culture fluviale en Afrique. Diversité naturelle et culturelle des paysages fluviaux en Afrique. Actes de colloque de la conférence internationale(UNESCO) de Saint- Louis(Sénégal).
- [14] AMOUGOU T., AMOUGOU T., « Acteur populaire, économie populaire et développement réel : contribution à la théorie critique du changement social aux sud », in revue- mondes en développement, disponible sur <http://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2018-1-page-71.htm>, consulté le 5/10/22.
- [15] AMOUGOU T. Dualisme financier et développement au Cameroun. Une approche néobraudélienne et système, Louvain-la-Neuve, PUL, 2010.
- [16] AYIMPAM, S., Economie de la débrouille à Kinshasa .Informalité, commerce et réseaux sociaux, édition Kartathala, Paris, 2014.
- [17] PEEMANS J.P., Les discours sur le développement rural face aux réalités du monde et de l'Asie du Sud-Est (1945-2010).Etudes et documents du GRAESE, n°1, Gembloux, 2011.

- [18] BOURDIER P., « Le néolibéralisme comme révolution conservatrice », in P. Bourdier, intervention 1961-2011, 1997.
- [19] AMOUGOU T. Dualisme financier et développement au Cameroun. Une approche néobraudelienne et système, Louvain-la-Neuve, PUL, 2010.
- [20] KAMBALE MIREMBE O. Echanges transnationaux, réseaux informels et développement réel. Une étude du Nord-Est de la RDC, Louvain-la-Neuve, pul, 2005.