



RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT SCOLAIRE DANS LA VILLE- PROVINCE DE KINSHASA : ENJEUX SÉCURITAIRES ET PERSPECTIVES D'INNOVATION

David MIMBORO NYAMANDJOKO

Université de Kinshasa (République démocratique du Congo)

davidmimboro@gmail.com

&

Eustache BANZA NSOMWE-A-NFUNKWA

Université de Kinshasa (République démocratique du Congo)

nfunkwa@gmail.com

&

Jonathan ENGUTA MWENZI

Université de Kinshasa (République démocratique du Congo)

jonathan.enguta@unikin.ac.cd

RÉSUMÉ : Cette étude analyse le cadre réglementaire et institutionnel du transport scolaire à Kinshasa afin d'en identifier les insuffisances et les possibilités d'amélioration. Elle repose sur une analyse documentaire et juridique, une enquête menée auprès de 165 parents, chauffeurs et responsables d'établissements scolaires, ainsi que des entretiens avec 12 informateurs clés. Les résultats montrent que le transport scolaire n'évolue pas dans un vide juridique, mais que les règles existantes restent dispersées, peu connues et insuffisamment articulées. Les principales préoccupations concernent notamment l'embarquement et le débarquement des élèves, la capacité des véhicules et les mécanismes de contrôle. Parallèlement, les acteurs adhèrent fortement à une réglementation spécifique, à l'agrément des opérateurs, à des normes particulières pour les véhicules et les chauffeurs ainsi qu'à l'intégration progressive d'outils numériques. L'étude préconise ainsi un cadre réglementaire plus cohérent, spécifique, coordonné et adapté aux réalités de Kinshasa.

Mots-clés : transport scolaire, réglementation, sécurité, contrôle, Kinshasa.

ABSTRACT: This study examines the regulatory and institutional framework governing school transportation in Kinshasa in order to identify its main shortcomings and possible improvements. It combines documentary and legal analysis, a survey of 165 parents, drivers and school officials, and interviews with 12 key informants. The findings show that school transportation does not operate in a legal vacuum; rather, existing rules remain fragmented, insufficiently known and poorly coordinated. Major safety concerns relate to student boarding and alighting, vehicle capacity and control mechanisms. At the same time, respondents strongly support specific school transport regulations, operator accreditation, minimum standards for school vehicles and drivers, and the gradual introduction of digital monitoring tools. The study therefore recommends strengthening the existing legal

foundations through a more coherent, specific and coordinated regulatory framework that remains realistically applicable to the conditions prevailing in Kinshasa.

Keywords: school transportation, regulation, safety, control, Kinshasa.

INTRODUCTION

Le transport scolaire ne se limite pas au déplacement de l'élève entre son domicile et son établissement. Il soulève des enjeux de sécurité routière, de protection de l'enfant, d'accès à l'éducation et d'organisation de la mobilité. Cette question est d'autant plus importante que les enfants et les jeunes restent fortement exposés aux risques routiers. Selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS, 2023), environ 1,19 million de personnes meurent chaque année des suites d'accidents de la circulation, les traumatismes routiers constituant la première cause de décès chez les enfants et les jeunes de 5 à 29 ans. En République Démocratique du Congo, 3 364 décès routiers ont été officiellement rapportés en 2021, alors que l'OMS en estimait le nombre réel à 15 615, soit 16,3 décès pour 100 000 habitants (OMS, 2024).

La sécurité du transport scolaire doit, cependant, être envisagée au-delà du seul véhicule. Anund et al. (2011) recommandent une approche « porte-à-porte », intégrant l'attente, la montée, le trajet, la descente et la traversée de la chaussée. Elle concerne donc également l'état du véhicule, le comportement et la qualification du conducteur, les arrêts, l'itinéraire ainsi que l'organisation générale du service. Plusieurs expériences internationales montrent, à cet égard, que les règles générales de circulation peuvent être complétées par des prescriptions particulières lorsque les principaux passagers sont des enfants, notamment en matière d'identification des véhicules, de sécurité, de contrôle et de responsabilités des acteurs (ANATEEP, 2020).

À Kinshasa, cette problématique se pose dans un environnement urbain marqué par une croissance démographique rapide, la congestion routière, l'insuffisance des infrastructures et l'importance des transports informels. La Banque mondiale estimait la population de la capitale congolaise à plus de 15 millions d'habitants en 2024. Dans cette ville très étendue, les élèves recourent à des modes de déplacement divers : véhicules organisés par certains établissements, transporteurs privés, véhicules familiaux ou transports urbains ordinaires. Le transport scolaire se trouve ainsi directement confronté aux difficultés générales de mobilité de la capitale, tout en présentant une particularité essentielle : son principal usager est l'enfant, auquel le droit reconnaît une protection spécifique.

La République Démocratique du Congo ne se trouve pourtant pas dans une situation de vide juridique absolu en matière de transport des élèves. La

Constitution garantit la protection de l'enfant et son droit à l'éducation (République démocratique du Congo, 2011, art. 41-43), tandis que la Loi n° 78-022 du 30 août 1978 portant Nouveau Code de la route contient des dispositions relatives à la circulation, aux véhicules, aux conducteurs et à la sécurité routière. Certaines dispositions concernent même expressément le transport des écoliers. D'autres textes encadrent également le contrôle technique des véhicules. Le problème semble donc moins résider dans l'absence totale de règles que dans leur dispersion, leur articulation et leur degré de spécialisation par rapport aux exigences particulières du transport scolaire.

En effet, le cadre existant ne rassemble pas clairement, dans un dispositif intégré, les conditions d'agrément des opérateurs, l'identification des véhicules scolaires, les exigences particulières applicables aux chauffeurs, les mécanismes de contrôle, les responsabilités des établissements et la coordination entre les différents services concernés. Cette situation pose à la fois une question juridique, institutionnelle et opérationnelle. Elle devient encore plus importante avec l'apparition de nouvelles possibilités technologiques. La géolocalisation des véhicules, le suivi des trajets par les parents, les registres numériques des opérateurs ou encore les systèmes d'identification peuvent contribuer à améliorer le suivi du transport scolaire. Ces outils ne remplacent cependant ni une réglementation adaptée, ni le contrôle, ni la qualification des conducteurs ; ils peuvent plutôt compléter un système correctement organisé.

C'est dans cette perspective que la présente étude analyse le cadre réglementaire et institutionnel du transport scolaire à Kinshasa en tenant compte de trois dimensions complémentaires : l'encadrement juridique et institutionnel, les conditions de sécurité et d'organisation du service, ainsi que les possibilités d'amélioration, notamment par l'intégration d'innovations adaptées au contexte kinois. Il ne s'agit pas de reproduire mécaniquement des modèles étrangers, mais d'identifier les éléments susceptibles de contribuer à la construction d'un dispositif réaliste, applicable et compatible avec les contraintes économiques, institutionnelles et infrastructurelles de Kinshasa.

Ainsi, l'objectif général de cette étude est d'analyser le cadre réglementaire et institutionnel du transport scolaire dans la Ville-Province de Kinshasa afin de proposer des améliorations susceptibles de renforcer son organisation et la sécurité des élèves. De manière spécifique, elle vise à : (1) identifier les dispositions juridiques et les institutions qui encadrent actuellement le transport scolaire à Kinshasa, (2) relever les insuffisances juridiques, institutionnelles et opérationnelles liées à son organisation et à son contrôle, (3) identifier les principaux risques sécuritaires relevés par les responsables d'établissements, les chauffeurs et les parents, (4) examiner les innovations techniques, numériques et organisationnelles jugées pertinentes pour améliorer la sécurité et la qualité du

transport scolaire et (5) proposer un modèle réglementaire adapté au contexte de Kinshasa à partir du cadre existant, des insuffisances relevées et des avis recueillis auprès des acteurs.

1. METHODOLOGIE

1.1. Milieu d'investigation de l'étude

Cette étude a été réalisée dans la Ville-Province de Kinshasa auprès de dix établissements scolaires retenus de manière raisonnée : le Groupe scolaire Mont-Amba, le Collège Boboto, l'Institut pédagogique et technique Mokengeli, le Collège Elimo Santu, le Collège Sainte Famille, le Lycée Motema Mpiko, le Collège Notre-Dame du Congo, le Collège Saint-Joseph, le Collège Bonsomi et le Complexe scolaire Bobokoli.

1.2. Participants à l'étude

La population est constituée des parents d'élèves, des chauffeurs assurant le transport des élèves et des responsables des établissements scolaires retenus. En l'absence d'une base de sondage exhaustive, un échantillon non probabiliste raisonné, assorti de quotas, de 165 participants a été constitué, comprenant 105 parents d'élèves (63,6 %), 40 chauffeurs (24,2 %) et 20 responsables d'établissement (12,1 %). L'échantillon compte 104 hommes (63,0 %) et 61 femmes (37,0 %). En complément, 12 informateurs clés ont participé aux entretiens semi-directifs : 3 cadres du Secrétariat général du transport national, 3 cadres de l'administration provinciale du transport, 3 chefs d'établissement, 2 opérateurs et professionnels du transport dans les écoles et 1 représentant des parents.

1.3. Techniques de récolte des données

Les données ont été recueillies au moyen de trois techniques : l'analyse documentaire et juridique, le questionnaire d'enquête et l'entretien semi-directif. L'analyse documentaire et juridique a porté sur les principaux textes régissant le transport routier, la circulation, le contrôle technique, la sécurité routière et les compétences des institutions concernées. Le questionnaire comprend 20 items répartis entre les dimensions étudiées. Sa validité de contenu a été examinée par 3 professeurs de l'Université de Kinshasa, spécialistes de la logistique ou du transport multimodal. Sa consistance interne, évaluée par l'alpha de Cronbach, présente des coefficients compris entre 0,73 et 0,76, avec un coefficient global de 0,74. Les entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès des 12 informateurs clés afin de compléter et d'approfondir les données recueillies par questionnaire et par analyse documentaire.

2. RÉSULTATS

2.1. Résultats de l'enquête par questionnaire

Les résultats sont présentés selon les quatre dimensions du questionnaire. Pour alléger la présentation, les modalités « totalement en désaccord » et « en désaccord » ont été regroupées sous la catégorie *désaccord*, tandis que les modalités « en accord » et « totalement en accord » ont été regroupées sous la catégorie *accord*.

Tableau n°1 : résultats détaillés du questionnaire

Dimensions et items	Désaccord (%)	Accord (%)
Réglementation et organisation		
Règles suffisamment connues des acteurs	76,4	23,6
Responsabilités clairement définies	69,7	30,3
Contrôle suffisant des véhicules	59,4	40,6
Contrôle suffisant des chauffeurs	57,6	42,4
Organisation actuelle protégeant suffisamment les élèves	66,7	33,3
Sécurité du transport scolaire		
État des véhicules garantissant suffisamment la sécurité	60,0	40,0
Conditions d'embarquement et de débarquement sécurisées	70,3	29,7
Respect de la capacité des véhicules	78,2	21,8
Respect des règles de sécurité par les chauffeurs	49,1	50,9
Mesures actuelles suffisantes pour prévenir les risques	68,5	31,5
Innovations et amélioration		
Géolocalisation des véhicules par GPS	10,9	89,1
Suivi du trajet par les parents	6,7	93,3
Identification numérique des élèves	18,2	81,8
Base de données des véhicules et chauffeurs autorisés	10,3	89,7
Technologies numériques pour améliorer sécurité et qualité	11,5	88,5
Perspectives réglementaires		
Réglementation spécifique du transport scolaire	7,9	92,1
Agrément préalable des opérateurs	4,8	95,2
Normes minimales particulières pour les véhicules scolaires	3,0	97,0
Conditions particulières pour les chauffeurs	3,6	96,4
Mécanisme permanent de coordination et de contrôle	6,1	93,9

Les résultats du tableau n°1 mettent en évidence une appréciation globalement critique de la réglementation, de l'organisation et des conditions actuelles de sécurité du transport scolaire par les enquêtés. Les appréciations défavorables sont particulièrement importantes concernant la connaissance des règles (76,4 %), les conditions d'embarquement et de débarquement (70,3 %) ainsi que le respect de la capacité des véhicules (78,2 %). À l'inverse, les propositions d'amélioration recueillent une forte adhésion, notamment le suivi des trajets par les parents (93,3 %), l'agrément préalable des opérateurs (95,2 %), l'instauration de normes particulières pour les véhicules scolaires (97,0 %) et de conditions spécifiques de qualification et de conduite pour les chauffeurs (96,4 %).

2.2. Résultats des entretiens

Les entretiens réalisés auprès des 12 informateurs clés ont permis de compléter les résultats de l'enquête et de préciser certaines difficultés liées à la réglementation, au contrôle, à la sécurité et aux possibilités d'amélioration du transport scolaire.

Tableau n°2 : Synthèse des principaux résultats des entretiens

Principaux constats	n/12	%
Existence de règles, mais textes dispersés et parfois anciens	11	91,7
Absence d'un agrément ou d'un registre spécifique au transport scolaire	10	83,3
Coordination institutionnelle insuffisamment claire	9	75,0
Contrôles jugés généraux, irréguliers ou insuffisamment ciblés	10	83,3
Risques liés aux véhicules, à la surcharge, à la conduite et aux arrêts	9	75,0
Utilité du GPS, du registre numérique et de l'information des parents	10	83,3
Réserves liées au coût, à la connexion, à la maintenance et aux données des enfants	7	58,3
Mise en place d'un cadre réglementaire plus spécifique	12	100,0

Note : les thèmes ne sont pas mutuellement exclusifs ; un même informateur pouvait évoquer plusieurs constats.

Dans l'ensemble, les entretiens montrent que les difficultés du transport scolaire ne résultent pas d'une absence totale de règles. Pour 91,7 % des informateurs, des dispositions existent, mais elles sont dispersées et parfois anciennes. Les insuffisances concernent également l'identification des

opérateurs, la coordination institutionnelle et le caractère encore trop général des contrôles. Les informateurs se montrent favorables aux innovations numériques, tout en attirant l'attention sur leur coût, les contraintes de connexion et de maintenance ainsi que la protection des données des enfants. Tous les informateurs interrogés (100,0 %) se prononcent finalement en faveur d'un cadre réglementaire plus spécifique et applicable aux réalités du transport scolaire à Kinshasa.

2.3. Résultats de l'analyse documentaire et juridique

L'analyse des textes juridiques montre que le transport scolaire n'évolue pas dans un vide juridique en République démocratique du Congo. La Loi n° 78-022 du 30 août 1978 portant nouveau Code de la route contient notamment des dispositions expressément applicables au transport des écoliers. Son article 37.1 impose, dans les conditions prévues par le texte, l'arrêt des autres véhicules lorsqu'un autobus scolaire signalé procède à la prise en charge ou à la dépose des élèves. L'article 37.2 impose parallèlement au conducteur de l'autobus scolaire de ne pas remettre le véhicule en mouvement tant que les enfants ne sont pas montés à bord ou n'ont pas quitté la chaussée après leur descente (République du Zaïre, 1978, art. 37.1-37.2). Ces dispositions montrent que la protection des élèves lors des opérations d'embarquement et de débarquement est déjà prise en compte par le Code de la route. En outre, l'article 39.2 du même Code prévoit que les véhicules destinés au transport de personnes doivent être aménagés de manière à assurer la sécurité et la commodité des voyageurs, disposition générale également applicable aux véhicules transportant des élèves (République du Zaïre, 1978, art. 39.2).

Le contrôle technique des véhicules fait, quant à lui, l'objet d'un autre instrument réglementaire. L'Arrêté ministériel n° 409/CAB/MIN/TC/0002/98 du 7 janvier 1998 prévoit, en son article 1er, le caractère obligatoire et régulier du contrôle technique des véhicules en circulation. Plus spécifiquement, son article 8 cite expressément les « véhicules scolaires » parmi les véhicules affectés au transport des personnes et prévoit leur soumission à un contrôle technique périodique, notamment tous les six mois selon les catégories prévues par le texte (Ministère des Transports et Communications, 1998, art. 1 et 8). Le transport scolaire est donc juridiquement appréhendé à la fois sous l'angle de la circulation et de la protection des écoliers par la Loi n° 78-022 du 30 août 1978, et sous celui du contrôle technique des véhicules par l'Arrêté ministériel du 7 janvier 1998.

Toutefois, l'examen croisé de ces textes met en évidence un encadrement fragmenté. Les dispositions relatives au transport scolaire sont réparties entre, d'une part, la Loi n° 78-022 du 30 août 1978, qui traite principalement de la circulation routière, du comportement des conducteurs, de la protection des

écoliers lors de la montée et de la descente ainsi que des conditions générales de sécurité des véhicules de transport de personnes et, d'autre part, l'Arrêté ministériel n° 409/CAB/MIN/TC/0002/98 du 7 janvier 1998, centré sur le contrôle technique des véhicules. L'analyse du corpus n'a pas permis d'identifier, dans ces textes, un dispositif unique réunissant de manière articulée l'agrément spécifique des opérateurs de transport scolaire, l'identification et l'enregistrement des véhicules concernés, les conditions particulières de qualification des chauffeurs et les mécanismes de coordination entre les établissements scolaires, les transporteurs et les services publics.

L'analyse met ainsi en évidence l'existence de dispositions applicables au transport scolaire, mais réparties entre plusieurs textes et centrées principalement sur la circulation routière, la sécurité des passagers et le contrôle technique des véhicules. Le corpus analysé ne fait pas apparaître un cadre unique réunissant de manière articulée l'agrément des opérateurs, l'identification des véhicules scolaires, les exigences particulières applicables aux chauffeurs et les mécanismes de coordination entre les différents acteurs.

3. DISCUSSION DES RÉSULTATS

La présente étude visait à analyser le cadre réglementaire et institutionnel du transport scolaire à Kinshasa, à en relever les principales insuffisances et à identifier les améliorations susceptibles de renforcer son organisation et la sécurité des élèves. La confrontation des données quantitatives, qualitatives et juridiques montre d'abord que le transport scolaire n'évolue pas dans un vide juridique. Certaines dispositions le concernent expressément, mais leur dispersion et leur faible articulation limitent la constitution d'un cadre cohérent propre à cette activité.

La Loi n° 78-022 du 30 août 1978 portant nouveau Code de la route contient ainsi plusieurs dispositions pertinentes. Les articles 37.1 et 37.2 organisent la protection des écoliers lors de la montée et de la descente des autobus scolaires, tandis que l'article 39.2 impose aux véhicules destinés au transport de personnes des conditions d'aménagement garantissant la sécurité et la commodité des voyageurs (République du Zaïre, 1978). L'Arrêté ministériel n° 409/CAB/MIN/TC/0002/98 du 7 janvier 1998 complète cet encadrement en rendant le contrôle technique obligatoire à son article 1er et en mentionnant explicitement les véhicules scolaires parmi ceux soumis au contrôle périodique à l'article 8 (Ministère des Transports et Communications, 1998). Pourtant, 91,7 % des informateurs considèrent les règles existantes comme dispersées et parfois anciennes, tandis que 76,4 % des enquêtés estiment qu'elles ne sont pas suffisamment connues et 69,7 % que les responsabilités des acteurs manquent de clarté. Le problème apparaît donc moins comme une absence de normes que

comme celui de leur lisibilité, de leur articulation et de leur spécialisation autour du transport scolaire.

Cette fragmentation permet également de comprendre les insuffisances relevées dans l'organisation et le contrôle. Plus de la moitié des enquêtés jugent insuffisant le contrôle des véhicules (59,4 %) et des chauffeurs (57,6 %), tandis que 83,3 % des informateurs considèrent les contrôles comme généraux, irréguliers ou insuffisamment adaptés aux particularités du transport scolaire. Ces résultats ne signifient pas que le contrôle est juridiquement inexistant, puisque les textes le prévoient, mais ils révèlent plutôt un écart entre l'existence formelle des obligations et leur mise en œuvre dans les conditions particulières du transport quotidien des enfants. La coordination institutionnelle pose le même problème. Plusieurs acteurs interviennent dans le transport, la sécurité routière, le contrôle technique et l'éducation, sans qu'un mécanisme suffisamment visible assure leur articulation. Cette observation rejoint Sinic (2024), qui souligne l'importance de la coordination entre familles, établissements et autres acteurs dans la fiabilité du déplacement scolaire.

Les résultats relatifs à la sécurité confirment que les risques ne se limitent pas à la conduite du véhicule. Les principales préoccupations concernent l'état des véhicules, jugé insuffisamment sécurisant par 60,0 % des enquêtés, les conditions d'embarquement et de débarquement (70,3 %) et surtout le non-respect de la capacité des véhicules (78,2 %). Les entretiens vont dans le même sens en mettant en évidence la surcharge, l'état des véhicules, la conduite et les conditions de montée et de descente. Ces résultats rejoignent l'approche « porte-à-porte » d'Anund et al. (2011), selon laquelle la sécurité doit être considérée tout au long du déplacement, depuis l'attente jusqu'à la descente et à la traversée de la chaussée. Ils concordent également avec Kelly et Fu (2014) et Ji et al. (2022), qui associent la mobilité scolaire à la sécurité perçue, aux caractéristiques du trajet et à l'environnement urbain. Il serait toutefois excessif d'attribuer ces difficultés aux seuls chauffeurs, puisque les avis sur leur respect des règles de sécurité sont presque partagés. La sécurité apparaît plutôt comme le produit de plusieurs facteurs combinés : état et capacité du véhicule, comportement du conducteur, organisation des arrêts, conditions de montée et de descente et qualité des contrôles.

Face à ces difficultés, les innovations numériques recueillent une forte adhésion. La géolocalisation des véhicules est approuvée par 89,1 % des enquêtés, le suivi du trajet par les parents par 93,3 %, l'identification numérique des élèves par 81,8 % et la création d'une base de données des véhicules et chauffeurs autorisés par 89,7 %. Ces outils sont ainsi perçus comme des moyens susceptibles d'améliorer la traçabilité, l'information des parents et le contrôle du secteur. Les entretiens invitent néanmoins à la prudence : 58,3 % des informateurs

évoquent des contraintes liées au coût, à la connexion, à la maintenance et à la protection des données des enfants. La technologie apparaît donc comme un levier complémentaire plutôt que comme une solution autonome. Son introduction devrait être progressive et adaptée aux capacités économiques, techniques et institutionnelles de Kinshasa.

La convergence la plus forte concerne finalement le renforcement de l'encadrement réglementaire. Les enquêtés soutiennent massivement une réglementation spécifique du transport scolaire (92,1 %), l'agrément préalable des opérateurs (95,2 %), des normes minimales particulières pour les véhicules scolaires (97,0 %), des exigences spécifiques pour les chauffeurs (96,4 %) et un mécanisme permanent de coordination et de contrôle (93,9 %). Les 12 informateurs clés se prononcent également, à l'unanimité, en faveur d'un cadre réglementaire plus spécifique et applicable au contexte kinois.

Ces résultats permettent de préciser l'orientation du modèle réglementaire attendu. Il ne s'agirait pas nécessairement de construire un système entièrement nouveau, puisque des bases juridiques existent déjà, mais de les mettre en cohérence, de les actualiser et de les compléter. Cette orientation rejoint les expériences internationales où les règles générales de circulation ont progressivement été complétées par des prescriptions spécifiques liées à la vulnérabilité des enfants, à l'identification des véhicules et à la responsabilité des acteurs (ANATEEP, 2019). Dans le contexte de Kinshasa, un tel dispositif pourrait notamment intégrer l'agrément et l'identification des opérateurs, des normes spécifiques pour les véhicules scolaires, des exigences particulières pour les chauffeurs, des contrôles adaptés au transport d'enfants, une coordination permanente entre les acteurs et l'introduction progressive d'outils numériques de suivi. Ces mesures devraient toutefois rester compatibles avec les capacités institutionnelles, économiques et techniques locales afin de garantir leur applicabilité réelle.

Au total, les résultats répondent de manière convergente aux objectifs de l'étude. Le transport scolaire à Kinshasa dispose de fondements juridiques, mais ceux-ci restent insuffisamment articulés autour d'un dispositif spécifique. Les difficultés concernant à la fois la connaissance et l'application des règles, le contrôle, la coordination des acteurs et les conditions concrètes de sécurité des élèves. La forte adhésion aux réformes proposées montre toutefois qu'une évolution du secteur est largement souhaitée. L'enjeu principal paraît donc moins être de repartir de zéro que de construire, à partir des bases existantes, un cadre plus cohérent, plus lisible, mieux coordonné et adapté aux réalités du transport scolaire à Kinshasa.

CONCLUSION

Cette étude montre que le principal problème du transport scolaire à Kinshasa ne réside pas dans une absence totale de réglementation, puisque le Code de la route et les textes relatifs au contrôle technique contiennent déjà des dispositions applicables aux véhicules scolaires, mais plutôt dans la dispersion de ces règles, leur faible articulation et les difficultés liées à leur application. Les résultats mettent également en évidence des préoccupations relatives au contrôle, à la capacité et à l'état des véhicules ainsi qu'aux conditions d'embarquement et de débarquement des élèves. Face à ces insuffisances, les acteurs interrogés se montrent largement favorables à un encadrement plus spécifique reposant notamment sur l'agrément des opérateurs, des normes particulières pour les véhicules et les chauffeurs, une meilleure coordination institutionnelle et l'intégration progressive d'outils numériques. L'amélioration du transport scolaire à Kinshasa devrait donc partir des bases juridiques existantes pour construire un dispositif plus cohérent, lisible, coordonné et effectivement applicable aux réalités locales.

BIBLIOGRAPHIE

- Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public [ANATEEP]. (2020). *Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires*. Paris, France : ANATEEP.
- Anund, A., Dukic, T., Thornthwaite, S., & Falkmer, T. (2011). Is European school transport safe? The need for a "door-to-door" perspective. *European Transport Research Review*, 3(2), 75–83. doi:10.1007/s12544-011-0052-7.
- Banque mondiale. (2024, 23 août). *Kinshasa: Harnessing nature-based solutions for urban resilience*. Washington, DC : Banque mondiale.
- Ji, X., Guan, H., Lu, M., Chen, F., & Qin, W. (2022). International research progress in school travel and behavior: A literature review and bibliometric analysis. *Sustainability*, 14(14), 8857. doi:10.3390/su14148857.
- Kelly, J. A., & Fu, M. (2014). Sustainable school commuting: Understanding choices and identifying opportunities. *Journal of Transport Geography*, 34, 221–230. doi:10.1016/j.jtrangeo.2013.12.010.
- Ministère des Transports et Communications. (1998). *Arrêté ministériel n° 409/CAB/MIN/TC/0002/98 du 7 janvier 1998 portant réglementation du contrôle technique des véhicules automobiles et des remorques en circulation en République démocratique du Congo*. Kinshasa, République démocratique du Congo.
- Organisation mondiale de la Santé. (2023). *Global status report on road safety 2023*. Genève, Suisse : Organisation mondiale de la Santé.

Organisation mondiale de la Santé. (2024). *Global status report on road safety 2023: Country and territory profiles*. Genève, Suisse : Organisation mondiale de la Santé.

Cette deuxième référence est bien celle qui appuie les chiffres concernant la RDC : 3 364 décès rapportés, 15 615 décès estimés et un taux de 16,3 pour 100 000 habitants en 2021.

République démocratique du Congo. (2011). *Constitution de la République démocratique du Congo du 18 février 2006, telle que modifiée par la Loi n° 11/002 du 20 janvier 2011. Journal officiel de la République démocratique du Congo, numéro spécial du 5 février 2011*. Kinshasa, République démocratique du Congo.

République du Zaïre. (1978). *Loi n° 78/022 du 30 août 1978 portant nouveau Code de la route*. Kinshasa, Zaïre.

Sinic, A. (2024). *Le rôle des transports dans la trajectoire scolaire des élèves : Étude de cas à la frontière entre l'Oise et la Seine-et-Marne* [Mémoire de master]. Sorbonne Université, Paris, France.