



---

**REGIME JURIDIQUE DES « MOUSTRONGEURS » FACE A L'ACTE UNIFORME RELATIF AU  
CONTRAT DE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR ROUTE (AUCTMR) Etude menée à  
Mwene-Ditu**

Professeur Gilbert MUSANGA MWENYA WALIANGA

Chef des Travaux Albert KANANGILA MUNYA

Maitre Shadrack MUAMBA KAZADI

Assistant Pascal KADIATA BINGILA

Assistant Nicolas KAYEMBE TSHIBANDA

**Université de Mwene-Ditu**

---

**Abstract**

The transport of goods plays a crucial role in the economy of any region, and Mwene-Ditu is no exception. In this context, freight forwarders, key players in the logistics chain, face specific legal challenges related to the Uniform Act governing transport contracts. This act establishes a legal framework that aims to harmonize contractual relations in the sector by clearly defining the rights and obligations of the parties involved. However, the reality on the ground often reveals a gap between theoretical legal provisions and their practical application. Freight forwarders, who are often poorly informed about their rights and the protections offered by the legislation, find themselves in a vulnerable position. This study aims to explore these challenges in depth, analyzing how the current legal regime impacts their operations and proposing solutions for improved compliance and protection. Using a qualitative methodology, this article examines the perceptions and experiences of freight forwarders in Mwene-Ditu, highlighting gaps in legal training and obstacles to the effective implementation of the Uniform Act. This research aims not only to improve understanding of the legal issues facing freight forwarders, but also to contribute to more appropriate and protective regulations in the field of freight transport.

**Keywords :** legal framework, freight forwarders, Uniform Act, transport contract, goods, Mwene-Ditu, etc.

---

**Digital Object Identifier (DOI):** <https://doi.org/10.5281/zenodo.18015380>

## Introduction

### 1. a. Contexte du Sujet

Il s'avère de prime à bord important de donner une idée à nos lecteurs sur le concept « Moustrongeur » celui-ci désigne celui qui fait le Moustrong, pris du phénomène armon tong que d'aucun n'ignore être un phénomène réel dans la ville de Mwene-Ditu, dans la mesure où, les jeunes et adolescents se lancent dans cette activité de manière quotidienne. Ainsi, le moustrong est un mot d'usage vulgaire, issu de la fusion de deux vocables dont l'un est tshiluba et l'autre est d'origine Anglaise. Le premier est « MUNTU » qui signifie une personne ou un être humain. Le second est « STRONG » qui signifie Fort.

Pour ce faire, moustrong veut tout simplement dire une activité des hommes physiquement forts. Cette appellation est tributaire de la force manifestée par les transports à bord des vélos des marchandises diverses (50 à 150 kg), vélo poussé à pied et sur des longues distances allant jusqu'à plus de 500 km. La rapidité, la sécurité et la fiabilité que les transports ont gagnées, peuvent être généralement attribuées la spécialisation dans le mode de transports. L'appellation trouve aussi son sens, par le simple fait que les transporteurs résistent à tout durant l'activité en question (chaleur, froid, famine, salé ...).

Il n'existe pas une définition universelle admise du phénomène Armstrong cependant, appliqué au rail, il signifie également selon les adeptes de ce système, l'évacuation des personnes et des biens sur les toits voitures et des wagons ferroviaires d'une gare à l'autre. Ces wagons du reste, contiennent des marchandises des clients tandis que les voitures transportent des passagers.

Ce transport des personnes et des biens aux dessus des véhicules ferroviaires se fait de manière clandestine c'est-à-dire en violation de législation en matière de transport ferroviaire et devant de ce fait être réprimé conformément au décret du 10 octobre 1903 régissant la police des chemins de fer et d'autres dispositions réglementaires.

Notre pays la République Démocratique du Congo est confronté à une crise multiforme et multisectorielle qui ne laisse indifférent aucun citoyen congolais en général et celui de la ville de Mwene-Ditu en particulier, car c'est dans ce milieu ou les prix d'achat des denrées sur le marché varient d'une manière galopante. Parmi les secteurs suffisamment secoués, il y a le transport des marchandises par route.

L'Etat de nos routes est catastrophique et fait que la circulation des personnes et des biens pose problème. Les véhicules à quatre roue n'arrivent difficilement dans tous les coins et au faubourg du pays.

La route demeure le seul grand support des échanges dans beaucoup de territoires congolais. Elle conditionne toute l'activité et l'économie régionales. La déficience des moyens motorisés et la délinquance de la route rend la vie de relations difficile. Ce qui explique le recours au transport des marchandises par vélos cargos<sup>1</sup>

Pour contourner cette difficulté engendrée par la crise socio-économique, une catégorie des congolais ont été poussés à imaginer un système de transport des marchandises par vélo appelé phénomène Armstrong compte tenu de l'état des routes et de la carence des automobiles pour faire face à cet état de choses.<sup>2</sup>

Force est de constater que les moustrongeurs sont très nombreux à faire le transport du lieu de production vers celui de consommation. Ils contribuent au développement de la province et des entités territoriales décentralisées, car les fonds perçus en contrepartie de la taxe achetée sont canalisés dans le compte du trésor public.

Cependant, l'AUCTMR comporte certaines limites. Celles-ci sont relatives au régime juridique des moustrongeurs en tant qu'instrument juridique international et une norme applicable au transport routier des marchandises, l'AUCTMR, ne remplit plus sa fonction de prévisibilité et d'applicabilité du droit. Cela s'explique par le fait que les victimes qui subissent les dommages du fait du moustrongeur, ne trouvent pas dans ce texte les

---

<sup>1</sup> Raymond – Floribert TSHIMANGA MULUNGALA et Isaac KASHAMA NGOIE, le transport des marchandises par vélo, Fret dans l'arrière-pays Agricole, Mbujimaien (cas du tronçon Mbujimayi – Kabinda Kasai Oriental/RDC, Editions Madose, juillet 2015, P.8

<sup>2</sup> Anselme Mbej Mwan-A-KO'on et Jean-Claude MUKADI MABWE ; phénomène Armstrong : Réalité vivante et un Palliatif à la carence de transport.

réponses à la conduite juridique et judiciaire qu'elles doivent suivre. Il en va de même du décret du 19 Janvier 1920 relatif aux commissionnaires et transporteurs d'une part et le décret du 30 mars 1931 sur la responsabilité des transporteurs d'autre part.

En effet, le législateur congolais est resté silencieux sur le régime juridique du moustrongeur dans le contexte du délabrement des routes de desserte agricole et face aux limites des transporteurs traditionnels dans les textes de base qui régissent le transport par voie routière, de même qu'en ce qui concerne le régime de la réparation due par le moustrongeur.

Ainsi, en s'appuyant sur les règles de droit commun, il est possible de déterminer les conditions d'exercice du droit d'agir contre le moustrongeur et celle relatives à la désignation de la juridiction compétente. Mais l'application de ce droit commun présente un danger pour l'entreprise des moustrongeurs ; c'est ainsi que nous proposons que la réparation du moustrongeur soit limitée et organisée pour que tous les Etats membres de l'espace OHADA aient un seul et même droit applicable.

C'est la raison pour laquelle, nous avons estimé nécessaire de réfléchir sur la thématique intitulée : Régime juridique des Moustrongeurs face à l'AUCTMR dans la ville de Mwene-Ditu.

## 1.2. QUESTION DE RECHERCHE

La toile de fond en abordant ce point est de faire remarquer que le transport par voie routière représente de nos jours un maillon très essentiel de la politique d'intégration économique et de consolidation des échanges entre les Etats, tant sur le plan international qu'interne notamment en Afrique, particulièrement à l'ouest et au centre du continent, le transport par route constitue le principal moyen de communication et de rapprochement des populations, aussi bien aux plan économique que social et culturel. Pour exécuter l'opération de transport, les parties doivent conclure un contrat de transport. Il s'agit d'un contrat qui est soumis aux conditions de validité commune à tous les contrats (art. 8 du code civil congolais livre III).

Faisons remarquer, toute fois que, le système de recours aux engins à deux roues soulève un certain nombre d'interrogations notamment celles de savoir :

- Les dispositions relatives à la responsabilité du Moustrongeur ne sont pas clairement déterminées en tant que transporteur tant par le législateur OHADA que congolais ; cependant, on pourrait déduire du silence de l'imprévisibilité de la législation que le Moustrongeur ne fait pas parties au contrat de transport ? Il est dépourvu du statut juridique et pourtant exécutant une pratique salvatrice et, sa responsabilité doit être organisée car, il s'agit d'une responsabilité de plein droit qui revêt un caractère d'ordre public.
- Est-ce que les vélos ont remplacés les véhicules ? Qu'adviendrait-il en cas des pertes avarie et retard dans la livraison des marchandises ? les transporteurs des vélos ont-ils les mêmes droits et obligations que les autres transporteurs traditionnels nommément cités par les instruments juridiques en la matière ?
- Le Moustrongeur est-il juridiquement protégé ?

## HYPOTHESES DE TRAVAIL

« On pense à tort notait TH. HUXLEY, que le chercheur n'a pas le droit d'induire au-delà des faits observés. Mais quiconque a fait l'expérience du travail scientifique sait pertinemment que celui qui refuse de dépasser les faits les attend rarement ».<sup>3</sup>

Qui plus est, nous retenons à titre provisoire :

- Que les défaillances de la réglementation de l'AUCTMR et des décrets du 19 janvier 1920 et du 30 mars 1931 constaté en matière de transport des marchandises par route par le Moustrongeur, pourrait aller jusqu'à permettre de relativiser les objectifs du système OHADA dans son ensemble, en atténuant la possibilité et l'applicabilité du droit gage de la sécurité juridique.
- Les réflexions que suscite l'AUCTMR sont notamment, l'un des traits originaux et innovants que cet instrument juridique international apporte par rapport au droit international des transports et spécialement

---

<sup>3</sup> TH. HUXLEY, cité par GOFFAUX op. cit P.13

la CMR, serait d'avoir « amélioré de manière saillante », la définition de la responsabilité de l'expéditeur par le législateur OHADA. Estimons sauf erreur du jugement qu'en cas de perte, manquant, avarie et incident survenus aux marchandises que le Moustrongeur serait tenu pour responsable par présomption parce qu'il accomplit les obligations au même titre que tout transporteur.

- Le Moustrongeur ne serait pas juridiquement protégé dans la mesure où, au lieu que l'Etat Congolais facilite et encourage cette pratique salvatrice, le service commis à la sécurité de la circulation routière et. Autres s'emploient à ériger des obstacles tant légaux qu'illicites.

## **INTERET DU SUJET**

Se choisir un sujet d'investigation, scientifique passe par un exercice malaisé surtout en science sociale.<sup>4</sup>

Ce choix : « le Moustrongeur » eu égard à l'acte uniforme de l'OHADA relatif au contrat de transport traduit le souci d'une approche objective et rationnelle des réalités envisagées.

Ce choix nous amènerait à un fait, celui d'analyser le silence du législateur au sujet du statut du Moustrongeur par rapport aux obligations lui dévolues, rechercher les diverses conséquences qui pourraient surgir entre lui et ses contractants.

De l'avis de Sylvain SHOMBA, le chercheur en sciences humaines devrait s'armer des aptitudes intellectuelles bien attestées et d'une culture générale suffisante pour prétendre étudier la société qui comporte infinité de phénomènes dont l'insolemment analytique s'opère de façon exigeante.<sup>5</sup>

D'où un choix crédible tient également compte des aptitudes intellectuelles. Pour ce qui nous concerne ce choix nous permet :

- D'observer le silence du législateur OHADA, eu égard à l'acte uniforme relatif au contrat des marchandises par route ;
- D'accroître la connaissance sur le contrat des transports ;
- De découvrir les problèmes que soulève cette déréglementation des automobiles à deux roues, singulièrement les vélos ;
- De nous doter d'un certain nombre de principes permettant de répondre à notre problématique pour découvrir certaines vérités liées à ce phénomène (Moustrong)

Du point de vue scientifique, ce modeste travail consiste à montrer aux chercheurs l'importance de la formation du contrat de transport, la détermination et l'exécution des obligations des parties contractantes et enfin la responsabilité de celles-ci. Relativement à la responsabilité des parties, les opérations de transport sont la source de pré justices multiples et variées. L'AUCTMR, à la suite de plusieurs textes internationaux en la matière, insiste beaucoup sur la responsabilité du transporteur, pourtant les fautes pour lesquelles cette responsabilité est engagée peuvent trouver leur origine dans le rôle du Moustrongeur qui, malheureusement est dépourvu du statut juridique.

Ces informations constitueront des données de seconde main pour tous les chercheurs ultérieurs voulant s'investir dans ce même domaine et, d'ajouter les points que nous n'avons pas épingle dans ce travail comme la responsabilité du destinataire.

Du point de vue social, nous trouvons utile de rappeler que na notion de l'intérêt public est d'ailleurs présentée de manière expresse dans la loi.<sup>6</sup>

L'ignorance de la loi et du droit engendre les abus parmi les cadres et le climat de méfiance dans le peuple.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Sylvain SHOMBA, méthodologie de la recherche scientifique, éd. Mes Kinshasa/RDC 2007 P. 35.

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> S. PERISIEN les secrets commerciaux et la loi sur l'accès à l'information, éd. Cap. Saint-Ignace que 1993, P. 61.

<sup>7</sup> QUIRINI S.J, comment fonctionne la justice au Zaïres, CEPAS 1987, P.8

Le chercheur est un homme à la pensée dynamique qui investit ses connaissances mieux élaborées pour la promotion toute entière.<sup>8</sup>

Ce travail offrira à la société l'opportunité de savoir que la bonne exécution du contrat par les parties, et en particulier par le Moustrngeur, y contribue à la satisfaction de l'intérêt général et participe à l'exigence de sécurité commandée par l'activité de transport. De ce fait, l'utilité sociale du contrat de transport n'est plus à démontrer. En outre, la participation du Moustrongeur à la bonne exécution du contrat de transport peut par exemple contribuer à la sécurisation des recettes douanières.<sup>9</sup>

## **OBJECTIFS DE RECHERCHE**

### **a) Objectifs Généraux :**

- ✓ L'objectif global à atteindre est de contribuer à la résolution des conflits entre clients

---

<sup>8</sup> WENU BECKER, Recherche scientifique, Théorie et Pratique, éd. PUF 2007, P.11.

<sup>9</sup> L'Aspect préventif de la responsabilité conduit l'expéditeur à mieux exécuter ses obligations afin d'éviter sa responsabilité.

**b) Objectifs Spécifiques :**

- ✓ doter au Moustrongeur le statut juridique adéquat et le soumettre au même régime que les autres transporteurs. Pour une gestion saine du transport en commun et promouvoir la circulation des personnes, des biens et des services à l'intérieur.
- ✓ Définir la responsabilité des transporteurs des vélos en cas de perte, avarie et retard dans la livraison des marchandises.
- ✓ Identifier les devoirs, droits et obligations des Moustrongeurs.
- ✓ Modifier la loi n° 78-022 du 30 Aout 1978 portant nouveau code de la route et d'autres textes légaux régissant le transport des marchandises par route.

**7. CADRE METHODOLOGIQUE UTILISE POUR LA RECHERCHE DES SOURCES**

La recherche scientifique est un effort intellectuel et systématique appliqué sur objet déterminé pour en découvrir des nouvelles connaissances pour aboutir à son explication<sup>10</sup>.

Les connaissances scientifiques couvrent plusieurs domaines du savoir et sont acquises grâce à l'utilisation des méthodes et techniques d'investigation propres.

Pour nous permettre de mieux atteindre les objectifs assignés, nous avons fait recours à certaines méthodes et techniques.

**7.1. Méthodes de travail**

Dans cette optique, la recherche peut être définie comme une investigation rigoureuse et systématique menée sur un objet donné et précis sur base des procédés méthodiques, susceptibles de nous conduire à une connaissance vraie, une connaissance communicable et vérifiable de l'objet à étudier. Les clauses méthodologiques découlent directement de choix de l'approche objective et raisonnée.

Le cadre légal de ce travail est l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route (AUCTMR). Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004<sup>11</sup>. Il s'inscrit dans la philosophie et les objectifs de l'OHADA<sup>12</sup>

L'AUCTMR se situe dans la lignée des grandes conventions internationales. Il est très influencé par la CIETRMD, elle-même largement inspirée par la convention de Genève du 19 Mai 1956, relative au contrat de transport international des marchandises par route dans l'espace OHADA<sup>13</sup>. Il complète l'œuvre d'unification du droit des transports entamée dès 1890 avec la convention de Berne sur le transport par chemin de Fer, et poursuivie avec la convention de Bruxelles en 1924 régissant le transport Aérien. L'AUCTMR aborde la formation du contrat de transport, la détermination et l'exécution des obligations des parties contractantes et enfin la responsabilité de celle-ci. Il insiste beaucoup, à la suite de plusieurs textes internationaux en matière, sur la responsabilité du transporteur, pourtant les fautes pour lesquelles cette responsabilité est engagée peuvent trouver leur origine dans le rôle du moustrongeur qui exécute les obligations au même titre que les transporteurs traditionnels mais, qui lui est dépourvu du statut juridique.

La démarche que nous allons suivre est à la fois interprétative et analytique, car il va falloir expliquer et clarifier les dispositions de l'AUCTMR, et les étudier de manière détaillée. Il sera aussi nécessaire de recourir à l'exégèse. Cette dernière consiste à l'interprétation des textes des lois auxquelles le chercheur fait recours pour mieux procéder à l'élaboration de son travail. Elle est utilisée dans la compréhension des textes par la recherche

---

<sup>10</sup> B. MUSASA KABOBO, notes de cours des méthodes de recherche en sciences sociale, inédites G2 Economie UMD année académique 2010-2011.

<sup>11</sup> Il a été adopté le 22 mars 2003 à Yaouné (Cameroun) lors de la session du conseil des ministres de l'OHADA.

<sup>12</sup> Sigle de l'organisation pour harmonisation en Afrique du droit des affaires, dont le traité, signé à part Louis (îles Maurice) le 17 octobre 1993, a pour objectif d'harmoniser le droit de ses états membres. En réalité, il s'agit, au sein d'un espace économique, de créer un droit et moderne qui dynamise le secteur des transports et propulse le développement économique.

<sup>13</sup> Convention inter-états de transport routier de marchandises divers de la communauté Economique et Monétaire de l'Afrique (CEMAC)

de l'intention du législateur et explique sa volonté qui a été à l'origine de la norme. Donc l'interprétation exégétique consiste à expliquer la loi de découvrir, élucider le sens exact et véritable de la loi<sup>14</sup>.

Dans le cadre de ce travail, cette méthode nous a permis de faire ressortir un sens nouveau au texte de l'AUCTMR, afin d'appréhender les richesses juridiques du droit des transports

De ce fait, nous axerons notre analyse sur l'opération simple de transport de marchandises c'est-à-dire celle qui nécessite la conclusion de plusieurs contrats.

## **7.2. Techniques de recherche**

La technique est un outil qui permet au chercheur de collecter et de traiter les informations nécessaires à l'élaboration d'un travail scientifique.

Pour notre part, les techniques sont des moyens utilisés sur le terrain d'investigation dans la récolte des données. Les techniques ci-après ont été usitées à savoir :

### **❖ La technique documentaire**

Cette technique est ainsi désignée parce qu'elle met en présence, le chercheur d'une part et les documents supposés des informations recherchées d'autre part. elle est utilisée dans la mesure où elle nous a permis de consulter les ouvrages, les textes légaux, les articles, les notes de cours et bien d'autres documents en vue de réunir les informations à la rédaction de notre travail.

### **❖ La technique d'interview**

L'interview désigne une tête à tête entre l'enquêté et l'enquêteur sur une question donnée. Elle nous a permis d'entrer en contact avec les expéditeurs des marchandises dans le transport interne qui sont des détenteurs des informations inhérentes à cette étude. Pour une récolte de données de première main facilitant une originalité de notre travail au regard de sa problématique. Pour cela, sur base d'une grille des questions, nous avons interrogé les transporteurs pédaleurs des vélos sur les axes de sortie de la ville de Mwene-Ditu, dans chacune de trois communes. Ce qui nous a permis de localiser chaque interviewé.

### **❖ La technique d'échantillonnage par commodité**

Une population est l'ensemble d'individus sur lesquels on porte son attention à partir duquel on extrait un échantillon. Ce concept échantillonnage évoque la portion de la population totale qui sera réellement enquêtée et qui permettra par extension de dégager les caractéristiques de l'ensemble de la population.<sup>15</sup>

Comme peut-on le constater, l'étude d'une population est rarement possible. Le chercheur envisage de prendre en compte tous les individus car, certaines populations sont très vastes et on dispose rarement des moyens financiers et d'un temps nécessaire à l'étude de tous les éléments qui les composent.

Vu que notre population demeure non maîtrisée, nous avons fait recours à l'échantillonnage non probabiliste, par commodité. Les éléments sont inclus dans l'échantillonnage sans probabilité connue d'avance<sup>16</sup>

## **I. LES GENERALITES**

### **1.1. Définition du cadre de recherche**

A travers les lignes qui suivent, nous avons voulu jeter un regard sur le statut juridique des « Moustrongeurs » face à l'acte uniforme relatif au contrat de transport des marchandises par route (AUCTMR).

---

<sup>14</sup> ALDANA, RL la dialectique de sous-développement, Paris Anthropos, 1972 P.59.

<sup>15</sup> NGUBA MUNDALA, notes de cours de statistique, G1 Economie, UMD ? Année Académique 2009-2010

<sup>16</sup> Anderson et ALU, statistique pour l'économie et la gestion, 5<sup>e</sup> éd Deboeck, Bruxelles, 2010 P.65

Phénomène Armstrong comme palliatif indispensable face à la carence de transport de marchandises dans le territoire de Luilu.

Le territoire de Luilu, situé dans le district de Kabinda, dans la province de LOMAMI, est essentiellement agricole. Cette production est drainée vers la ville de Mwene-Ditu et la cité de Luputa avant d'atterrir en partie sur Mburi-Mayi, chef-lieu de la province du Kasaï-Oriental grâce aux vélos, et rarement par véhicules. Toutes les grandes routes et en particulier celles de desserte agricole sont totalement impraticables de sorte qu'elles ne peuvent quasiment pas être utilisées en vue de l'évacuation des produits agricoles vers les centres de consommation. L'Etat des routes devient un casse-tête pour tout le monde. Et c'est à juste titre que faisant le diagnostic de transport en RDC dans le cadre du programme triennal minimum 1977-1999, les autorités AFDL, n'ont-elles pas manqué de noter que « le réseau routier paradoxalement est aux trois quarts en mauvais état ».

Aussi, ont-elles poursuivi que "la désarticulation de notre système de transports a pour causes principales l'inadéquation des systèmes d'organisation des services de transport et communication ainsi que la défectuosité des réseaux quasi généralisée".

L'objectif global à atteindre est de réhabiliter les infrastructures de transports et communication du développement capables de désenclaver le pays, intégrer l'inconnu et promouvoir la circulation, des personnes, des biens et des services à l'intérieur la priorité sera accordée pour la période triennal aux routes. Il faudra donc doter le pays de 28.000 km des routes stabilisées et bitumées indispensables en fait, pour le développement et à la rentabilité d'autres secteurs et plus particulièrement du secteur agricole".

Comme on peut le constater, l'état actuel des routes ne favorisant pas une meilleure circulation des personnes et des biens est réel, C'est cette carence de moyens de transport favorisée par l'état des routes qui a poussé les compatriotes congolais à imaginer l'utilisation maximum du 'vélo' dans un système appelé phénomène Armstrong".

Grâce à ce système Mwene-Ditu et Luputa, sont ravitaillés en plusieurs milieux des tonnes des vivres ; faisant qu'il constitue de nos jours, un palliatif indispensable à la Carence des moyens de transport due à la vétusté des routes.

Il est vrai que le phénomène Armstrong ne signifie pas seulement le transport des marchandises grâce au vélo, mais aussi il fait allusion au transport des personnes et des marchandises sur les voitures et les wagons des chemins de fer. Bien que ce dernier aspect ne constitue pas l'objectif essentiel de cette étude, nous y consacrerons néanmoins quelques lignes étant donné une corrélation avec le premier dans la mesure où il constituerait aussi une réponse à la carence des moyens de transport.

Le transport se révèle ainsi d'une importance capitale dans le développement du pays et dans la circulation des personnes et des biens. Et dans ce contexte, il n'est pas superflu d'exposer quelques considérations sur le transport, thème central de notre analyse d'autant plus que DUVERGER préconise que le savant doit au début de sa recherche définir son vocabulaire.<sup>17</sup>

## I. 2. Importance du transport

En effet, l'importance des transports dans la vie quotidienne tout comme en ce qui concerne le développement d'un pays ne fait l'ombre d'aucun doute. La bonne circulation des personnes et des biens dépend des infrastructures de transport existantes et de la politique de développement de ce secteur mise en place par les

---

<sup>17</sup> DUVERGER, M., sociologue politique, PUE, Paris, 1965, pl cité par Anselme mbej mwan-A-KO'on et Jean-Claude MUKADI MABWE, Assistant à l'Université de Mwene-Ditu.

gouvernants. C'est à juste titre que affirme que «le secteur de transport joue dans l'économie congolaise un rôle prépondérant".<sup>18</sup>

Il ajoute que les dimensions du pays, l'orientation de l'activité bionomique vers les produits d'exportation et douane ment des régions productrices des ports maritimes exigent le maintien en état, voire l'expansion des réseaux des transports, Aussi poursuit-il que " le secteur remplit dans les économies développées surtout un rôle de service à la production. Cependant, dans les pays en voie de développement il est plus, il est agent de développement.

En effet, l'établissement d'une nouvelle route ou d'un nouveau tronçon de chemin de fer entre la ligne de nouvelles régions dans le circuit des activités économiques alors qu'auparavant l'utilité économique des richesses que la région renfermait était nulle ou Presque.<sup>19</sup>

### **I.3. Caractère multisectoriel du transport**

La réalisation des activités de transport entraîne l'implication des autres domaines de vie d'un Etat. Introduisant son ouvrage, Michel ALTER.<sup>20</sup> Fait ressortir le caractère multisectoriel du phénomène du transport en ce qu'il est une activité respectivement humaine, liée à l'économie, à la technique et à la spécialisation.

#### **A. Le transport en tant qu'activité liée aux comportements humains et à l'économie**

Il est quasi impossible de dissocier. 'homme du transport dans la mesure où ce dernier est à centre de cette activité à plus d'un titre à savoir entre autre en tant qu'organisateur du transport, en tant qu'usager à l'occasion de ses déplacements ou celui de ses biens.

L'on ne peut pas ignorer la présence constante des transports dans le temps et dans l'espace à travers les migrations dans l'histoire de l'humanité, l'activité maritime de l'antiquité, les formes modernes aperçus aux siècles derniers ainsi que le transport dans l'espace.

#### **B. En tant qu'activité liée à l'économie, le transport s'impose dès qu'il y a une activité commerciale et est l'expression du commerce.**

Les transports se manifestent donc comme secteur nécessaire à la satisfaction du besoin d'échange et à la répartition des richesses dans la mesure où le contrat de transport est le complément généralement indispensable au contrat de vente.

Pour illustrer l'importance du transport dans le secteur économique, Michel ALTER.<sup>21</sup> précise que celui-ci :

- Favorise les déplacements humains, professionnels ou de loisir (développement du tourisme);
- Constitue, en amont comme en aval, une étape inévitable de la production en assurant; l'approvisionnement des cellules productives et des marchandises fabriquées ou l'écoulement récoltées;
- Permet le rapprochement d'économies complémentaires et autorise, par-là, la spécialisation de certaines régions ;
- Assure le ravitaillement des points de consommation et permet ainsi d'éliminer disettes et famine;

---

<sup>18</sup> VAN DE WALLE.E... "Statistiques des transports au Congo 1959-1964" in Cahiers Economiques et Sociaux, vol. II, n°4, décembre 1964, p. 383

<sup>19</sup> Idem

<sup>20</sup> ALTER, M.. Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux, Dalloz, Paris 1989, pp. 1-4

<sup>21</sup> ER, M, op. cit, p. 2.

Les facilités des transports font que les personnes les biens se déplacent plus facilement, plus vite, plus sûrement et à moindre coût à tel enseigne qu'une leçon peut être tirée, selon laquelle. Les transports structurent l'espace reliant et en désenclavant. Car leur absence isole et pénalise.

En effet, grâce aux transports, l'homme parvient établir des véritables besoins en terme de ses déplacements pour ses activités personnelles, de ses voyages de loisirs (voyages organisés, éhivers, croisières...), de disposer des produits quel que soit, son lieu de fabrication ou de récolte et consommer à toute époque une denrée pourtant saisonnière.

Par ailleurs, les circonstances perturbatrices sont révélatrices de l'importance des transports. Il s'agit notamment à titre exemplatif : des grèves dans le secteur de transport produisent des graves répercussions sur l'activité économique de la conduite- d'une; guerre qui ne peut se concevoir si l'aide décisive des transports et dont la destruction des voies catastrophes (inondation, tremblement de terre) qui se font ressentir par leur impact sur les réseaux de transport. L'efficacité de la réaction de l'homme dépend rétablissement de celui-ci.

Historiquement parlant, au 19<sup>ème</sup> siècle le chemin de fer a bouleversé le commerce et l'industrie en prenant le relais de la traction animal qui était le seul moyen existant. Ensuite, une nouvelle révolution est apparue au début du 20<sup>ème</sup> siècle avec l'apparition des véhicules routiers et l'aviation alors que la navigation maritime tenait un rôle de premier plan.

Ainsi des remarquables perfectionnements ont été observés au cours des dernières décennies du 20<sup>ème</sup> siècle notamment les 50 dernières années à travers l'évolution des techniques ainsi que celles des pratiques d'exploitation commerciale.

#### ➤ **Sur le plan de l'évolution des techniques**

On a observé l'amélioration des modes classiques de transport: ferroviaire (turbotrières, T.G.V...), aérien (gros porteurs, concorde...) ou maritime (navires pétroliers, porte-conteneurs... à propulsion nucléaire).

#### ➤ **Sur le plan des pratiques d'exploitation**

Il faut noter, l'usage toujours plus fréquent de combinaisons de plusieurs modes notamment les transports mixtes (rail-route, air-route) et superposés (camion sur wagon ou navire).

- Autorise la régulation des marchés, en évitant exemple l'effondrement des cours en cas production en un lieu;
- Est un moyen décisif pour la mise en valeur un territoire nouveau ou pour le développement de région. A titre d'exemple, l'impact du percement tunnel, de la création d'un port ou d'un aéroport;
- Est un instrument nécessaire aux diverses formes d'association économique internationale (traité Rome en ses articles 74 à 84 qui édictent les primaires directeurs d'une politique commune en matière de transport).

### **C. Le transport en tant qu'activité liée à la technique et vouée à la spécialisation**

Le progrès de la technique a fondamentalement influencé l'évolution des transports. En effet, les améliorations de la technique ont progressivement répondu aux exigences exprimées en matière de transport de manière que les grandes mutations technologiques dans ce domaine ont mis l'histoire de l'humanité (invention de la roue, de la voile, traction à vapeur, du moteur à combustible interne...)<sup>22</sup>. Réalité sur terrain pousse à considérer comme un

---

<sup>22</sup> ALTER, M., op.cit., p. 4.

phénomène réel. Ainsi, il est important de préciser le fait tributaire du phénomène en question dans la ville de Mwene-Ditu.

## **II. SENS ET ORIGINE DU PHÉNOMÈNE AMSTRONG**

### **A. Le fait tributaire du moustrong dans la ville de Mwene-Ditu**

Le point présent va énoncer les faits ou les circonstances à la base du phénomène moustrong

#### **A.1 le refoulement**

Celui-ci est un évènement historique en République Démocratique du Congo, depuis les années 1990, lequel s'est déroulé dans l'ex grand Katanga, dans presque la majorité de ses agglomérations à l'exception de quelques grandes villes, à l'instar de la ville de Lubumbashi.

Ce mouvement provenait des originaires de la dite province, qui ne pouvaient guerre supporter la présence de la population ressortissante du grand Kasaï. Des hostilités furent présentes durant cette période, ce qui poussa certains Kasaïens de fuir la dite province afin de rejoindre la terre de leurs ancêtres. Cet événement créa une crise jamais vécue dans la cité de Mwene-Ditu, actuellement ville de Mwene-Ditu. Femmes, hommes et enfants arrivèrent démunis. Pour ainsi échapper à cette crise, la majorité se livra à des travaux domestiques, champêtres

Tellement que la crise persistait, tous les refoulés se livrèrent au moins à une activité, ceux qui naguère furent cadres de la Gécamines, trouvèrent l'emploi dans les écoles et dans certaines entreprises à l'instar de la SNCC et Sep Congo. Ceux ayant un quotient intellectuel un peu faible, se livrèrent dans des activités champêtres, mais hélas, cela n'a pas pallié à la crise en question, d'autant plus que tous n'avaient les moyens pour exercer dans le domaine agricole qui requiert une somme d'argent conséquente pour se procurer les instruments pouvant servir à l'agriculture.

Pour ce faire, ils se sont contentés du moins à transporter les biens de ceux qui exploitaient dans le domaine agricole, afin d'acheminer vers les milieux de consommation (du village vers la cité ou la ville)

A partir de ce moment, le transport des biens par le biais du vélo, le moustrong est devenu un phénomène permanent dans la ville de Mwene-Ditu

**ET LOMBEYA** n'a-t-il pas raison d'affirmer non sans humour que "si l'Etat, garant du progrès de tous, ne joue plus son rôle, un sauve-qui peut économique et social" prend la place d'un progrès organisé". Aussi poursuit-il que" dans les Villes comme dans les campagnes, les modes de vie sont déréglos, l'unité ET la cohésion familiale, sont détruites. Les repères moraux sont brouillés, exode rurale, exacerbé par les déplacements massifs dus à la guerre ... Les situations sociales du congolais sont des plus précaires dans le monde."<sup>23</sup>

Cette situation sociale précaire des congolais les conduit à imaginer un système de transport par route qui leur permet d'obtenir un revenu mais aussi d'une part de permettre aux villageois d'écouler leurs produits et d'autre part d'inonder tant soit peu les centres de consommation au prix des sacrifices énormes.

Ce besoin de transport a fait que les quasi totalisé vélos a été transformée (par exemple en longues fourche diverses modifications d'adaptation pour accomplir les nouvelles missions, défiant ainsi le génie créateur du fabrique. Cette appellation a été empruntée au nom du célèbre astronaute américain ARMSTRONG. Conne sous l'avons plus haut, les usagers abrègent ce nom "moustrong". De plus, ils s'imaginent qu'en se perchant au-dessus des voitures ou wagons, ils volent, dans l'espace.

---

<sup>23</sup> LOMBEYA, B.L, La problématique gnérale de l'économie informelle n RDC in Mouvements et Enjeux Sociaux, n°51 novembre/décembre 2008, p8.

II Le phénomène Armstrong a pris puissance vers années 1990 au territoire de Luilu, période durant laquelle conditions de travail ont commencé à se dégrader dangereusement par la détérioration incroyable infrastructures routières, l'économie formelle passant l'économie informelle.

C'est avec pertinence que **SUMAILI** affirme que depuis que toutes les civilisations du monde se découvrent aussi fragiles qu'une vie, depuis **P. VALERY**, il n'est pas d'alibi qui vaille et chaque homme, chaque peuple, bon mal gré, consciemment ou non, se trouve embarqué dans la struggle for life pour sa place au soleil".<sup>24</sup>

### §3. La nécessité

Le phénomène moustrong constaté dans la ville de Mwene-Ditu, présente une nécessité que nous subdivisons en deux : sur le plan général et sur le plan particulier.

#### A. Sur le plan général

L'avènement du moustrong est utile dans la ville de Mwene-Ditu, étant donné que si tel n'était pas le cas. Les personnes auxquelles nous avons pris soumettre notre questionnaire d'enquête, ne devaient être favorables au phénomène moustrong, d'une part, et d'autre part, ce phénomène contribue à pallier à la crise alimentaire qui se vit non seulement dans la ville de Mwene-Ditu, mais aussi sur l'ensemble du territoire de la République Démocratique du Congo. Et enfin, permet de réduire le taux de chômage qui est un autre phénomène qui expérimente dans notre pays en général, et à Mwene-Ditu en particulier.

#### B. Sur le plan particulier

En dehors de l'aspect général que présente la nécessité du moustrong, ce dernier accorde des avantages d'ordre subjectif à ceux qui œuvrent dans ce domaine, à l'instar de la scolarité des enfants, l'alimentation, l'habillement...

### §4. Cadre juridique du phénomène moustrong

Les mustrongueurs sont presque partout dans le pays mais surtout dans les pays à économie souffrante comme la République Démocratique du Congo. C'est ainsi que ces gens font une activité presque libérale. Ils ne constituent pas un corps, juridiquement parlant. Au moins pour la première fois, il y a eu élection du président des mustrongueurs en 2006 dans la ville de Mwene-Ditu.

Juridiquement parlant, ces mustrongueurs exercent valablement des actes de commerce. L'article 3 de l'acte uniforme portant droit commercial général, n'a pas défini ce que c'est un acte de commerce, mais s'est arrêté à énumérer ces actes de commerce, parmi lesquels nous trouvons les opérations de transport.

Mais la question reste celle de savoir, sont-ils commerçants, entreprenants ou soit petits commerçants?

Nous allons étudier ceci car la capacité de travailler des mustrongueurs.

#### A. Le commerçant

Le statut de commerçant est prévu à l'article 2 de l'acte uniforme portant droit commercial général, qui dispose qu' "est commerçant, celui qui fait de l'accomplissement des actes de commerce par nature sa profession.

On ne peut pas s'arrêter sur cette définition pour conclure que les mustrongueurs sont commerçants. Question de voir les conditions pour pouvoir apprécier cette qualité.

---

<sup>24</sup> SUMAILI, N.L En quête de paramètres nouveaux", in jiwe, n°4 1976, p.3.

Pour qu'une personne se dise commerçante, il est question de frapper un coup d'œil sur son chiffre d'affaires. Ainsi, pour les commerçants, le chiffre minimum est quatre-vingt millions de FCFA (80000000FCFA).

Par conséquent, un mustrongeur qui n'atteint pas ce seuil ne doit pas être soumis au régime de commerçant, car il n'est pas commerçant.

## **B. L'entrepreneur**

L'article 30 de l'acte uniforme portant droit commercial général le définit comme étant un entrepreneur individuel, personne physique qui, sur simple déclaration faite au RCCM, exerce une activité professionnelle civile commerciale, artisanale ou agricole.

Ainsi, pour que le mustrongeur puisse s'attribuer la qualité il doit toucher le seuil minimum du chiffre d'affaires annuel de trente millions 30000000 de FCFA pour les entreprises de négoce ; au moins vingt millions (20000000) de FCFA pour les entreprises artisanales et simplifiées et enfin, avoir au moins dix millions (10000000) pour les entreprises de service.

(L'article 13 de l'acte uniforme portant droit des comptabilités des entreprises). Cette loi donne la possibilité à chaque État membre de l'espace OHADA de pouvoir adapter la situation de ces personnes selon les réalités du pays.

## **C. Entreprises de petite taille**

D'après l'ordonnance-loi n° 13/006 du 23 février 2013 portant régime fiscal applicable aux entreprises de petite taille en matière d'impôts sur les bénéfices et profits, ces entreprises sont de deux types :

- Les micro-entreprises: qui réalisent le chiffre d'affaire annuel ne dépassant pas dix millions de francs congolais. (On appelle aussi ça petit commerce );
- Les petites entreprises : chiffre d'affaires annuel supérieur à dix millions de francs congolais mais inférieur à quatre-vingt millions de francs congolais.

Par entreprise, il faut entendre ce terme au sens d'une activité exercée par une personne, dans le but d'en tirer un bénéfice)

C'est surtout dans ce cas qu'on peut classer les mustrongeurs, vu leurs capacités d'activités.

## **SECTION 2: L'IMPACT DU PHENOMENE MOUSTRONG SUR LE DEVELOPPEMENT SOCIO ECONOMIQUE**

### **§1 Aspect économique**

En scrutant minutieusement notre milieu urbano-rural, il est d'une évidence que la population ditoise vit grâce à l'agriculture qui est un secteur vital et important pour ladite population. Cette agriculture qui vise surtout la production des produits vivriers, est souvent et beaucoup plus faite dans les villages qui entourent notre ville et qui produisent régulièrement les denrées alimentaires et les exportent en ville par le biais des mustrongeurs à cause de l'impraticabilité des routes qui ne permet pas aux véhicules de transporter facilement les produits cultivés ou acheté) pour les acheminer en ville en vue ou soit soit de les revendre de les stocker ou soit de les consommer. Actuellement, vue l'état des routes en dégradation, le moyen de transport qui permet de transporter facilement les produits vivriers au village vers la ville c'est le mustrong. Ce qui nous permet de dire que le phénomène mustrong est le moyen de transport par excellence pour le ravitaillement de la ville de Mwene-Ditu en produits de première nécessité sans doute au développement économique de ce milieu.

De ce fait, selon nos investigations menées, nous avons trouvé que l'impact du phénomène moustrong sur le plan économique repose sur plusieurs facteurs dont les plus importants sont: le prix des biens sur le marché, le taux de chômage, Il épargne, l'investissement etc.

#### **A. Impact du moustrong sur le prix des biens sur le marché**

Le phénomène moustrong dans ce milieu contribue à la stabilité de prix des produits vivriers sur le marché par le fait que, lorsque les moustrongeurs offrent en grande quantité les produits de première nécessité sur le marché, nous remarquons la baisse automatique du bien. Ce qui fait surgir la théorie de l'offre et la demande qui postule que « lorsque l'offre augmente, la demande diminue.. ». Le moustrong, vient combler la carence des biens sur le marché et permet à une stabilité des prix.

#### **B. L'impact du phénomène moustrong sur le taux de chômage**

Cette activité contribue bel et bien à la réduction de chômage sur la ville de Mwene Ditu étant donné que la plupart des jeunes n'ont pas d'emplois. Cette activité du secteur informel a égorgé beaucoup de jeunes qui se retrouvaient sans emplois et à travers elle ils ont créés leurs propres activités lesquelles de ses-activité leurs à permis d'avoir des revenus plus ou moins signifiant pouvant permettre soit d'épargner, soit d'investir pour contribuer aussi au développement économique de la ville de Mwene Ditu

#### **C. L'impact sur l'épargne et les investissements**

Il est vrai que d'une manière générale le phénomène moustrong est une activité informelle et dont les activités ne sont pas subordonnées à la tenue de la comptabilité. Cependant, il peut s'avérer que certains moustrongeurs bien organisés, peuvent à partir des revenus provenant de l'activité du moustrong, épargner les revenus qui échappent à la consommation et plus tard. Ils peuvent utiliser cette épargne pour financer les investissements dans le secteur formel. Cet investissement peut se concrétiser par la création d'un centre de santé par exemple. Ce qui montre un autre aspect de l'apport du système moustrong sur le développement économique.

#### **D. L'impact sur l'augmentation des recettes**

Selon nos recherches. Nous avons trouvé que toute personne qui se livre dans une activité de moustrong. est tenue à l'obligation du paiement de taxe Velo, taxe d'étalage etc. Lesquelles permettent à renflouer la caisse de la mairie et cela permet la ville de maximiser les sur le plan économique.

### **§2. Sur le plan social**

Le phénomène moustrong n'échappe pas au développement social. Cependant il contribue tant soit n'en à l'amélioration des conditions de vie dans les ménages. A travers cette activité, les jeunes trouvent facilement des revenus lesquels, leurs permettent de prendre en charge leurs familles en ce qui concerne surtout l'alimentation, le logement, la santé, l'éducation etc. Cette activité permet de stabiliser plus au moins la vie sociale.

En outre, le phénomène moustrong contribue encore socialement à la diminution de l'insécurité dans la ville de Ditu dans le sens que lorsque beaucoup des jeunes se livrent dans cette activité, ils se procurent des revenus pouvant leur permettre de faire face à face à ces besoins et ne se livrent pas au vol, à l'escroquerie, l'extorsion ect. Donc il permet aux jeunes de cultiver le sens de responsabilité et d'éviter la commission des crimes qui mettent notre ville en insécurité.

## **SECTION III: CRITIQUES ET SUGGESTIONS**

### **§1. Critiques**

Les moustrongeurs sont pour la ville de Mwene-Ditu ce que le sang est pour le corps. Ils jouent un rôle prépondérant dans cette province agro- pastorale. Mais certaines critiques sont émises ça et là, parmi lesquelles :

- La multiplicité et la diversité des barrières et des taxes. Ils ravitaillent la ville de Mwene-Ditu en transportant les biens consommables de leurs milieux de production, jusqu'à leurs milieux de consommation. Prenant par exemple le tronçon mulundu- Mwene-Ditu, il y a 5 barrières et à chaque barrière il faut verser des sommes d'argent qui ont une destination inconnue. La diversité des taxes encourage aussi la fraude fiscal et entraîne des arrangements basés légale;
- Le manque d'encouragement des Autorités politico-administratives. L'Etat

Congolais reste indifférent face aux conditions de vie de ces grands

Detteurs de la croissance économique, ils sont presque abandonnés à leur

Triste sort. Ils n'ont aucun cadre juridique spécifique qui les protège. C'est

Ainsi que la société les considère comme des personnes sans valeur ;

- La loi de l'offre et de la demande ne s'adapte pas aux efforts des

Moustrongeurs.

## **§2. Suggestions**

En termes de suggestions:

- Vu que les moustrongeurs sont en grande partie, un panier de croissance

Économique du système de micro économie, étant donné que nous

Sommes dans une province agro-pastorale, nous demandons donc à l'Etat

Congolais de doter à cette catégorie d'individus d'un statut juridique particulier, au législateur, de légiférer une loi spécifique pour protéger les droits et leurs obligations; au lieu de les laisser dans cette précarité.

- Que les autorités politico-administratives mettent en place des mesures

Réglementaires importantes pour encadrer ces gens, afin, qu'ils ne dérapent pas, dans l'exercice de leurs activités; lorsque celles-ci engagent leur responsabilité tant civil que pénale.

- L'Etat congolais doit ainsi, voir la réhabilitation des routes à déserte agricole pour leur permettre de ravitailler facilement et rapidement la ville de Mwene-Ditu en denrées alimentaires.

Voilà en quelque sorte, les quelques propositions ou suggestions.

## **Etude Empirique Sur le Phénomène Armstrong : Réalité Vivante et un Palliatif à la carence de Transport.**

### **a. Les Objectifs de l'étude**

L'auteur démontre dans cette étude que selon VAN DE WALLE, dans l'ensemble le transport routier au Congo ne relevait pas de la compétence des grandes compagnies de transport dites « officielles » à part Vici - Congo qui couvrait un réseau routier de 15.000 km dans le Nord-Est du Congo.

A côté de celle-ci, il existait quelques compagnies de transport routier de moyenne importance dont l'activité était localisée et dépendait en grande partie de quelques grandes compagnies minières ou de plantations. C'est fut le cas, à titre illustratif, de la « TRANSKAT » qui travaillait en collaboration avec la compagnie des chemins de fer BCK dans le Kassaï et le Katanga et qui assurait surtout le transport sur la route de Mwene-Ditu à Bakwanga.

En outre, « pour tout le reste du Congo le transport routier est réalisé par des transporteurs individuelles qui dans la plupart des cas sont des commerçants qui ne possèdent qu'un seul camion... leur rôle est cependant

relativement important surtout en ce qui concerne l'évacuation des produits vivriers vers les centres Urbains et l'approvisionnement des régions rurales en produits manufacturés et alimentaires d'importation.<sup>25</sup>

Si à cette époque, les transporteurs individuels sont compris comme étant des commerçants qui ne possèdent chacun qu'un camion, de nos jours, à ces rares camionneurs s'est ajouté des nombreux moustrongeurs, transporteurs individuelles à vélo. Somme toute, les quelques camionneurs par route, sont confrontés à deux problèmes majeurs qui se posent et les conséquences économiques qu'ils entraînent auxquels on ne se pas trouver des remèdes conséquents. Il s'agit d'abord de l'entretien des routes, des ponts, des Bacs et que dans son étude qui date de 1964 et qui nous paraît encore d'actualité, VAN DE WALLE soutient que sur les quelques 140.000 km de routes qui existent au Congo, seulement 3.000 km sont asphaltés.

Tout le reste est en terre et subit sous l'action de l'alternance de pluie équatoriale et d'une chaleur torride d'une dégradation extrêmement rapide. Bien qu'un entretien méthodique et surtout régulier soit indispensable, le manque des crédits, du matériels d'entretien et des techniciens compétents n'a pas permis un entretien conséquent. Il s'ensuit que certaines routes sont impraticables et que des certaines de kilomètres ne peuvent plus remplir leur fonction de moyen d'évacuation vers les marchés de consommation. Cela fait que le vélo s'impose comme le seul moyen d'évacuation des produits vivriers faisant que n'eut été son usage, cette situation provoquerait l'asphyxie dans les régions dont la population ne parvient plus à évacuer leur production et l'économie de substance serait évidente. A titre d'exemple, l'axe routier Mwene-Ditu Wikong via Mbaya-Musenga dans le territoire de Luilu, est fréquenté par une moyenne de deux véhicules par un, laissant ainsi la suprématie au roi vélo se confirmer en ce 21<sup>ème</sup> siècle.

En ce qui concerne le deuxième problème, il y a lieu de noter que la circulation sur des routes en mauvais état entraîne inévitablement une usure très rapide du matériels de transport. Ceci est d'autant plus grave que le manque de devise ou le cout élevé des pièces de rechange, rend le remplacement des véhicules et l'acquisition de ces pièces extrêmement difficile. Ce qui provoque rapidement une diminution de l'offre de transport, l'accroissement du cout d'exploitation ainsi que la rareté de la vente qui entraîne une augmentation considérable des couts de transport pour l'utilisateur.

Il est évident que le cout de transport devienne à nouveau un obstacle à la commercialisation pour un grand nombre des produits agricoles.

En définitive, qu'on retienne que le transport routier constitue un élément indispensable pour le développement économique des régions rurales à l'instar de la ville Urbano-rurale de Mwene-Ditu et tant d'autres territoires en RDC. Toutefois, si la dégradation du réseau routier menace directement comme on s'en rend compte, revenu des produits vivriers, elle peut en période plus longue freiner également le développement de l'industrie manufacturière locale. Dans la mesure où la diminution du revenu des populations rurales à la suite de l'arrêt de la commercialisation de leur production rétrécira le marché de consommation des produits manufacturés. Conclusions ce point selon l'auteur en soulignant que pour les transporteurs routiers, camionneurs individuels comme les moustrongeurs, la responsabilité de pouvoirs publics est très importante dans la mesure où il est de leur obligation de maintenir en état l'ensemble du réseau routier et de le développer au maximum.

### **b. Méthodologie de l'étude utilisée par l'auteur**

Pour récolter les données, l'auteur a fait recours aux méthodes qualitative et quantitative. La première consiste à comprendre les logiques profondes derrière les comportements.<sup>26</sup>

Elle lui a permis d'exploiter en profondeur les perceptions, expériences et discours des acteurs concernés (Moustrongeurs) concernant les difficultés rencontrées dans l'exercice de leurs activités.

La deuxième consiste à traiter un nombre des données rapidement, fournir des résultats comparables et généralisables.<sup>27</sup> Routier sur le développement socio-économique des régions rurales.

---

<sup>25</sup> VAN DE WALLE, op cit, pp. 404-406

<sup>26</sup> J. KATSHUNGA, Approches qualitatives en sciences sociales, Lubumbashi, PUZL, 2018, P.51

<sup>27</sup> C. MUUMBA, L'inadéquation formation-emploi en RDC : causes et perspectives, Mémoire de Master, UNILU, 2021, P.75

## 4. RESULTATS DE L'ETUDE

### 4.1. La Nébuleuse du phénomène Armstrong dans la vie socio-économique du territoire de Luilu

Les produits vivriers qui inondent la cité de Luputa (dans le territoire de Luilu) et la ville de Mwene-Ditu, sont consommés pour une partie dans ces agglomérations et pour une autre à Kananga et principalement à Mbuj-Mayi.

En vue d'évaluer plus ou moins correctement, la masse des produits vivriers déversée sur Luputa et Mwene-Ditu, force est d'inventorier les voies d'accès empruntées par les différents « moustrongeurs ».

#### A. Luputa comme point de chute

Nous pouvons citer les axes principaux ci-dessous :

- ✓ Luputa-Katshisungu-Musenga droite Itongo droite-kalamba-Musumba en province du Lualaba (plus de 200 km) ;
- ✓ Luputa-Lusuku-Kaniamma et Kamina à Haut Lomami (plus de 300 km) ;
- ✓ Luputa-Kamanda Kadila-Ngandajika (près de 100 km).

#### B. Mwene-Ditu comme point de chute

- ✓ Mwene-Ditu-Mulundu-Musenga gauche-Makena-Mukanda-Wikong-Mbangoma-Kalamba-Musumba au Lualaba (plus de 200 km) d'une part et Makena-Kombo-Itondo gauche-Kahaka (plus ou moins 150 km) d'autre part.
- ✓ Mwene-Ditu – Mbaya – Musenga – Wikong – Kalamba (150 km) avec les bretelles Wikong – Kanintshina (plus ou moins 150 km) Kambata – Bakwa-Tshilenge – Ijiba – Tshibek's – Kaj (groupement An'a kaniok) (plus ou moins 130 km), Tshikumbu – Yangala – Lwiza au Kassaï-central (plus ou moins 150 km),
- ✓ Mwene-Ditu – Tshikapa via Lwiza (300 km).

Ce quadrillage géographique non exhaustif donne une idée sur l'ampleur d'une partie du territoire national couverte par le phénomène « Armstrong » qui non seulement draine des quantités énormes des denrées alimentaires vers les villes de Mwene-Ditu et Mbuj-Mayi ainsi que la cité de Luputa au sein même du territoire de Luilu mais aussi partant des autres territoires et pourquoi pas des autres provinces.

Certes, les moustrongeurs réalisent de longs trajets. Voici à titre illustratif la moyenne de fréquentation de différents milieux par jour :

- ✓ Mwene-Ditu – Kalem (Katanga) – Mwene-Ditu soit près de 2.000 km ;
- ✓ Mwene-Ditu – Bukama (Katanga) – Mwene-Ditu soit près de 1.000 km ;
- ✓ Mwene-Ditu – Malemba Nkulu (Haut Lomami) soit près de 1.000 km. Pour approvisionner Mwene-Ditu – Mbuj-Mayi et Luputa en poissons divers.

D'autre part, les « moustrongeurs » sillonnent les trajets Mwene-Ditu – Musumba – Kapanga – Sandoa – Kasaji et Dilolo pour approvisionner Mwene-Ditu – Mbuj-Mayi et Luputa en produits divers tels que : les poissons, chenilles, viande et autres.

D'autres par contre, approvisionnement à partir du territoire de Luilu, Tshikapa via le territoire de Lwiza (400 km) en arachides et autres produits de première nécessité. Comme on se rend compte, le phénomène Armstrong favorise l'approvisionnement des centres précités, en denrées alimentaires et autres produits de 1<sup>ère</sup> nécessité. Il favorise les échanges inter territoriaux et inter provinciaux et constitue de nos jours le seul moyen de transport viable et d'approvisionnement des milieux ruraux en produits manufacturés.

La grève qui a servi au sein de la SNCC pendant le 1<sup>ère</sup> trimestre 2009, a démontré la suffisance importance du phénomène Armstrong qui a assuré presque seul l'approvisionnement de ces centres ; contribuant ainsi à la stabilité tant soit peu de la vie socio-économique du territoire de Luilu, laquelle est indéniable à plus d'un titre. En vue de corroborer nos propos, nous avons procédé à une enquête sur terrain sur deux de ces axes évoqués plus haut et présentons les résultats à travers les tableaux ci-contre.

Tableau 1 : Répartition des charges suivant les axes des moustrongeurs

| Date     | Axe M/Ditu – Mbaya-Museng |              | Axe M/Ditu – Mulundu |              | Total Général |              |
|----------|---------------------------|--------------|----------------------|--------------|---------------|--------------|
|          | Vélos                     | Charges (kg) | Vélos                | Charges (kg) | Vélos         | Charges (kg) |
| 12/08/09 | 435                       | 19.342       | 464                  | 20.061       | 869           | 39.403       |
| 13/08/09 | 680                       | 388.140      | 695                  | 32.357       | 1.540         | 70.497       |
| 15/08/09 | 540                       | 22.639       | 480                  | 25.081       | 1.020         | 47.721       |
| Total    | 2.500                     | 114.437      | 2.269                | 106.849      | 4.769         | 221.286      |

Source : Nos enquêtes.

La charge est exprimée en meka (une unité de mesure en bocal au Kasaï) de maïs. Et un meka de maïs pèse 2 kg. En somme, pendant 4 jours d'enquête, 4769 vélos entrée dans la ville de Mwene-Ditu à partir des axes Mwene-Ditu – Mulundu et Mwene-Ditu – Mbaya-Musenga avec une charge total de 221.287 meka de maïs.

Compte tenu de la parité dans cette activité, nous avons trouvé important de catégoriser les moustrongeurs par sexe pour déterminer le niveau d'importance des hommes et des femmes. Les données des tableaux n°2 et n°3 nous donne une idée selon qu'il s'agit des axes Mwene-Ditu – Mulundu et Mwene-Ditu – Mbaya-Musenga.

axes Mwene-Ditu – Mulundu

Tableau 2 : Répartition des moustrongeurs par sexe.

| Date         | HOMMES       |            |                |            | FEMMES    |            |             |            |
|--------------|--------------|------------|----------------|------------|-----------|------------|-------------|------------|
|              | Vélos        | %          | Charge (kg)    | %          | Vélos     | %          | Charge (kg) | %          |
| 12/08/09     | 425          | 17         | 10.091         | 10         | 10        | 36         | 251         | 29.7       |
| 13/08/09     | 674          | 27         | 34.111         | 33         | 06        | 21         | 205         | 24.2       |
| 14/08/09     | 837          | 34         | 37.865         | 36         | 08        | 29         | 275         | 32.5       |
| 15/08/09     | 536          | 22         | 22.544         | 21         | 04        | 14         | 115         | 13.6       |
| <b>TOTAL</b> | <b>2.472</b> | <b>100</b> | <b>104.591</b> | <b>100</b> | <b>28</b> | <b>100</b> | <b>866</b>  | <b>100</b> |

Source : nos enquêtes.

axes Mwene-Ditu – Mbaya-Musenga

Tableau 3 : Répartition des moustrongeurs par sexe.

| Date         | HOMMES       |            |                |            | FEMMES    |            |              |            |
|--------------|--------------|------------|----------------|------------|-----------|------------|--------------|------------|
|              | Vélos        | %          | Charge (kg)    | %          | Vélos     | %          | Charge (kg)  | %          |
| 12/08/09     | 449          | 20         | 19.956         | 19         | 15        | 35         | 465          | 37         |
| 13/08/09     | 621          | 28         | 29.077         | 28         | 09        | 21         | 273          | 22         |
| 14/08/09     | 685          | 31         | 32.047         | 30         | 10        | 23         | 310          | 25         |
| 15/08/09     | 471          | 21         | 24.882         | 23         | 09        | 21         | 199          | 16         |
| <b>TOTAL</b> | <b>2.226</b> | <b>100</b> | <b>105.602</b> | <b>100</b> | <b>43</b> | <b>100</b> | <b>1.247</b> | <b>100</b> |

Source : nos enquêtes.

A l'examen des données des tableaux n°2 et n°3, nous nous rendons compte qu'il y a eu 2472 vélos contre 2.226 vélos pour 105.602 meka sur l'axe Mwene-Ditu/Mulundu.

En revanche s'agissant des femmes, il y a eu 28 vélos roulés par les femmes pour 846 mékas des maïs sur l'axe Mwene-Ditu/Mbaya-Musenga contre 43 vélos pour 1247 mékas des maïs sur l'autre axe (M/Ditu Mulundu).

**Tableau 4 : Répartition journalière des charges par vélo et par axe.**

| Tranche des Mékas des maïs | Axe Mwene-Ditu / Mulundu |                       |                       |                       |       | Axe Mwene-Ditu / Mbaya-Musenga |                       |                       |                       |       |
|----------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------|
|                            | 1 <sup>ère</sup> jour    | 2 <sup>ème</sup> jour | 3 <sup>ème</sup> jour | 4 <sup>ème</sup> jour | total | 1 <sup>ère</sup> jour          | 2 <sup>ème</sup> jour | 3 <sup>ème</sup> jour | 4 <sup>ème</sup> jour | total |
| 0-10                       | 22                       | 8                     | 9                     | 1                     | 40    | 25                             | 23                    | 10                    | 8                     | 66    |
| 11-20                      | 71                       | 58                    | 50                    | 33                    | 212   | 3                              | 47                    | 64                    | 61                    | 245   |
| 21-30                      | 86                       | 77                    | 45                    | 50                    | 258   | 62                             | 90                    | 170                   | 117                   | 439   |
| 31-40                      | 81                       | 102                   | 82                    | 59                    | 325   | 60                             | 109                   | 181                   | 139                   | 489   |
| 41-50                      | 88                       | 119                   | 130                   | 67                    | 404   | 59                             | 112                   | 145                   | 85                    | 401   |
| 51-60                      | 50                       | 114                   | 187                   | 144                   | 495   | 44                             | 92                    | 86                    | 59                    | 281   |
| 61-70                      | 45                       | 99                    | 156                   | 85                    | 385   | 60                             | 87                    | 107                   | 33                    | 287   |
| 71-80                      | 15                       | 31                    | 39                    | 28                    | 113   | 32                             | 77                    | 57                    | 33                    | 199   |
| 81-90                      | 1                        | 1                     | 2                     | 0                     | 4     | 1                              | 19                    | 8                     | 0                     | 28    |
| 91-100                     | 4                        | 20                    | 14                    | 9                     | 47    | 18                             | 21                    | 8                     | 5                     | 52    |
| Total                      |                          |                       |                       |                       | 2.281 |                                |                       |                       |                       | 2.488 |

Source : nos enquêtes.

Le tableau n°4 reprend la répartition des tranches des charges par vélo, c'est-à-dire le nombre des vélos par axe. Il nous permet de déterminer le nombre de vélos dans telle tranche de charge. Ce qui nous permet également d'observer que la majorité des moustrongeurs transportent les charges comprises entre 30 et 80 mékas.

Par ailleurs, dans un pays où le chômage bat le plein, le phénomène Armstrong constitue une source de rémunération pour les "moustrongeurs" soit en tant que porteurs au titre de louange de transport soit en tant que transporteur de leurs propres charges à vendre où à consommer.

Les moustrongeurs constituent ainsi une catégorie sociale importante tant sur le plan socio-économique que politique. En ce qui concerne le plan socio-économique, l'impact de leur activité est évident au regard des statistiques relevées ci-dessus. Sur le plan politique, l'importance de leur action n'est pas à minimiser dans la mesure où aux dernières élections provinciales 2006, un candidat qui se reconnaissait en eux, a été élu député provincial du Kasaï-Oriental, pour la ville de Mwene-Ditu grâce au concours des moustrongeurs. Voilà pourquoi, nous confirmons que ces derniers constituent une classe sociale importante.

## 5. Forces et Faiblesses de l'étude

### 5.1. Forces

- L'étude démontre que le phénomène Armstrong ne trouve sa place que dans le secteur de l'économie informelle qui est véritablement une nébuleuse à plusieurs facettes. En Afrique en général et en RDC en particulier, les activités informelles se déplient dans tous les domaines de la vie sociale.
- La loi n°78/022 du 30 Aout 1978 portant nouveau code de la route en RDC régit également la circulation des vélos sur la route autrement dénommés « ce dernier terme désigne conformément à l'article 2, tout véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelle ;
- L'étude plaide pour la réhabilitation des infrastructures de transport et communications du développement capables de désenclaver le pays, intégrer l'inconnu et promouvoir la circulation des personnes, des biens et des services à l'intérieur.

### 5.2. Faiblesses de l'étude

- ✓ Confusion dans la manière de présenter les dispositions légales régissant la circulation routière, notamment entre l'alinéa 2, dans l'exposé des motifs et l'article 33 du niveau code de la route. Dans

l'exposé des motifs, il est stipulé qu' « il rend l'usager de la route responsable de sa propre vie et de celle d'autrui en renforçant les conditions du permis de conduire et en lui imposant une série des mesures relatives à l'entretien, et à l'utilisation de son automobile ». par ailleurs, l'article 33, alinéa 1 point 2 du code susmentionnée énonce « qu'il est interdit aux cyclistes de traiter ou de pousser des objectifs gênants pour les autres usagers de la route ».

- ✓ L'étude octroie la qualité de commerçant aux moustrongeurs sans toutefois jeter un coup d'œil sur le seuil du chiffre d'affaires se levant à 80.000.000 fc ou CFA tel qu'exigé par la loi.
- ✓ Cette étude ne met pas en lumière le statut juridique des moustrongeurs pourtant, abandonnées à leur triste sort.
- ✓ Il y a également manque des instruments juridiques internationaux qui régissent le transport des marchandises par route à l'instar de la convention internationale applicable aux marchandises par route (CMR), la convention inter Etats de transport routier des marchandises (CFITRM).

## **Conclusion**

La détermination très poussées du réseau routier congolais sur toute l'étendue de la RDC, n'échappe à personne, faisant que plusieurs localités du pays sont difficilement accessibles. Cet état de chose est à la base de la « révolution du vélo » qui consacre ce dernier comme étant un moyen incontournable et des personnes sur l'ensemble du pays notamment en ce qui concerne les localités enclavées.

Le phénomène Armstrong est une réalité vivante dans la mesure ou supplée de manière incontestable à la carence des moyens de transport due à l'état chaotique des routes réduisant ainsi la charroi automobile susceptible de desservir la plupart des localités même si l'acte uniforme relatif au contrat des transports des marchandises par route ne fait aucune allusion à ce moyen de déplacement des marchandises.

Les transports par vélo communément appelés moustrong dans la ville de Mwene-Ditu jouent un rôle indispensable. Ils contribuent essentiellement à la croissance économique du système micro économique, ils sont actuellement une porte d'entrée des denrées alimentaires de première nécessité pour les habitants de cette entité à cause de l'incapacité à pourvoir à l'emploi.

Pourtant l'article 36 de la constitution du 28 février 2006, stipule que « le travail est un droit et un droit au travail, la protection contre le chômage et une rémunération équitable et satisfaisante assurant au travailleur ainsi qu'à sa famille une insistance conforme à la dignité humaine complétée par tous les autres moyens de protection sociale, notamment, la pension de retraite et la rente viagère.<sup>28</sup>

Notons par ailleurs que les moustrongeurs sont dépourvus d'un statut juridique et sont abandonnés à leur triste sort, sans assistance social. Or, la même constitution énonce en son article 47 que « le droit à la santé et à la sécurité alimentaire est garanti. La loi fixe les principes fondamentaux et les règles d'organisation de la santé publique, de la sécurité alimentaire.<sup>29</sup>

En plus, l'AUCTMR entant qu'instrument juridique international devrait rencontré l'existence de ce nouveau mode de transport même s'il concerne le transport des marchandises Inter-Etats.

Sans soutien en capital, alors que l'acte uniforme relatif aux contrat de transport des marchandises par route parlant de l'entreprenant en son article 30, donne la possibilité aux Etats membres de pouvoir adapter la situation de cette catégorie des personnes. Le moustrong devrait être classé dans la catégorie des entreprenants pour leur protection.

---

<sup>28</sup> RDC-CEI, constitution de la République Démocratique du Congo, Kinshasa, 2006, P.6

<sup>29</sup> Idem, P.7

## **BIBLIOGRAPHIE**

1. Raymond – Floribert TSHIMANGA MULUNGALA et Isaac KASHAMA NGOIE, le transport des marchandises par vélo, Fret dans l’arrière-pays Agricole, Mbujimaien (cas du tronçon Mbujimayi – Kabinda Kasai Oriental/RDC, Editions Madose, juillet 2015, P.8
2. Anselme Mbej Mwan-A-KO’on et Jean-Claude MUKADI MABWE ; phénomène Armstrong : Réalité vivante et un Palliatif à la carence de transport.
3. TH. HUXLEY, cité par GOFFAUX op. cit P.13
4. Idem.
5. S. PERISIEN les secrets commerciaux et la loi sur l'accès à l'information, éd. Cap. Saint-Ignace que 1993, P. 61.
6. Sylvain SHOMBA, méthodologie de la recherche scientifique, éd. Mes Kinshasa/RDC 2007 P. 35.
7. QUIRINI S.J, comment fonctionne la justice au Zaïres, CEPAS 1987, P.8
8. WENU BECKER, Recherche scientifique, Théorie et Pratique, éd. PUF 2007, P.11.
9. L’Aspect préventif de la responsabilité conduit l’expéditeur à mieux exécuter ses obligations afin d’éviter sa responsabilité.
10. B. MUSASA KABOBO, notes de cours des méthodes de recherche en sciences sociale, inédites G2 Economie UMD année académique 2010-2011.
11. Il a été adopté le 22 mars 2003 à Yaouné (Cameroun) lors de la session du conseil des ministres de l’OHADA.
12. Sigle de l’organisation pour harmonisation en Afrique du droit des affaires, dont le traité, signé à part Louis (Îles Maurice) le 17 octobre 1993, a pour objectif d’harmoniser le droit de ses états membres. En réalité, il s’agit, au sein d’un espace économique, de créer un droit et moderne qui dynamise le secteur des transports et propulser le développement économique.
13. Convention inter-états de transport routier de marchandises divers de la communauté Economique et Monétaire de l’Afrique (CEMAC)
14. ALDANA, RL la dialectique de sous-développement, Paris Anthropos, 1972 P.59.
15. NGUBA MUNDALA, notes de cours de statistique, G1 Economie, UMD ? Année Académique 2009-2010
16. Anderson et ALU, statistique pour l’économie et la gestion, 5<sup>e</sup> éd Deboeck, Bruxelles, 2010 P.65
17. DUVERGER, M., sociologue politique, PUE, Paris, 1965, pl cité par Anselme mbej mwan-A-KO’on et Jean-Claude MUKADI MABWE, Assistant à l’Université de Mwene-Ditu.
18. VAN DE WALLE.E... “Statistiques des transports au Congo 1959-1964” in Cahiers Economiques et Sociaux, vol. II, n°4, décembre 1964, p. 383
19. ALTER, M.. Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux, Dalloz, Paris 1989, pp. 1-4
20. ER, M, op. cit, p. 2.<sup>1</sup> ALTER, M., op.cil., p. 4.

21. LOMBEYA, B.L, La problématique gnérale de l'économie informelle n RDC in Mouvements et Enjeux Sociaux, n°51 novembre/décembre 2008, p8.
22. SUMAILL, N.L En quête de paramètres nouveaux” , in jiwe, n°4 1976, p.3. <sup>1</sup> VAN DE WALLEE, op cit, pp. 404-406
23. J. KATSHUNGA, Approches qualitatives en sciences sociales, Lubumbashi, PUZL, 2018, P.51
24. C. MUUMBA, L'inadéquation formation-emploi en RDC : causes et perspectives, Mémoire de Master, UNILU, 2021, P.75
25. RDC-CEI, constitution de la République Démocratique du Congo, Kinshasa, 2006, P.6
26. Idem, P.7

## TABLE DE MATIERES

|   |       |                             |
|---|-------|-----------------------------|
| I. INTRODUCTION .....   | ..... | Erreur ! Signet non défini. |
| 1. a. Contexte du Sujet .....   | ..... | 6898                        |
| 1.2. QUESTION DE RECHERCHE.....   | ..... | 6899                        |
| HYPOTHESES DE TRAVAIL .....   | ..... | 6899                        |
| INTERET DU SUJET.....   | ..... | 6900                        |
| OBJECTIFS DE RECHERCHE.....   | ..... | 6901                        |
| a) Objectifs Généraux : .....   | ..... | 6901                        |
| b) Objectifs Spécifiques :.....   | ..... | 6902                        |
| 7. CADRE METHODOLOGIQUE UTILISE POUR LA RECHERCHE DES BOURCES .....   | ..... | 6902                        |
| 7.1. Méthodes de travail.....   | ..... | 6902                        |
| 7.2. Techniques de recherche .....  | ..... | 6903                        |
| □ La technique documentaire .....   | ..... | 6903                        |
| □ La technique d'interview .....  | ..... | 6903                        |
| □ La technique d'échantillonnage par commodité.....   | ..... | 6903                        |
| I. LES GENERALITES .....  | ..... | 6903                        |
| 1.1. Définition du cadre de recherche .....   | ..... | 6903                        |
| I. 2. Importance du transport .....   | ..... | 6904                        |
| I.3. Caractère multisectoriel du transport .....  | ..... | 6905                        |
| A. Le transport en tant qu'activité liée aux comportements humains et à l'économie.....   | ..... | 6905                        |
| B. En tant qu'activité liée à l'économie, le transport s'impose dès qu'il y a une activité commerciale et est l'expression du commerce..... | ..... | 6905                        |
| □ <b>Sur le plan de l'évolution des techniques .....</b>  | ..... | 6906                        |
| □ <b>Sur le plan des pratiques d'exploitation.....</b>  | ..... | 6906                        |
| C. Le transport en tant qu'activité lié à la technique et vouée à la spécialisation .....   | ..... | 6906                        |
| II. SENS ET ORIGINE DU PHÉNOMÈNE AMSTRONG .....   | ..... | 6907                        |
| A. Le fait tributaire du moustrong dans la ville de Mwene-Ditu .....  | ..... | 6907                        |
| A.1 le refoulement.....   | ..... | 6907                        |

|  |             |
|--|-------------|
| A. Sur le plan général .....   | 6908        |
| B. Sur le plan particulier .....   | 6908        |
| §4. Cadre juridique du phénomène moustrong.....  | 6908        |
| A. Le commerçant .....   | 6908        |
| B. L'entrepreneur.....   | 6909        |
| C. Entreprises de petite taille.....   | 6909        |
| SECTION 2: L'IMPACT DU PHENOMENE MOUSTRONG SUR LE DEVELOPPEMENT SOCIO ECONOMIQUE .....                       | 6909        |
| §1 Aspect économique.....  | 6909        |
| A. Impact du moustrong sur le prix des biens sur le marché .....   | 6910        |
| B. L'impact du phénomène moustrong sur le taux de chômage .....  | 6910        |
| C. L'impact sur l'épargne et les investissements.....  | 6910        |
| D. L'impact sur l'augmentation des recettes .....  | 6910        |
| §2. Sur le plan social.....  | 6910        |
| SECTION III: CRITIQUES ET SUGGESTIONS.....   | 6910        |
| §1. Critiques .....  | 6910        |
| §2. Suggestions.....   | 6911        |
| Etude Empirique Sur le Phénomène Armstrong : Réalité Vivante et un Palliatif à la carence de Transport. .... | 6911        |
| a. Les Objectifs de l'étude.....   | 6911        |
| b. Méthodologie de l'étude utilisée par l'auteur. ....   | 6912        |
| <b>4. RESULTATS DE L'ETUDE .....</b>   | <b>6913</b> |
| 4.1. La Nébuleuse du phénomène Armstrong dans la vie socio-économique du territoire de Luilu ....            | 6913        |
| A. Luputa comme point de chute.....  | 6913        |
| B. Mwene-Ditu comme point de chute .....   | 6913        |
| Tableau 1 : Répartition des charges suivant les axes des moustrongeurs .....                                 | 6914        |
| Tableau 2 : Répartition des moustrongeurs par sexe.....  | 6914        |
| Tableau 3 : Répartition des moustrongeurs par sexe.....  | 6914        |
| Tableau 4 : Répartition journalière des charges par vélo et par axe.....                                     | 6915        |
| 5. Forces et Faiblesses de l'étude.....  | 6915        |

---

|   |      |
|---|------|
| <b>5.1. Forces .....</b>                | 6915 |
| <b>5.2. Faiblesses de l'étude .....</b> | 6915 |
| <b>Conclusion.....</b>                  | 6917 |
| <b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>               | 6918 |
| <b>TABLE DE MATIERES.....</b>           | 6920 |