

LES CONDITIONS SOCIOECONOMIQUES DES « KADHAFI » DE LA VILLE DE BUKAVU, PROVINCE DU SUD-KIVU EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

Adam KIRUMBA NDANDA

*Assistant d'enseignements, Institut supérieur Pédagogique de Kaziba (ISP/Kaziba)
Département d'informatique et Gestion, Sud Kivu, R.D.Congo*

kirumbanda@gmail.com

KININGA AMISI David

*Assistant d'enseignements, Institut supérieur des arts et métiers (ISAM/Bukavu),
département de Logistique et Gestion, Sud Kivu, R.D.Congo*

Résumé

Cette recherche du type empirique relevant de l'économie informelle décrit l'impact de l'activité des « kadhafi » sur leurs conditions socio-économiques dans la ville de Bukavu au cours de l'année 2019. Le concept « Kadhafi » désigne une catégorie des Revendeurs du carburant terrestre non autorisée mais tolérée en République Démocratique du Congo.

En cette période de quasi absence d'emploi, les « kadhafi » érigent leur activité en emploi pour subvenir à quelques besoins physiologiques de leurs familles et dépendants avec une population de plus ou moins 5000 individus « kadhafi » (voir le registre d'adhésion des membres de l'Association des revendeurs du Carburant et Lubrifiant 2019 (ARCL) à Bukavu) qui a constitué la cible de cette étude.

Ceux-ci échappent au contrôle des pouvoirs publics et sont caractérisés par le non-paiement des taxes et / ou impôts comme contribution de leur activité à la dépense publique. Ils ont un autre caractère supplémentaire qui est la détention d'un capital circulant de moins de 10m³ de carburant, c'est-à-dire une exploitation à petite échelle (Arrêté interministériel n°059 CAB.MIN.ENER/2006 portant réglementation de l'activité d'importation et commercialisation des produits pétroliers) et se considèrent en micro-entrepreneurs susceptibles d'être soumis à une réglementation juridique.

Notre méthode de recherche a consisté principalement à la réalisation d'une enquête effectuée par observation directe et documentaire facilitée par le Chef de la Division provinciale des hydrocarbures du Sud-Kivu, de certains taximen et de « Kadhafi » eux-mêmes.

L'étude renseigne sur le mode d'approvisionnement de ces derniers en produits pétroliers, sur leur distribution et sur leur modalité de paiement et a abouti notamment aux conclusions ci-après :

- *C'est une activité rentable qui supporte économiquement les « kadhafi » et même leurs familles et dépendants.*
- *La prolifération des petits marchés pirates du carburant se justifie par la rentabilité de cette activité.*
- *Les intervenants dans cette commercialisation sont satisfaits par celle-ci.*
- *Le délaissement de cette catégorie d'opérateurs économiques par le pouvoir est visible par tous.*

Mots-clés : « kadhafi », conditions socio-économiques, emploi.

Abstract

This research is of the type done on the ground which is of the uncontrolled economy, describing the impact of the activity known as « kadhafi », on their conditions of socio-economic in the town of Bukavu, during

the year 2019.

The concept « Kadhafi » designs a category of reselling the fuel that is unauthorized but tolerated by the government in the Democratic Republic of Congo.

In this period of unemployment, the « Kadhafi » do their activity of employment to survive with a population of at least 5 000 of individual « Kadhafi » constituted the focus of this study.

These bypass the government and are characterized by their no payment of the taxes and the poll-taxes as contribution of their activity to the expenses of the government.

Certainly, they have an other additional character, which is the detention of a working capital of at least 10m³ of the fuel. It means an exploitation in small scale (the ministerial decision n°059AB.MIN.ENER/2006) bearing the rule of import and trade of the petrol product) and they consider themselves as micro-enterprisers who submit themselves to judiciary justice rule.

Our method of research consisted mainly in fulfilling an inquiry effected by a direct observation and documentary made available by the provincial division of the hydrocarbur of the south Kivu province, and some taxi drivers and the « kadhafis » themselves facilitated the study.

The study inquiries about the mode of the purchase of petrol product, of their selling and their context of payment resulted in the conclusions hereafter :

- It's a profitable activity which supports economically the « kadhafis » and even their families.
- The increase of the small unauthorised markets of the fuel justifying by the profit from this activity.
- The sellers in this trade are satisfied by this.
- The leaving-free of this kind of economic-operators by the power is clearly seen.

Keywords : kadhafi, socio-economic conditions, employment.

INTRODUCTION

Premier pourvoyeur d'emploi, l'Etat congolais devrait offrir des opportunités de travail et des facilités à ses populations dans le formel tout comme dans l'informel, de diverses manières.

Il importe de souligner que les activités marchandes exercées dans l'informel sont généralement des micros activités instables et précaires. Ces activités se font dans un contexte de pauvreté aigue pour résoudre l'impasse de l'économie familiale.

L'économie de la République Démocratique du Congo est aujourd'hui bien plus pauvre qu'elle ne l'était des décennies durant après son indépendance. La désorganisation de l'offre et l'érosion presque continue de la demande l'ont entraînée aux enfers depuis des années 1980, provoquant la dégradation des secteurs entiers, voire leur « criminalisation » jusqu'à nos jours où le pays gère cette économie liée aux effets des guerres (Ministère du plan, document de stratégie de réduction de la pauvreté « DSRP » (2004).

La part de l'économie informelle dans la création des emplois s'est accrue continuellement au point de devenir le secteur dominant de la République Démocratique du Congo, l'économie informelle y revêtant plusieurs formes.

Bien que le volume de production de ce secteur a grandement augmenté ; le secteur informel congolais ne joue pas le rôle essentiel dévolu à l'économie nationale, même s'il fournit des revenus minimaux aux employés.

Les micros entreprises, dont la commercialisation à petite échelle du carburant, sont confrontées à un environnement politique et économique défavorable, aux actes réglementaires adaptés mais mal appliqués par les services étatiques suite à une mauvaise gouvernance de la chose publique. Cette situation les met dans un état d'essoufflement et conduit à un ralentissement de leurs activités. Les « kadhafi » n'étant pas épargnés par ces conditions s'imposent tant bien que mal sur des marchés pirates du carburant terrestre pour la survie.

Le véritable et majeur problème abordé par cette étude est de rechercher les raisons qui justifient la prolifération exagérée des petits marchés pétroliers entretenus par les « kadhafi » le long des chaussées de la ville de Bukavu.

En effet, en dépit de plusieurs tentatives du pouvoir provincial, comme autorité de régulation, de disperser ces marchés dans l'objectif de l'assainissement de la ville et l'éradication de cette activité, il demeure impuissant et les « Kadhafi » sont hélas toujours présents dans tous les coins de la ville.

Faut-il étudier les raisons de cette résistance publique pour cette activité ?

Les lignes qui vont suivre renseigneront sur les preuves d'une activité lucrative soutenant tant bien que mal l'économie de tous les intervenants dans ce domaine et qui constitue la motivation de ces derniers pour adhérer fermement à cette activité.

Il s'avère aussi que ces intervenants, hormis l'administration publique, sont pour la plupart des personnes physiques, ainsi que quelques personnes morales.

Dans le domaine de la lutte contre la pauvreté et le chômage en République Démocratique du Congo, le Professeur Mabi Mulumba, Ministre, a plusieurs fois dans les gouvernements congolais (jadis Zaïre) jeté des jalons pour barrer la route à la pauvreté et à la malnutrition des populations rurales. Les résultats auxquels il avait abouti faisaient part à un projet d'assistance au gagne petit, notamment par les crédits agricoles.

Dans le même domaine de la lutte contre la pauvreté, l'économiste Reyntiens F. avait fustigé la projection d'une pauvreté généralisée dans les Etats des grands lacs au cours des quinze années qui suivraient la publication de son annuaire « l'Afrique des grands lacs » (2003) et montré que l'intervention des Etats sur les marchés des biens, des services et même sur l'emploi, valait son pesant d'or.

Les résultats des recherches du Professeur Kabuya Kalala et alii (2005) avaient fait état d'une économie congolaise fragile et qui ne promet rien ; un géant aux pieds d'argile.

Dans leurs études, ces chercheurs ont décrit les conséquences du chômage et proposé les pistes pour y remédier.

Pour le cas précis, la commercialisation du carburant dans l'informel ; KIRUMBA NDANDA, avait prouvé en son temps dans son mémoire (2018) l'existence des importations ascendantes des produits pétroliers et la présence excessive des revendeurs dits « Kadhafi » le long de toutes les voies publiques de la ville de Bukavu et même celles de la province.

La Division provinciale des Hydrocarbures Sud-Kivu est un service étatique dont la mission est

de réglementer l'administration en aval du secteur pétrolier en province. Celle-ci suit et contrôle toutes les activités pétrolières en aval du circuit, Il s'agira d'édicter les lois relatives à la manipulation des produits pétroliers et en faire les contrôles réguliers.

Les « **Kadhafi** » incontrôlés de leur nature par le pouvoir, rendent de nos jours des loyaux services à la population en cette période des « vaches maigres ».

Nous pouvons citer dans ce contexte :

- La création de l'emploi et du flux des revenus pour leurs ménages et leur dépendants.
- La fourniture des services aux consommateurs situés loin des stations-services ou après les heures de travail de celles-ci (stations-services).
- Fournissent même la moindre quantité de carburant par rapport à la réglementation des stations-services qui exige l'achat à la pompe de cinq litres de carburant au moins (cette mesure est réglementaire mais pas appliquée par les stations-services).
- Présentent une possibilité de consommation à régler à terme.

Tous ces paramètres réunis démontrent la nécessité que représentent les « Kadhafi » dans le circuit pétrolier de Bukavu quoique dans l'informel.

Il va sans dire que la présence de ces « Kadhafi » constitue aussi un certain danger quant aux catastrophes (incendies provoqués par une mauvaise conservation de ce produit combien inflammable et dangereux) et autres dégâts visibles qu'invisibles (pollution de l'air ou des sites de vente, contamination de gens qui vivent dans un même local avec le carburant...) que l'activité des « Kadhafi » peut causer.

Malgré que le carburant soit pour l'économie ce que le sang est pour le corps humain ; son suivi est d'une importance capitale. Il fait tourner la machine économique de tous les Etats. Tous les engins ont besoin de cet « or noir » pour leur fonctionnement.

C'est un produit qui intéresse à un plus haut niveau tout le circuit économique et concourt au bien-être économique.

La commercialisation et la consommation de ce bien de première importance devraient à un degré important intéresser les pouvoirs publics quant à leur rendement et à la création des revenus aux « Kadhafi » dans le cadre de la création de l'emploi.

La majeure partie des échanges économiques se fait par la voie terrestre et exige l'usage du carburant.

Le pouvoir a donc tout intérêt à surveiller le déploiement des « kadhafi » sur les marchés qu'ils exploitent afin d'en limiter les dangers.

La commercialisation du carburant par les Revendeurs (objet de cette étude) constitue un emploi pour les « Kadhafi » et leur permet la survie. De même, les consommateurs de ce produit en profitent par ricochet ; d'autant que les mouvements, dans toute direction, des prix de ce produit de grande nécessité exercent une certaine pression sur les prix des autres biens et services et surtout sur celui du transport collectif, clef du bien-être, un transport organisé étant l'image

d'une économie prospère.

Le professeur Mabi Mulumba (op.cit.) n'avait-il pas clamé l'importance du transport dans une économie qui se façonne.

Malheureusement en dépit des multiples appels et suggestions formulées aux décideurs politiques ou aux grands opérateurs économiques par différents chercheurs, ce secteur reste abandonné à son triste sort dans l'oubliette.

I. MÉTHODES DE RECHERCHE

I.1 Présentation de la ville de Bukavu

Bukavu est le chef-lieu de la province du Sud-Kivu, une des vingt-six provinces de la République Démocratique du Congo. Située à l'Est, Bukavu est une des principales villes du pays.

Avec une topographie accidentée, la ville de Bukavu s'étend sur une superficie totale de plus ou moins 60 km².

Elle est située à 2°31 latitude sud ; 28°51 longitude Est et à 1 635m d'altitude moyenne. Elle est limitée par la rivière Ruzizi à l'Est, frontière naturelle avec le Rwanda voisin. À l'Ouest et au Sud, la ville est limitée par le territoire de Kabare et enfin au Nord par le lac Kivu.

Sur le plan démographique, il est difficile de donner avec précision, le chiffre exact de la population ; d'en établir la densité et la répartition faute d'un recensement fiable. Mais les responsables urbains estiment, en tenant compte de nombreuses migrations de la population, que la population de la ville de Bukavu serait d'à peu près 1 070 019 habitants à une densité presque de 17 833 habitants par km². (Sources : Division provinciale de la santé, 2019 ; collectées et traitées par l'INS/Bukavu.)

Ces chiffres expriment des graves déplacements des populations rurales vers la ville de Bukavu créant ainsi un exode rural avec des conséquences négatives sur l'habitat, sur la sécurité, même sur l'offre ou la demande des biens et services, bref, sur tout le tissu économique.

Les frais des loyers revus à la hausse, les constructions de fortune érigées d'une manière anarchique, les rues bondées à craquer..., la vie pénible est au rendez-vous.

Le secteur informel est prédominant dans la ville de Bukavu ; c'est un secteur non structuré, non officiel. Ce secteur est l'unique qui englobe presque toutes les gammes d'activités économiques, les unes se trouvant en même temps dans les secteurs classiques (primaire, secondaire et tertiaire).

C'est ici que nous trouvons la production artisanale des produits miniers, du savon, de l'huile végétale, des petits métiers de production des biens et des services ainsi que le petit commerce.

La forte démographie de la population à Bukavu et ses incidences nous amènent à ajouter que le peu d'emploi qui peut être disponible dans le secteur secondaire exige de très difficiles, si

pas impossibles, conditions de recrutement au vu des chercheurs d'emploi. Ainsi presque tous les ménages font recours au secteur informel et à la création liée des emplois.

C'est le secteur des activités des « Kadhafi ».

Le choix de cette étude a été motivé par la présence de plusieurs points de vente du carburant dans la ville de Bukavu. Plusieurs marchés ont été identifiés par la Division provinciale des hydrocarbures Sud-Kivu ; du moins pour les « Kadhafi » permanents (cf. registre des membres de l'Association des revendeurs du carburant et Lubrifiant, ARCL).

Il existe également en retrait des revendeurs occasionnels qui n'ont pas été la cible de ce travail, occasionnels parce que non répertoriés par l'Association et pas permanents dans l'activité.

En outre, l'année 2019 a connu des hauts niveaux d'importations du carburant terrestre dans la ville de Bukavu (statistiques des importations du carburant terrestre, Division provinciale des hydrocarbures Sud-Kivu 2019), suivis de l'installation dans la ville d'une multiplicité de points de vente du carburant.

1.2 Des méthodes de recherche

Autant cette étude n'a pas tenu compte de la présence des « kadhafi » occasionnels, autant 5 000 sujets ont été recensés par l'Association des Revendeurs du carburant et lubrifiant (ARCL) et ont constitué la population étudiée pour ce sujet.

Le dixième de la population ciblée donnerait des résultats plus ou moins fiables à 95% dans cette étude, selon l'indice de fiabilité établie. Le test de fiabilité du 10^e de la population suffirait donc pour vérifier nos données.

L'entrevue que nous avons accordée à notre échantillon nous a fait état d'une activité rentable pour les acteurs impliqués dans la commercialisation du carburant à petite échelle.

- **La méthode descriptive**

Elle nous a conduit au travers la ville pour enquêter sur le comportement des « Kadhafi » dans les affaires commerciales liées au carburant dans la ville de Bukavu ; l'objet de notre étude. Cette méthode nous a permis de décrire les points de vente et le nombre croissant des « Kadhafi » le long des voies publiques dans la ville de Bukavu.

- **La méthode analytique**

Elle nous a donné la possibilité de mener un examen méthodique des mouvements des affaires relatives à l'activité des « Kadhafi » et la fluidité de la vente de chacun. Celle-ci considère les choses, la réalité sociale dans leurs éléments plutôt que dans leur ensemble.

- **La méthode mathématique**

Elle nous a aidés par son exactitude à déduire les faits économiques dans l'activité informelle de la commercialisation du carburant en vue de les interpréter. Par cette méthode, nous avons pu estimer le revenu minimal du « Kadhafi » et cela par jour, par semaine ou peut-être par mois. Comme tout autre commerce, celui du carburant exige certains calculs de rentabilité de l'activité. Dans le souci de tirer des conséquences y afférentes, nous avons fait appel à cette

méthode mathématique.

- **La méthode psychologique**

Elle nous a guidé à travers la ville de Bukavu pour étudier les motivations qui ont poussé les « Kadhafi » à cette activité du commerce du carburant ainsi que les relations de causes à effets de leur cramponnement aux petits marchés pirates, pour réunir les voies, les moyens ainsi que les stratégies à apporter à la connaissance des décideurs politiques. Mécanismes à adopter pour la relance de l'activité du « Kadhafi ».

1.3. Des techniques de recherche

L'analyse des quelques éléments statistiques des « Kadhafi », en dépit de leur fragilité nous a facilité le traitement des données statistiques de l'échantillon de notre cible.

La technique d'échantillonnage nous a amené à sélectionner la population des « Kadhafi » de la ville de Bukavu.

D'abord la technique d'observation nous a permis de constater l'existence de plusieurs marchés pirates du carburant dans la ville de Bukavu. Elle permet donc de déceler les faits remarquables et d'en établir les hypothèses sur les relations pouvant exister entre ces faits.

Il s'agit ici de tout rapport oral entre deux ou plusieurs personnes visant à obtenir des informations de l'une des parties. Ensuite, les questionnements oraux et les interviews réalisées auprès des divers « Kadhafi » nous ont enfin permis d'identifier la vitesse de rotation des ventes du carburant dans le circuit informel à Bukavu.

Enfin la technique documentaire appelé sondage sur document nous a permis de consulter les textes étatiques et autres relatifs à la commercialisation à petite échelle du carburant ainsi que les écrits des chercheurs qui nous ont précédés et s'exprimer au sujet de la lutte contre le **chômage et la pauvreté**.

Elle utilise la documentation écrite qui a paru sur le problème étudié.

II. DISCUSSION DES RESULTATS

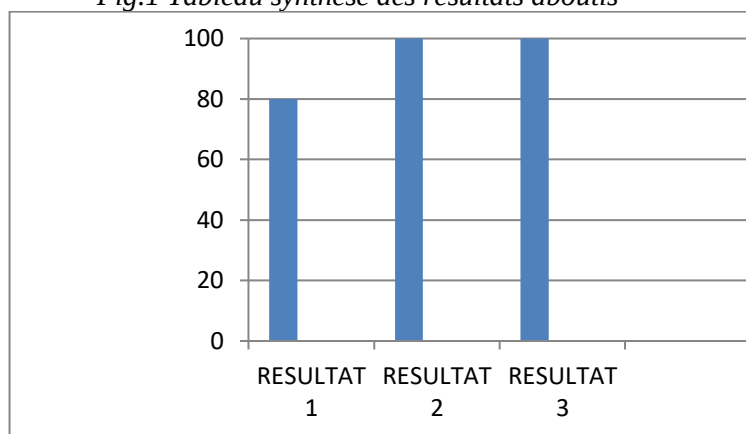
II.1 Présentation des résultats

Cette étude se voulant descriptive est arrivée à trois résultats ; en voici la synthèse :

- 1) Résultat 1 : La rentabilité de l'activité de la commercialisation à petite échelle du carburant
- 2) Résultat 2 : La sécurité de l'activité de la commercialisation à petite échelle du carburant
- 3) Résultat 3 : Le niveau de satisfaction des acteurs

80% de l'échantillon étudié estiment tirer un profit de l'activité de revente du carburant dans la ville de Bukavu, tandis que 100% trouvent cette activité rassurante quant à l'emploi. Enfin 100% déclarent encore leur satisfaction dans l'exercice de la commercialisation du carburant le long des rues de la ville de Bukavu.

Fig.1 Tableau synthèse des résultats aboutis



Légende

Résultat 1 : 80% de l'échantillon enquêté reconnaissent la rentabilité de l'activité de la commercialisation à petite échelle du carburant

Résultat 2 : 100% trouvent la sécurité de l'activité de la commercialisation à petite échelle du carburant

Résultat 3 : les 100% des acteurs trouvent satisfaction dans cette activité

II.2 Discussion des résultats

- Résultat 1 : la rentabilité de la commercialisation du carburant sur la ville de Bukavu.

Si nous avons choisi de parler de la rentabilité du commerce du carburant pour les Revendeurs, il sied de rappeler que ces derniers s'approvisionnent auprès des Stations-services avec un capital circulant capable de les ravitailler à moins de 10m³ de carburant., d'où ils tirent leur profit dans la majoration du prix de vente selon les règles commerciales.

Nos sources de renseignements, aussi fragiles sont-elles, nous ont signifié que très souvent, pour des raisons de concurrence serrée dans le secteur, les Exploitants pétroliers rabattent comme ils le veulent le prix qui leur est imparti par la structure des prix au profit des Revendeurs pour faciliter les ventes à quelques Revendeurs isolés au profit de l'Exploitant pétrolier et ainsi se rendre compétitif sur ce marché concurrentiel.

Ceci signifie que, à cause d'un grand nombre de stations presque concentrées dans une contrée, certains Exploitants pétroliers renoncent à une portion de la marge bénéficiaire qui leur est impartie par la structure des prix au profit des « Kadhafi » pour faciliter les ventes aux deux parties. En conséquence, les prix du carburant chez les Revendeurs ne sont pas uniformes car sans soubassement légal.

En outre, la rentabilité des activités des « Kadhafi » tient compte du simple fait qu'ils ne paient aucune taxe, ni impôt.

De la même source d'information, les « kadhafi » vendraient chacun en moyenne environ 20 à 30 litres de carburant par jour et bénéficierait de 0,30 dollars américains par le litre vendu (entretien avec le président provincial de l'Association des Revendeurs du carburant et

lubrifiant, ARCL).

Si tel est le cas, nous estimons qu'un « Kadhafi » gagnerait par jour entre six et neuf dollars américains et une moyenne mensuelle de cent quatre-vingts à deux cent septante dollars américains.

Parler de l'incidence socio-économique de l'activité des « Kadhafi » nous amène à dire que, contrairement au secteur formel qui emploie un certain personnel soumis à un contrat de travail et consent un salaire soumis à la pression du SMIG légal à celui-ci (travailleur), ceci ne se fait pas dans le circuit informel, car très souvent dans ce secteur, le patron est lui-même l'ouvrier.

Par-là, nous pouvons confirmer que l'activité des « Kadhafi » contribue tant soit peu à la réduction du chômage et de la pauvreté.

Elle est une source de revenu pour certains ménages qui, pour la plupart, sont démunis.

Les résultats de cette étude font état d'une activité lucrative et très rentable qui justifie la prolifération des points de vente du carburant le long de toutes les voies publiques de la ville de Bukavu, rentabilité qui est un gain pour tous les acteurs impliqués dans cette activité.

Cette rentabilité s'inscrit dans un dividende que les « kadhafi » tirent des opérations d'achat-vente en état du carburant dans des stations-services sans déduction des charges telles que les impôts, taxes, salaires...

Ceci dit, nous citons les « Kadhafi » et leur dépendants, les Exploitants pétroliers et même les transporteurs en commun et leurs clients.

La part du marché pétrolier que contrôlent les « Kadhafi », relève du circuit informel. D'où la difficulté permanente de recueillir des données fiables en vue d'en saisir la réalité. Il y a quasi absence des traces écrites.

Cependant le gouvernement central fournit déjà des efforts pour ramener cette catégorie d'opérateurs économiques dans le circuit formel par l'initiative de la sensibilisation, mais en vain.

Les indices qui démontrent l'échec de ce formalisme sont :

- Le non-paiement des taxes et /ou des impôts liés à leurs activités,
- La fixation incontrôlée du prix dans ce secteur,
- Le regroupement sous forme d'associations pour la défense des intérêts de Revendeurs au détriment de ceux du trésor public ou provincial.

Les « Kadhafi » assurent la distribution nocturne du carburant à la fermeture des stations-services et la multiplicité des points de vente permet de réduire la distance séparant certains consommateurs des stations-services, à l'instar des communes de Bagira et dans une certaine mesure celle de Kadutu, où les « Kadhafi » offrent souvent le carburant à crédit car constituant la seule alternative pour ceux qui ne peuvent pas acheter une quantité supérieure ou égale à cinq litres exigés par les stations-services, bien que cela ne soit pas observé par les Exploitants

pétroliers (cette exigence est pourtant réglementaire).

De 500 Revendeurs interviewés, 400 ont reconnu tirer un profit de cette activité, soit 80% de cet échantillon qui déclarent que la commercialisation du carburant leur permet de payer la scolarité, même le loyer de leur famille et tous leur dépendants.

Les « Kadhafi », intervenant dans l'économie informelle (un très faible nombre est dans le formel, détenant un permis de commercialisation à petite échelle délivré par la Division provinciale des Hydrocarbures op.cit.) peuvent influencer le prix du carburant, prix ayant un grand impact sur la vie économique. Quoique cette corrélation intéresse le moins la vision de cette étude, il sied de signaler que cet aspect a une certaine influence sur le bien-être social par rapport à la mobilité des personnes et de leurs biens.

Il sera donc question de rechercher dans quelle portion l'activité du « Kadhafi » influence sa vie sociale et économique en particulier et en général celle des autres individus dans la ville de Bukavu.

Signalons que nous ne pouvons pas dissocier dans cette étude le transporteur du commerce du carburant quoique celui-ci (le transporteur) figure dans le circuit formel qui n'est pas inscrit à l'objet du présent travail, 500 Taximen sur les 500 ont été interviewés à ce sujet pour comprendre l'importance du « kadhafi » et son activité ; 100%, déclarent donc que les « kadhafi » leur rendent de grands services.

D'une part, ils leur consentent des consommations à crédit et, de l'autre, ils sont toujours présents pendant les heures de nuit alors que les stations-services ont fermé les portes.

Le caractère stratégique du carburant fait que les fluctuations de son prix peuvent influencer sur les variations du prix des autres biens et services sans exception.

Bien entendu, nous ne pouvons pas insinuer que ce soit seule la hausse ou la baisse du prix du carburant qui influence les autres prix.

D'autres variables telle l'inflation et même la pénurie en carburant peuvent influencer la hausse du prix du transport urbain comme dans les milieux ruraux. Tous les indicateurs économiques peuvent donc être affectés, tel le prix des aliments de base et peut être les soins médicaux.

Ceci n'affirme pas non plus que seuls ces variables influencent la hausse ou la baisse des prix du transport en commun ou d'autres biens et services.

- Résultat 2 : Sécurité de l'activité

100% des enquêtés trouvent cette activité rassurante.

Non seulement les « Kadhafi » travaillent pour leur compte et profit, mais aussi pour celui des autres intervenants ; notamment les taximen, les personnes qui se déplacent par véhicules et même le trésor public et provincial.

Le Chef de la Division Provinciale des Hydrocarbures Sud-Kivu qui nous avait accordé une audience avait ceci à dire au sujet de la commercialisation du carburant à petite échelle :

« l'administration en matière des hydrocarbures que je représente en province a pour mission de suivre et de contrôler toutes les activités pétrolières en aval du circuit. Elle a aussi l'obligation de sensibiliser les « Kadhafi » pour quitter l'informel au formel ; cela va de leur intérêt quant à l'encadrement de leur activité. Il s'avère que, sur le plan de l'hygiène et l'environnement, les « Kadhafi » sont à la base d'une certaine pollution. C'est la raison pour laquelle au cours de l'année 2017, une série des mesures ont été envisagées en ces matières ».

Les inconvénients liés au commerce du carburant

La commercialisation du carburant n'étant pas une activité toute rose, il ressort à la suite des interviews accordées aux « Kadhafi », ce qui suit :

- Sur les cinq cents « Kadhafi » interviewés, constituant plus ou moins le dixième de notre population estimée des « kadhafi », trois cent cinquante estiment que l'offre du carburant est supérieure à la demande globale dans la ville. En termes de pourcentage 70% croient qu'il y a un peu trop de carburant dans la ville, ceci compte tenu de la manière dont ils écoulent leur marchandise suite à la concurrence serrée et sans merci observée sur le marché du carburant de la ville de Bukavu.
- Le mauvais stockage du carburant à domicile. Selon une enquête faite auprès des « kadhafi », plus de 80% de notre échantillon disséminé dans les trois communes de la ville reconnaissent garder leur carburant à vendre dans des maisons où vivent leurs familles et dépendants sans compter les conséquences y relatives (incendies de masse et à répétition, pollution de l'air...).
- Il résulte aussi des déclarations de certains conducteurs des véhicules que, selon la quantité et à cause du temps, les produits pétroliers commercialisés par les « Kadhafi » sont souillés par l'usage incontrôlé des emballages non certifiés conformes avant chargement dans le circuit pétrolier. Il s'agira des bidons et des futs à usage multiple qui servent pour le transport du carburant.

Dans le cadre de l'assainissement du circuit pétrolier en aval, les pouvoirs publics n'ont pas été indifférents au problème et ont promulgué, au cours de l'année 2017, une série des circulaires et arrêtés édictant les règles à suivre pour un bon usage des emballages des produits pétroliers (carburant terrestre : super carburant et gasoil) et ainsi lutter contre les contaminations que peut subir le carburant par quelques corps étrangers et pour assurer la bonne qualité des produits pétroliers à consommer dans la ville de Bukavu et sur toute l'étendue de la République Démocratique du Congo (Circulaire n°M-HYD/ANM/001/CAB/MIN/2017 du 18 Aout 2017 à l'intention des Chefs des Divisions Provinciales des Hydrocarbures concerne les mesures urgentes prises dans le cadre de l'assainissement du secteur Aval pétrolier ; Circulaire n° M-HYD/ANM/001/CAB/MIN/2017 du 21 Juin 2018 complétant la circulaire n° M-HYD/ANM/001/CAB/MIN/2017 du 18 Aout 2017 portant mesures urgentes prises dans le cadre de l'assainissement du secteur Aval pétrolier à l'intention des Opérateurs transfrontaliers du secteur Aval pétrolier en République Démocratique du Congo ; Circulaire n° MIN-HYD/SG/02/002/2018 du 25 Aout 2018 RELATIVE A L'APPLICATION DE LA CIRCULAIRE N°M-HYD/ANM/001/CAB/MIN/2018 du 21 JUIN 2018 COMPLETANT LA CIRCULAIRE N°M-HYD/ANM/001/CAB/MIN/2017 du 18 AOUT 2017 PORTANT MESURES URGENTES PRISES DANS LE CADRE DE L'ASSAINISSEMENT DU SECTEUR AVAL PETROLIER A L'ATTENTION DES CHEFS DES DIVISIONS PROVINCIALES DES HYDROCARBURES(TOUS) ; Lettre de transmission N°MIN-

HYD/SG/02/545/2018.

En effet, cette décision combien salubre motivée par le constat amer selon lequel la plupart des Opérateurs pétroliers se soucient peu de la propreté des contenants (bidons, futs, citernes mobiles ou fixes).

Les pouvoirs publics se sont décidés de faire l'homologation de ces emballages à chaque chargement. Ceux-ci mal tenus sont quelques fois souillés des huiles végétales ou des vidages des moteurs et même par d'autres produits qui ne sont pas de nature compatible avec le carburant stocké par l'opérateur.

Certains consommateurs du carburant distribué par les « kadhafi » parlent des différentes combinaisons et mélanges de quelques produits avec le carburant, surtout le kérosène ; cela pour accroître la quantité à commercialiser. Cependant compte tenu du pourcentage relevé du témoignage eu égard à l'échantillon et la plupart étant des taximen (- 30%) n'a pas attiré notre attention.

Cette manière de faire de l'autorité de tutelle pourra tant bien que mal limiter certaines causes de pannes intempestives des moteurs des véhicules de consommateurs tenus à utiliser ce carburant dont il est question dans cette étude.

Ce travail nous permet non seulement d'identifier des problèmes de la vie économique du « Kadhafi » mais aussi et surtout de proposer des voies de sortie ou même thérapeutiques tant soit peu à ce problème combien récurrent des Revendeurs du carburant.

C'est dans cette optique que nous avons eu au cours de nos recherches à identifier certains aspects négatifs liés au commerce du carburant et auxquels nous formulerons quelques suggestions et recommandations.

- Résultat 3 : le niveau de satisfaction des acteurs

Tous les acteurs impliqués dans la commercialisation du carburant déclarent unanimement que le travail des « kadhafi » est satisfaisant à leur égard : 100% des Revendeurs interrogés déclarent être satisfaits par cette activité

Dans cette étude les « kadhafi » ont été répertoriés à l'ordre de 70 femmes (majeures 14%) et 10 enfants (mineurs 10%) contre 420 hommes (majeurs 84%) dont la taille moyenne familiale va de 5 à 7 membres les dépendants y compris selon la capacité de contracter dans les activités commerciales.

Tableau I : Identification par capacité des « kadhafi », échantillon d'étude.

	COM IBANDA	COM KADUTU	COM BAGIRA	TOTAL
ENFANTS	2	5	3	10
FEMMES	36	19	15	70
HOMMES	190	130	100	420

CONCLUSIONS, SUGGESTIONS ET RECOMMANDATIONS PRATIQUES

Dans le cadre de la lutte contre le chômage et la pauvreté, la commercialisation à petite échelle du carburant se constitue de nos jours en emploi pour les « kadhafi » dans la ville de Bukavu.

Les hypothèses émises au départ et qui ont été vérifiées par la suite consistaient dans le fait que la prolifération des points de vente du carburant le long des voies publiques se justifie par une activité lucrative, rentable et que cette rentabilité mettrait à l'abri des quelques besoins les familles des intervenants et leurs dépendants.

Pour vérifier ces hypothèses, nous avons fait appel aux méthodes descriptives, analytique, mathématique et psychologique appuyées par des techniques et bien d'autres écrits qui cadrent avec la réflexion de cet article.

La technique d'échantillonnage, d'interview, et de documentation nous ont conduits vers une observation soutenue de ce fait social et ont été d'une importance capitale pour cerner la population des « Kadhafi ».

Toutefois, il est prouvé dans ces pages que le carburant demeure jusqu'à nos jours la plus grande source d'énergie dans le circuit économique des États en retard dont la République Démocratique du Congo.

Plusieurs tentatives d'énergie de substitution ont été mises au point sans succès.

Pour l'objet de cette étude, la commercialisation du carburant par les Revendeurs s'érige en emploi pour les « Kadhafi » et leur permet la survie. De même, les consommateurs de ce produit en profitent par ricochet ; d'autant que les mouvements dans toute direction des prix de ce produit de grande nécessité exercent une certaine pression sur les prix des autres biens et services et surtout sur celui du transport en commun.

Nous sommes au terme de ce travail ; tout en estimant avoir apporté des explications sur les causes de la prolifération des points de vente du carburant le long des voies publiques de la ville de Bukavu.

Le carburant reste aux yeux de tous un produit stratégique compte tenu de sa nécessité et de son état d'indicateur économique sûr dans le circuit économique fragile qui caractérise notre Etat. Il est un moteur de développement et une base indispensable pour l'amorce d'un essor économique durable.

Signalons que son industrie ; de l'amont à l'aval ; c'est-à-dire de l'exploration et la pétrochimie à la commercialisation, constitue une industrie industrialisante portant des effets d'entraînement immenses sur l'économie nationale.

En réponse aux quelques inconvénients de la commercialisation du carburant énumérés supra, les recommandations sont les suivantes :

- Pour ce qui concerne la fixation du prix du carburant ; aux pouvoirs publics de s'impliquer dans le contrôle des prix à la pompe en temps réel ou de pénurie, chez les Revendeurs comme chez les grands Exploitants pétroliers.
- Pour les « Kadhafi », le pouvoir devrait prendre des mesures sévères de sélection, ainsi les Revendeurs retenus pour avoir rempli les critères pourront fournir des garanties en matière de sécurité, de qualité, d'hygiène ou de stockage des produits pétroliers.

Dans ce contexte, les Dirigeants auront fait preuve d'encadrement plus responsable de ces Revendeurs et leur emploi compte tenu de l'état dangereux que présente cette activité.

Le commerce du carburant pour les « Kadhafi » leur permet la survie et se constitue en emploi ; il est donc nécessaire que le pouvoir y reste attentif et s'y investisse pour que cette catégorie d'opérateurs économiques quitte le secteur informel pour le formel, pour que les « kadhafi » soient vraiment nécessaires pour toutes les couches de la société.

Nous osons croire aussi avec fermeté avoir fait des suggestions aux pouvoirs publics pour assurer et encadrer l'activité des Revendeurs du carburant ainsi que les Consommateurs de ce produit.

Toutefois nous n'avons pas la prétention d'avoir épuisé tous les contours de ce problème combien pertinent.

Dans l'avenir, nous estimons que, si le pouvoir peut mettre en application ces quelques recommandations ; cela pourra contribuer tant soit peu à l'amélioration de l'activité des « Kadhafi » en vue de leur expansion, laquelle expansion devrait à son tour contribuer à l'amélioration de leur niveau de vie.

Nous continuons de croire que cette étude qui se veut analytique et descriptive donnera assez de lumière sur la conception que le public de la ville de Bukavu a sur l'activité des « Kadhafi ».

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

A. OUVRAGES

- DEEPA Narayan, Autonomisation et réduction de la pauvreté, nouveaux horizons, paris 2004
- Bezy, F, *problèmes structurels de l'économie congolaise*, Louvain, 1957.
- Mabi Mulumba, *les dérivés d'une gestion prédatrice, le cas de la République du Zaïre*, Kinshasa 1998.
- Reyntiens F. *L'Afrique des grands lacs, annuaire 2000-2001*, Paris, l'Harmattan, 2003.
- Kabuya Kalala F. et alii, *l'économie congolaise en 2000-2001, contractions, fractionnement*, Paris, l'Harmattan, 2005.

B. MEMOIRES

- A.KIRUMBA NDANDA, *la commercialisation du carburant et son impact sur les conditions socio-économiques des ménages de la ville de Bukavu en République Démocratique du Congo*, mémoire de MASTER en Sciences économiques et Gestion, ASCAF-CEDIMES 2018, inédit.

C. TEXTES ET ECRITS CONSULTES

- Arrêté ministériel n°059 CAB.MIN.ENER/2006 du 07 OCTO 2006 portant réglementation de l'activité d'importation et commercialisation des produits pétroliers
- Circulaire n° M-HYD/ANM/001/CAB/MIN/2017 du 17 AOUT 2017 à l'intention des Chefs des Divisions Provinciales des Hydrocarbures, concerne les mesures urgentes prises dans le cadre de l'assainissement du secteur Aval pétrolier
- Circulaire n° M-HYD/ANM/001/CAB MIN/2017 du 21 Juin 2018 complétant la circulaire n° M-HYD/ANM/001/CAB/MIN/2017 du 16 AOUT 2017 portant mesures urgentes prises dans le cadre de l'assainissement du secteur Aval pétrolier à l'intention des opérateurs transfrontaliers du secteur Aval pétrolier en République Démocratique du Congo
- 4)Circulaire n° MIN-HYD/SG/02/002/2018 relative à l'application de la circulaire n° M-HYD/ANM/001/CAB/MIN/2017 du 18 AOUT 2017 portant mesures urgentes prises dans le cadre de l'assainissement du secteur Aval pétrolier à l'attention des Chefs des Divisions Provinciales des Hydrocarbures (tous)
- Lettre de transmission n° MIN-HYD /SG/02/545/2018
- Ministère du plan, *document de stratégie de réduction de la pauvreté* (DSRP), Kin, février 2004.
- Statistiques des importations du carburant terrestre 2019 : Division provinciale des hydrocarbures Sud-Kivu.

D. D. PERSONNES INTERVIEWÉES

- ALIMASI AGBARA, président provincial de l'Association des Revendeurs du Carburant et Lubrifiants (ARCL)
- Dieudonné SANGWA-Wa-SANGWA, Chef de la Division Provinciale des Hydrocarbures Sud-Kivu.
- Les « kadhafi » de la ville de Bukavu.
- Certains taximen de la ville de Bukavu