

# JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE DU ZAIRE

## PREMIERE PARTIE

**Bulletin des lois, ordonnances et actes du  
Gouvernement, des actes de procédure, des annonces et avis  
PARAISSANT LE 1<sup>er</sup> ET LE 15 DE CHAQUE MOIS  
A KINSHASA**

### PRIX D'ABONNEMENT, DU NUMERO ET DES INSERTIONS

#### 1. Prix de l'abonnement (Congo et tous pays)

- a) Première Partie : 12,00.00 Z
- b) Deuxième partie : 14,00.00 Z
- c) Troisième partie : 2,40.00 Z

— Par avion : 90 % de la surtaxe aérienne en plus.

#### 2. Prix du numéro :

- a) Première partie : 50 K
- b) Deuxième partie : 60 K
- c) Troisième partie : 60 K

— Par la poste : frais d'affranchissement en plus.

#### 3. Prix des insertions :

- Par ligne du document manuscrit, dactylographié ou imprimé remis pour publication :
- 10 makuta si la ligne ne comprend pas plus de 60 caractères :
  - 20 makuta si elle comprend plus de 60 caractères.

Les demandes d'abonnements ainsi que celles relatives à l'achat de numéros séparés doivent être adressées au Service du Journal Officiel, Palais de Justice, à Kinshasa-Gombe.

Les sommes correspondant au prix de l'abonnement ou du numéro sont payées soit au dit Service, soit au moyen d'un versement au compte n° 11050/1519 à la Banque du Zaïre ou au comptable du Service du Journal Officiel pour les paiements au comptant.

Les actes et documents quelconques à insérer au Journal Officiel doivent être envoyés au Service du Journal Officiel, Palais de Justice, à Kinshasa-Gombe, soit par le greffier du tribunal s'il s'agit d'actes ou documents dont la loi prescrit la publication par ses soins, soit par les intéressés s'il s'agit d'actes ou documents dont la publication est faite à leur diligence.

Le paiement des frais d'insertion doit être effectué lors de la présentation de l'acte ou du document soit entre les mains du greffier dans le cas où la publication se fait à l'intervention de celui-ci, soit entre les mains du comptable du Service du Journal Officiel ou par versement au compte n° 11050/1519 à la Banque du Zaïre.

Les abonnements sont annuels ; ils prennent cours le 1<sup>er</sup> janvier et sont renouvelables au plus tard le 1<sup>er</sup> décembre de l'année précédant celle à laquelle ils se rapportent.

Toute réclamation relative à l'abonnement ou aux insertions doit être adressée au Service du Journal Officiel.

Ordonnance n° 72/114 du 21 février 1972 relative à l'établissement de barrières de pluie.

Rapport au Président de la République.

Concerne :

*Projet d'ordonnance portant création de barrières de pluie.*

Le Ministre des Travaux Publics et de l'Aménagement du Territoire présente à l'agrément du Président de la République un projet d'ordonnance ayant pour objet la création de « Barrières de Pluie ».

La Code de la Route prévoit qu'il est « défendu de dégrader la voie publique (art. 8) qu'il faut » éviter de causer des dégâts à la voirie « art. 9 », que « le chargement d'un véhicule doit être placé de manière qu'il ne puisse occasionner sur son parcours, de dégradations à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis » (art. 60) ».

Toutes ces recommandations, malheureusement, ne s'adressent qu'aux conducteurs de bonne volonté, car pratiquement aucune sanction ne pénalise la faute puisque les seules répressions sont prévues au § 1° de l'article 135, et elles sont légères. D'autre part, la réparation des dégâts causés à la chaussée n'est prévue qu'à l'article 72 § 5, en ce qui concerne les transports exceptionnels.

Rien n'est prévu pour les dégâts causés par les transports normaux.

Or, il a été constaté depuis toujours que la circulation des véhicules lourds par forte pluie sur une route non revêtue peut produire des dégâts importants à la route. Notre but n'est pas uniquement de pénaliser les conducteurs ayant causé des dégâts à la chaussée, mais plutôt de proposer des mesures qui empêcheront ces dégâts ou qui les réduiront le plus possible, ce qui nous paraît beaucoup plus rentable pour tout le monde.

Les mesures proposées sont simples : tous les véhicules qui circulent sur la route soumise à la réglementation de barrière de pluie, doivent s'arrêter dès que la pluie commence à tomber. Dans la demi heure qui suit la fin de la pluie, les véhicules légers de trans-

port de personnes peuvent repartir. Ensuite, les autres véhicules, après un délai qui est d'autant plus long que le véhicule est plus lourd, reprennent la route.

Afin de limiter les dégâts que pourraient causer des conducteurs inconscients ou indisciplinés, les itinéraires sont interrompus de place en place par des barrières, dites barrières de pluie, qui sont fermées dès le début de la pluie et qui obligent les véhicules à stopper.

Toutefois une exception est prévue en ce qui concerne les véhicules de certains services à l'occasion ou dans l'exercice de leurs fonctions respectives (cfr. art. 5, 6 et 7) tandis que les autres services sont soumis à l'obtention d'une autorisation spéciale délivrée par les autorités provinciales (cfr. art. 8).

La constatation et l'estimation des dégâts causés sur les routes soumises à la réglementation des barrières de pluie sont du ressort de service des Ponts et Chaussées. En d'autres termes, la rédaction du P.V. de constat de non respect de barrières de pluie par de conducteurs, doit être établi par le garde-barrière et contrôlé par le chef de division, tandis que l'établissement du devis estimatif de dégâts causés sur la chaussée, est de la compétence du chef de base ou son délégué à qui incombe le devoir de transmettre le P.V. de constat ainsi que le devis au directeur provincial ou régional des Ponts et Chaussées seul habilité à transiger ou à ester en justice (cfr. art. 9).

Constatant d'autre part, que les dispositions de l'article 3 et 4 du Code de la Route, donnent lieu à des interprétations divergentes, il a été jugé opportun d'apporter à ces dispositions les précisions qui s'imposent.

Ainsi donc et d'une façon générale, les agents du service technique des Ponts et Chaussées chargés de l'exécution de la présente réglementation, auront la qualité d'officier de police judiciaire à compétence restreinte ceci parce que d'une part, il importe de renforcer le pouvoir de ces derniers et d'autre part, parce que les actes qu'ils poseront, en cette qualité, auront force probante. (cfr. art. 11).

Outre l'application de la sanction pénale de l'article 135 du Code de la Route aux

contrevenants ayant franchi sans autorisation les barrières de pluie, le projet prévoit la procédure spéciale de transaction amiable entre l'administration des Ponts et Chaussées et le contrevenant, qui de ce fait, devra, sur base du devis, verser directement au Trésor le montant de dégâts causés sur la chaussée.

Bien que nouvelle en République Démocratique du Congo, la réglementation sur les barrières de pluie existe déjà dans plusieurs pays qui ont reconnu la nécessité de limiter la circulation pendant certaines périodes pour une meilleure conservation du domaine public routier.

A noter également que le présent projet ne fait que compléter et renforcer les dispositions du Code de la Route déjà en vigueur.

Tel est, Citoyen Président de la République, l'objet du présent projet d'ordonnance.

Kinshasa, le 31 août 1971.

Le Ministre,  
L. ENGULU.

### Ordonnance.

Le Président de la République,

Vu la constitution, notamment les articles 27 et 47;

Vu l'ordonnance n° 62/12 du 17 janvier 1957 portant règlement de la police de roulage et de la circulation;

Sur la proposition du Ministre des Travaux Publics et de l'Aménagement du Territoire,

Ordonne :

#### Article 1er.

Sur les routes d'intérêts général désignées par arrêté du ministre chargé des Travaux Publics et durant les périodes de l'année déterminées par arrêté du gouverneur de la province dans laquelle des routes sont situées, il peut être établi des barrières interdisant le passage des véhicules lorsqu'il pleut.

L'établissement de ces barrières, dites « barrières de pluie », a pour objet de préserver la chaussée des dégradations que pourrait lui occasionner la circulation des véhicules pendant la pluie.

Il ne peut être effectué que par les autorités légalement compétentes pour placer la signalisation routière.

#### Article 2.

Les barrières de pluie sont identiques à la barrière décrite à l'article 114, 3°, de l'ordonnance n° 62/12 du 17 janvier 1957 sur la police du roulage et de circulation.

Elles sont signalées par un signal d'interdiction semblable à ceux prévus à l'annexe 2 de l'ordonnance susdite et conforme au modèle annexé à la présente ordonnance.

#### Article 3.

Les barrières de pluie sont fermées pour tous les véhicules dès le début de la pluie.

Elles ne sont rouvertes :

- 1°) pour les véhicules de transport de personnes carrossés pour huit personnes ou moins (y compris le conducteur), qu'une demi-heure après la fin de la pluie;
- 2°) pour les autres véhicules dont le poids maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kilos, qu'une heure après la fin de la pluie;
- 3°) pour les autres véhicules dont le poids maximum autorisé dépasse 3.500 kilos, que six heures après la fin de la pluie

Toutefois, s'il n'y a pas eu trois heures de jour dans l'espace de ces six heures, elles ne sont rouvertes pour lesdits véhicules que lorsqu'il s'est écoulé, depuis la fin de la pluie, un laps de temps de plus de six heures comportant trois heures de jour.

#### Article 4.

Tout véhicule doit stopper devant une barrière de pluie, même quand elle est ouverte, afin de permettre son identification par le garde-barrière.

Aucun véhicule ne peut franchir une barrière de pluie quand elle est fermée pour tous les véhicules ou pour la catégorie de véhicules à laquelle il appartient.

#### Article 5.

Par dérogation à la disposition du deuxième alinéa de l'article précédent :

- 1°) les ambulances allant chercher ou transportant un malade, ainsi que les véhicules de lutte contre l'incendie se rendant sur

les fleux d'un sinistre, peuvent franchir les barrières de pluie à tout moment, à condition que leurs conducteurs soient en mesure de justifier, par la production d'une pièce officielle, de la mission dont ils sont chargés ;

2°) les véhicules de l'administration des ponts et chaussées, de la police nationale, du Centre Nationale de Documentation, de la Police Militaire, de la Gendarmerie, de la Police Judiciaire des parquets, de l'Office d'Exploitation des Transports du Zaïre, de l'administration des douanes, des médecins et des sages-femmes, peuvent franchir les barrières de pluie à tout moment pour nécessités de service ;

3°) les véhicules munis d'une autorisation spéciale du commissaire de district ou de l'administrateur de territoire peuvent franchir les barrières de pluie à tout moment.

L'autorisation prévue ci-dessus ne peut être délivrée qu'en cas d'extrême urgence. Sa délivrance doit être justifiée ultérieurement auprès du ministre chargé des travaux publics.

L'autorisation n'est valable que dans le ressort territorial de l'autorité qui l'a délivrée. Sa durée de validité ne peut excéder 24 heures ;

4°) les véhicules militaires peuvent franchir à tout moment les barrières de pluie situées dans une zone d'opérations militaires.

#### Article 6.

Tout conducteur de véhicule qui contrevient aux dispositions de l'article 4 sera puni d'une servitude pénale de deux mois au maximum et d'une amende qui ne dépassera pas deux zaires, ou d'une de ces peines seulement.

Si le véhicule a causé des dégâts à la route, le contrevenant sera, en outre, condamné à payer à l'administration des ponts et chaussées une indemnité égale aux frais de réparation des dégâts, lesdits frais étant évalués par l'administration des ponts et chaussées.

#### Article 7.

Le propriétaire du véhicule est civilement responsable de l'indemnité résultant de la

condamnation prononcée contre le conducteur, sauf tout recours de droit.

Dans le cas où le véhicule appartient à l'Etat, le service qui l'utilise est considéré comme propriétaire pour l'application de la disposition qui précède.

#### Article 8.

Les agents de l'administration des ponts et chaussées revêtus d'un grade égal ou supérieur à celui de rédacteur ont qualité d'officier de police judiciaire pour rechercher et constater les infractions à la présente ordonnance.

Leur compétence en cette qualité est limitée à leur ressort territorial.

#### Article 9.

Tout procès-verbal constatant une infraction à la présente ordonnance est immédiatement transmis au directeur du service central des ponts et chaussées.

Celui-ci peut proposer au contrevenant de verser au Trésor dans un délai qu'il détermine, une somme dont il fixe le montant et qui ne peut dépasser le montant maximum de l'amende augmenté, le cas échéant, des frais de réparation des dégâts occasionnés à la route.

La transaction intervenue éteint l'action publique.

#### Article 10.

La poursuite des infractions à la présente ordonnance n'est exercée que sur plainte du directeur du service central des ponts et chaussées.

#### Article 11.

Le ministre des Travaux Publics et de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 21 février 1972.

MOBUTU SESE SEKO,  
Général de Corps d'Armée.