

Le phénomène « wewa » à Kinshasa



Jean-Claude KAKA Tshinzobe,

Spécialiste en collecte et analyse statistique des données.

Il enseigne à l'Institut Supérieur des Techniques Médicales de Kinshasa. Il mène ses recherches sur la pauvreté multidimensionnelle des enfants dans la ville de Kinshasa
tshinz2011@gmail.com

Le transport des personnes dans les villes d'Afrique subsaharienne constitue un problème récurrent auquel les gouvernements peinent à trouver des solutions idoines ⁽¹⁾. La croissance démographique accélérée, qui a causé une urbanisation incontrôlée et engendré des besoins de mobilité urbaine ainsi que le faible investissement public et privé dans le secteur de transport en commun, a créé une inadéquation entre l'offre et la demande en matière des transports ⁽²⁾. Ainsi, dans cette partie du continent africain, se déplacer dans de bonnes conditions est devenu un casse-tête. Face à ce problème, certains Africains n'ont pas manqué d'ingéniosité. Ils ont imaginé une solution palliative, viable et efficace : le taxi-moto ou moto-taxi à usage commercial. Ce nouveau mode de transport, apparu comme une réponse « par le bas » pour satisfaire des besoins de mobilité exprimés par la population, s'est rapidement imposé comme un moyen de déplacement qui offre plusieurs avantages comparativement aux autres moyens de transport classiques ⁽³⁾ : la flexibilité des parcours, la flexibilité des prix et l'accessibilité à des zones difficiles ⁽⁴⁾, la commodité, le service porte à porte, l'économie de temps, la possibilité de desservir les zones à faible densité ⁽⁵⁾.

Cependant, ce nouveau mode commercial de mobilité comporte des risques et des conditions d'usage négatives. Citons, notamment, l'amateurisme de la majorité des conducteurs, qui met en danger leur vie et celle du passager ; le non respect du code de la route par la quasi-totalité des motos-taximen, qui augmente le risque d'accidents de circulation ; les excès de vitesse ; le refus du port d'un casque de protection et la conduite du taxi-moto en état d'ébriété et d'ivresse ⁽⁶⁾.

Ayant fait sa première apparition dans les rues de Cotonou, la capitale béninoise, le taxi-moto a connu un succès qui a franchi les frontières d'autres pays africains comme le Togo, le Niger, le Nigeria, le Cameroun, le Tchad, ou encore l'Ouganda ⁽⁷⁾. On l'appelle « zémidjan » au Bénin, « bend-skin » au Cameroun, « oléa » au Togo, « kaboukabou » au Niger et « bodaboda » en Ouganda ⁽⁸⁾.

(1) Cf. A. KUMAR et F. BARRETT, *Coincés dans les embouteillages : Le transport urbain en Afrique*, Résumé du document de référence 1, Banque mondiale, 2008.

(2) Cf. C. KAFFO, P. KAMDEM, B. TATSABONG et L.M. DIEBO, « L'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne », 2011. Consulté en ligne le 16 septembre 2013 sur : http://www.sifec.org/Actes/actes_cameroun_2011/Documentation_Ecole/B_VOLET_2/1_SAMOÛRA_EXERCICE.pdf et A. KUMAR, *Comprendre*

A l'instar d'autres villes d'Afrique, les villes de la République Démocratique du Congo (RDC) ne sont pas exemptées du problème de transport des populations causé par le déséquilibre entre l'insuffisance de l'offre des services de mobilité et la demande grandissante des transports d'une population urbaine dont l'effectif ne cesse d'augmenter. Malgré les efforts du gouvernement central et de quelques gouvernements provinciaux, l'offre des moyens de transports classiques ne parvient pas à satisfaire les besoins réels de mobilité de la population urbaine. Depuis les années 1990, dans la Province orientale, les deux Kasaï, le Nord et le Sud Kivu, les taxi-motos ont fait leur apparition dans les artères des villes pour assurer le déplacement des personnes et de leurs biens. Depuis lors, l'utilisation des engins à deux roues comme mode de transport à but commercial s'est considérablement développé. La ville de Kinshasa n'a vu les premiers motos-taxi dans ses rues qu'en 2007 ⁽⁹⁾.

Depuis son entrée timide dans la ville de Kinshasa, ce mode de transport, surnommé « wewa » par les Kinois, est entré dans les habitudes et connaît actuellement un essor croissant dans tous les coins et recoins de la capitale congolaise. Le mot wewa vient de Tshiluba, langue parlée dans les deux Kasaï. Il signifie « toi ». Au début du phénomène taxi-moto à Kinshasa, les taxi-motards d'origine kasaïenne ⁽¹⁰⁾, ne maîtrisaient pas encore la langue Lingala. Ils s'exprimaient en Tshiluba pour sermonner les passants afin qu'ils s'écartent de la chaussée ou de la route où ils roulaient. Ils vociféraient en ces termes : « *wewa ! umbuka munjila* », ce qui veut dire « toi, quitte la route ou éloigne-toi de la route » (c'est notre traduction littérale). Récupérant seulement le vocable wewa, les Kinois l'ont adopté dans leur discours pour qualifier toute personne qui conduit la moto dans les artères de Kinshasa.

Au delà du débat sur l'utilité économique qu'apporte le taxi-moto aux consommateurs kinois et sur les conditions d'exercice de ce métier, la connaissance du phénomène wewa demeure encore lacunaire et imprécise. Il est vrai que nous observons le taxi-motard exercer son activité, mais nous ne pouvons, avec certitude, élaborer un profil des conducteurs des motos et livrer des informations précises sur le phénomène wewa à Kinshasa. Face à cette rareté des données, nous avons pensé réaliser une enquête sur terrain. Cette investigation veut répondre à deux interrogations : Premièrement, quel est le profil des taxi-motards dans la ville-province de

l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines, Document d'analyse SSATP n°13, Banque mondiale, 2011.

⁽⁹⁾ L. DIAZ, D. PLAT, P. POCHET et M. SAHABANA, *La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara*, XLIII^e colloque de l'ASRDLE, Grenoble-Chambéry 11-13 juillet 2007.

⁽¹⁰⁾ K. TUBLU (2010), « Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? », consulté en ligne le 04 novembre 2013 sur : <http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Le-taxi-moto-un-nouveau-mode-dans-la-mobilit%C3%A9-urbaine-au-Togo-pour-quelle-qualit%C3%A9-de-vie-Komi-Tublu.pdf>

⁽¹¹⁾ A. KUMAR (2011), op.cit.

⁽¹²⁾ Idem

⁽¹³⁾ T. M. BONI (2010), « Les Zémidjans, taxis-motos empoisonneurs », consulté en ligne le 16 septembre 2013 sur : <http://www.slateafrique.com/10957/transport-pollution-zemidjans-taxis-motos-empoisonneurs>

⁽¹⁴⁾ C. KAFFO, 2011 et alii, Ibid.

⁽¹⁵⁾ Union Internationale des Transports Publics, *Aperçu du transport en Afrique Subsaharienne*, Consortium de Trans-Africa, Bruxelles, 2009.

(¹⁰) Les premiers wewa à Kinshasa sont originaires de deux Kasai. En effet, suite à la faillite des activités diamantaires dans les deux provinces, nombre d'anciens creuseurs et artisans du diamant sont venus s'installer dans la capitale. Constatant les besoins des transports exprimés par la population kinoise, ils se sont improvisés en taxi-motards en proposant, moyennant une somme d'argent à payer, leurs services aux personnes en quête de déplacement. Rapidement, ce mode

Kinshasa ? Deuxièmement, comment les conducteurs de motos exercent-ils leur métier dans les rues kinoises ?

L'objectif de cette étude est double : d'abord, présenter les caractéristiques sociodémographiques et professionnelles des wewa en vue d'offrir une base informationnelle à toute personne intéressée à ce sujet et aux autorités ayant la gestion du transport urbain dans leurs prérogatives ; ensuite, livrer des informations sur cette nouvelle profession. Pour atteindre ces objectifs, nous avons structuré notre réflexion en deux sections. Dans la première section, nous traitons de la méthodologie de la recherche et, dans la seconde, nous présentons les résultats de nos investigations.

1. Méthodologie de la recherche

La méthode utilisée dans cette recherche était essentiellement descriptive. Elle nous a permis de décrire le phénomène wewa dans la ville de Kinshasa. Pour recueillir les informations pertinentes à ce sujet, nous avons réalisé une enquête auprès d'un échantillon non probabiliste de 783 taxi-motards dans 20 différents sites à travers les quatre districts de la ville de Kinshasa. Etant donné l'inexistence d'une liste des taxi-motards dans la ville de Kinshasa (¹¹), nous n'avons pas pu réaliser un échantillonnage probabiliste. Les wewa qui étaient présents et disponibles les jours de l'enquête ont été sélectionnés dans l'échantillon et interviewés par les enquêteurs. Les autres wewa absents n'étaient pas échantillonnés. La taille de l'échantillon était de convenance et non calculée. Le temps imparti à l'étude, les moyens à notre disposition et la disponibilité des enquêteurs ont été des contraintes pour limiter la population échantillonnée. Un questionnaire sous forme de grille a été élaboré pour recueillir les informations à la fois relatives aux caractéristiques sociodémographiques et professionnelles des enquêtés (l'âge en années, la province d'origine, l'état civil, le niveau d'études, le statut parallèle au métier de taxi-motard, l'activité professionnelle antérieure au wewa, le statut dans le ménage, la formation sur la conduite d'une moto, l'ancienneté de conduite en années, le statut de propriété par rapport à la moto) et à l'exercice de la profession wewa (utilisation du casque de protection, plaque d'immatriculation, marque de moto, type de carburant, estimation des recettes journalières en Francs congolais, détention d'un permis de conduire de la moto, estimation journalière du

(¹¹) Selon les statistiques de la Sonas, citées par Michel Luka du *Journal le Phare*, la ville de Kinshasa compte 10.000 moto-taxis.

nombre de personnes transportées, distribution du nombre de personnes transportées selon le sexe, assurance moto, autorisation de transport).

La grille du questionnaire a été administrée par 25 étudiants de deuxième graduat en relations internationales de l'Université Révérend Kim à N'djili et 15 étudiants de l'Institut Supérieur Agro-Vétérinaire à Kimwenza. Du mois d'avril au mois d'août 2013, chaque étudiant a collecté des informations auprès de 20 taxi-motards dans les différents sites cités ci-dessous. Au préalable, les enquêteurs ont reçu des explications précises sur les objectifs de l'étude et les techniques de collecte des données par enquête. Des séances d'instruction ont été organisées, et des tests d'interview ont été réalisés pour s'assurer de la maîtrise des techniques d'enquête. Le tableau ci-après présente les différents sites de l'enquête selon les communes.

Tableau 1 : Les sites de l'enquête selon les communes

N°	Site	Commune
1	Kimbaseke Marché	Kimbaseke
2	Masina BKTF	Masina
3	Bibwa Efobankanque	N'sele
4	Kinkole Cité	N'sele
5	Arrêt Ndjili Sainte Thérèse	N'djili
6	Quartier Debonhomme	Matete
7	Kingabwa Uzam	Limete
8	Limete 7 ^e rue Quartier industriel	Limete
9	Limete 13 ^e rue Quartier industriel	Limete
10	Limete 14 ^e rue Quartier industriel	Limete
11	Kasa-Vubu (Rond Point Gambela)	Kasa Vubu
12	Quartier Mbudi	Ngaliema
13	Pont Pompage	Ngaliema
14	Kindele 7 Kilomètre	Mont Ngafula
15	Mont Ngafula Bel Air	Mont Ngafula
16	Cité Pumbu	Mont Ngafula
17	Entrée cité Mama Mobutu	Mont Ngafula
	Arrêt Intendance Unikin	Lemba
18	Unikin Paroisse Notre Dame de la Sagesse	Lemba
19	Terminus Lemba	Lemba
20	Ront Point Ngaba Station	Ngaba

Au total, le terrain d'enquête était réparti sur 20 sites situés dans 12 communes sur les 24 existants. Tous les districts de la ville de Kinshasa étaient concernés par cette investigation. Le choix des communes n'était pas aléatoire. Les enquêteurs se rendaient dans les sites de leur choix selon leur disponibilité et la proximité de leur domicile par rapport au site.

Les données recueillies ont été saisies sur une feuille Excel. Nous avons reçu 800 grilles de données. Après la vérification du fichier, 17 grilles ont été supprimées en raison d'informations aberrantes ou manquantes, de sorte que 783 grilles ont été incluses dans l'étude. Les variables suivantes ont été retenues dans l'étude. Premièrement, les caractéristiques sociodémographiques et professionnelles :

1) l'âge a été regroupé en deux modalités (d'une part, les moins de 18 ans et, d'autre part, les 18 ans et plus). Pour le besoin d'étudier la distribution des taxi-motards à la fois selon le groupe d'âge et l'occupation parallèle à la profession wewa, et selon l'ancienneté dans le métier, nous avons divisé la variable âge en quatre : moins de 18 ans, de 18 à 30 ans, de 31 à 49 ans, de 50 à 61 ans.

- 2) la province d'origine,
- 3) l'état matrimonial,
- 4) le niveau d'études,
- 5) l'occupation parallèle à la profession de wewa,
- 6) l'activité professionnelle antérieure au wewa,
- 7) le statut dans le ménage, la formation sur la conduite de moto, l'ancienneté de conduite en années,
- 8) le statut de propriété par rapport à la moto.

Deuxièmement, les informations sur la profession de taxi-moto :

- 1) l'utilisation de casque de protection,
- 2) la possession d'une plaque d'immatriculation,
- 3) la marque de moto,
- 4) le type de carburant,
- 5) le paiement de l'assurance moto,
- 6) l'obtention de l'autorisation de transport,
- 7) les recettes journalières,
- 8) l'estimation du nombre de personnes transportées,
- 9) l'estimation du nombre de femmes transportées,
- 10) l'estimation du nombre d'hommes transportés.

A l'aide du logiciel SPSS, nous avons calculé les moyennes et les écarts types des variables quantitatives ainsi que les pourcentages de chaque modalité des variables qualitatives. Le test de normalité Kolmogorov-Smirnov, non significatif, a conclu à la distribution normale de toutes variables quantitatives étudiées. Le contrôle des résultats a été fait par le logiciel STATA.

2. Résultats de la recherche

Nous présentons les résultats de cette recherche en deux parties : d'abord, ceux relatifs au profil des taxi-motards selon leurs caractéristiques sociodémographique et professionnelle, ensuite ceux qui nous fournissent les informations sur la profession de taxi-motards.

2.1. Profil de taxi-motards

Tableau 2 : Distributions des wewa selon les variables qualitatives de l'étude (n=783)

Variable	Effectif	Pourcentage
Groupe âge		
< 18 ans	38	4,9
18 à 30 ans	560	71,5
31 à 49 ans	169	21,6
50 à 61 ans	16	2,0
Province d'origine		
Bandundu	114	14,6
Bas-Congo	142	18,1
Équateur	27	3,4
Kasai-occidental	219	28,0
Kasai-oriental	185	23,6
Katanga	31	4,0
Kinshasa	10	1,3
Maniema	14	1,8
Nord Kivu	11	1,4
Province orientale	21	2,7
Sud Kivu	9	1,1
État matrimonial		
Marié	176	22,5
Célibataire	434	55,4
Union de fait	112	14,3
Divorcé ou séparé	52	6,6
Veuf	9	1,2
Niveau d'études		
Aucun	155	19,8
Primaire	128	16,3
Secondaire et technique	339	43,3
Supérieur	161	20,6
Activité professionnelle antérieure au wewa		
Aucune	298	38,1
Cambiste	74	9,5
Carrière de diamant	236	30,1
Commerçant	163	20,8
Enseignant	12	1,5
Statut dans le ménage		
Membre	439	56,1
Chef de ménage	317	40,5
Vit seul	27	3,4
Formation à la conduite de la moto		
Oui	262	33,5
Non	521	66,5
Statut par rapport à la moto		
Propriétaire	339	43,3
Employé	444	56,7
Occupation parallèle à celle de wewa		
Élève	185	23,6
Étudiant	150	19,2
Enseignant	6	0,8
Fonctionnaire de l'État	3	0,4
Aucun	439	57,1
Groupe ancienneté dans la conduite de moto		
< 3 ans	434	55,4
≥ 3 ans	349	44,6

Consommation alcoolique surdosée		
Oui	317	40,5
Non	466	59,5
Consommation tabagique		
Oui	365	46,6
Non	418	53,4

Les informations suivantes résument le tableau ci-haut. La grande majorité de wewa (76,4%) ont moins de 30 ans. Cependant, il importe de mentionner que près de 5% (soit 38 taxi-motards sur 783) sont des mineurs parmi lesquels 9 sont âgés de 15 ans, 12 de 16 ans et 17 de 17 ans. L'âge moyen des moto-taximen interrogés s'élève à 27 ans. Du point de vue de la province d'origine, les motocyclistes d'origine kasaïenne (Kasaï-occidental et Kasaï-oriental) représentent plus de la moitié (51,6%) de la population échantillonnée. Nous avons observé également que les taxi-motards originaires du Bas-Congo et du Bandundu occupent la deuxième et la troisième position, soit respectivement 18,1% et 14,6% de l'échantillon d'étude.

Nous constatons que plus de la moitié des enquêtés (55,4%) sont des célibataires et 22,5% sont mariés. Les sujets de l'étude ayant terminé le niveau secondaire et technique représentent 43,3% de l'échantillon. Ils sont suivis de ceux qui ont atteint le niveau supérieur (20,6%). Aussi, l'étude a découvert que près d'un tiers de la population d'enquête (30,1%) ont travaillé dans les carrières de diamant avant de se convertir en wewa. 38,1% étaient des chômeurs et 20,8% étaient des commerçants. Par rapport à leur statut dans le ménage, 56,1% de taxi-motards sont des membres de ménage contre 40,5% qui sont des chefs de ménage. Un faible pourcentage seulement (3,4%) des wewa vivent seuls.

Plus de 65% des taxi-motards n'ont pas suivi une formation pour conduire la moto ; ils ont appris sur le tas, tandis que 33,5% ont appris ce métier, d'une manière formelle ou informelle, avant de se lancer dans la profession. Dans la plupart des cas, une personne expérimentée dans le domaine les a initiés.

Près de 57% des taxi-motards sont des employés contre 43,3% qui sont des propriétaires des motos qu'ils conduisent. 43,29% de nos enquêtés cumulent souvent le wewa avec d'autres occupations professionnelles. Il s'agit de 22,9% et de 19,3% qui sont, respectivement, des élèves et des étudiants. Il importe de noter également que 9 sujets de l'étude partagent leur temps entre l'enseignement secondaire et la fonction publique. Selon l'ancienneté dans le métier, plus de 50% ont moins de 3 ans d'ancienneté, tandis qu'un petit nombre de nos enquêtés (5 au total) sont des débutants avec moins de 12 mois d'expérience de la conduite de la moto. Nous avons observé également que 40,5 % de nos enquêtés s'adonnent à la consommation surdosée d'alcool et 46,6 % au tabac.

Tableau 3 : L'occupation parallèle de taxi-motards en fonction de groupe d'âge

	Elève	Etudiant	Aucune	Fonctionnaire de l'Etat	Enseignant	Total
<18 ans	26	0	12	0	0	38
18 à 30 ans	128	113	313	2	4	560
31 à 49 ans	31	37	98	1	2	169
50 à 61	0	0	16	0	0	16
Total	185	150	439	3	6	783

Nous tirons de ce tableau les principaux renseignements suivants : 68,42% des taxi-motards de moins de 18 ans (soit 26) sont des élèves. La totalité des wewa de 50 à 61 ans (soit 16) n'ont pas d'occupation parallèle à la profession de wewa : le moto-taxi constitue le seul emploi rémunérateur pour ce groupe d'enquêtés.

Tableau 4 : L'ancienneté dans la conduite de la moto en fonction de groupe d'âge

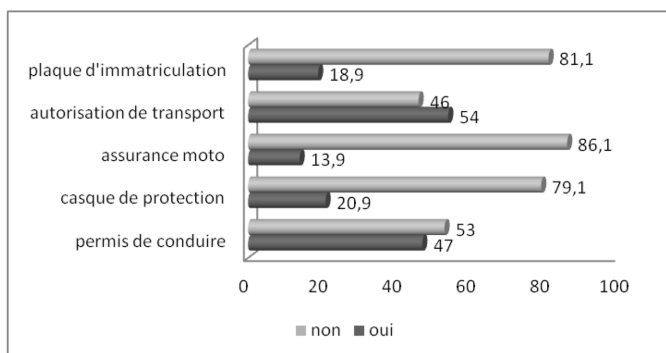
	<3 ans	≥3 ans	Total
<18 ans	38	0	38
18 à 30 ans	338	222	560
31 à 49 ans	58	111	169
50 à 61	0	16	16
Total	434	349	783

La majorité des sujets de moins de 30 ans (376/598 ou 62,9%) sont moins expérimentés dans la conduite de la moto, ayant moins de 3 ans d'ancienneté dans le métier, tandis que la totalité des plus de 30 ans ont une expérience de 3 ans ou plus dans la profession de wewa.

2.2. Informations sur la profession wewa

Les informations obtenues sur ce mode de transport à Kinshasa sont présentées en deux temps. Premièrement, dans un histogramme, nous rapportons les pourcentages de l'utilisation du casque de protection, de l'immatriculation de la moto, de la détention d'un permis de conduire, du paiement de l'assurance et de l'obtention de l'autorisation de transport. Deuxièmement, nous avons résumé, par les valeurs minimales et maximales, les moyennes et les écarts-type des estimations des recettes journalières en Francs congolais, du nombre de personnes transportées en général et du nombre de personnes transportées, selon le sexe.

Graphique 1 : Distribution des pourcentages de taxi-motards selon l'immatriculation des motos, l'obtention de l'autorisation de transport, le paiement de l'assurance moto, l'utilisation du casque de protection et la détention du permis de conduire (n=783)



Cette figure nous informe que plus de 80% des enquêtés conduisent la moto sans plaque d'immatriculation et sans assurance. De même, nous avons observé qu'une grande majorité de motocyclistes (79,1%) ne portent pas de casque de protection. Seulement 47% et 54% des taxi-motards questionnés disposent, respectivement, d'un permis de conduire et d'une autorisation de transport.

Tableau 5 : Les mesures statistiques des estimations journalières des recettes, du nombre de personnes transportées, du nombre de femmes transportées et du nombre d'hommes transportés

Variables	Total	Minimum	Maximum	Moyenne	Écart type
Recettes journalières en FC	15.936.500	10.000	45.000	20.353,13	6.778,50
Nombre de personnes transportées	25.918	15	60	33	9
Nombre de femmes transportées	14.404	5	45	18	7
Nombre d'hommes transportés	11.514	4	40	15	5

Ce tableau nous informe que la population d'étude encaisse en moyenne 20.353,13 FC $\pm$ 6.778,50 FC. Les recettes minimale et maximale sont estimées à 10.000 FC et 45.000 FC. Dans cette série des données, relevons que les taxi-motards transportent en moyenne 33 ± 9 personnes par jour. Les nombres minimal et maximal des personnes transportées sont, respectivement, 15 et 60. Quant à leur distribution selon le sexe, le nombre moyen des femmes et des hommes transportés par nos enquêtés s'élève, respectivement, à 18 ± 7 et à 15 ± 5 . Au total, les enquêtés génèrent une recette journalière d'environ 1.593.500 FC. Le nombre total des personnes transportées quotidiennement s'élève à 25.918, soit 14.404 femmes et 11.514 hommes.

Conclusion

Au terme de cette recherche sur le phénomène wewa à Kinshasa, les principaux résultats peuvent être résumés en ces termes : plus de la moitié des sujets enquêtés sont des adultes, originaires du Kasaï, célibataires, membres de ménages, n'ont pas suivi une formation pour conduire une moto et ne sont pas propriétaires des motocyclettes. De plus, les motocyclistes qui ont terminé le niveau secondaire et travaillé dans les carrières de diamant sont plus nombreux que d'autres catégories de taxi-motards. En outre, la consommation surdosée de l'alcool et la consommation tabagique sont fréquentes parmi nos enquêtés.

Par ailleurs, l'étude nous informe que la grande majorité des personnes échantillonnées conduisent une moto non immatriculée, non assurée et qu'elles le font sans port de casque de protection. Aussi, moins de la moitié ne possèdent pas de permis de conduire et cumulent le taxi-moto avec d'autres occupations telles que les études secondaires ou universitaires, le travail à la fonction publique ou dans l'enseignement. Tandis que plus de la moitié des sujets de la série disposent d'une autorisation de transport.

Le lecteur aura constaté que l'information sur le sexe n'a pas été demandée parce que nous avons supposé, au début de l'étude, que le wewa est un métier essentiellement masculin. L'enquête a néanmoins permis d'observer qu'une femme au Pont Pompage s'adonne à cette profession. De plus, la variable nationalité n'a pas fait l'objet de l'enquête ; mais, un enquêteur a interviewé un taxi-motard de nationalité camerounaise au site de Mbudi.

Nous ne pouvons clore cet article sans formuler des suggestions aux autorités ayant, dans leurs attributions, le transport des personnes dans la ville de Kinshasa. Du fait de l'expansion de ce secteur et au risque de son isolement, nous proposons à la fois l'identification de tous les motos-taximen qui opèrent dans la ville de Kinshasa pour constituer une base des données et la mise en place des mesures incitant les motocyclistes à obtenir l'immatriculation et l'assurance de leurs motocyclettes, à porter le casque de protection, à avoir le permis de conduire et à observer le code de la route en vue de prévenir les accidents de circulation routière et de sécuriser les motocyclistes ainsi que leurs clients. Bien que « le rapport entre motos-taxis et puissance publique se situe dans une ligne asymétrique où les intérêts des uns et des autres sont la plupart du temps divergents »⁽¹²⁾, nous suggérons que les autorités du transport public, à tous les niveaux, veillent à l'application de toutes les lois déjà édictées et engagent régulièrement des pourparlers avec la corporation des moto-taximen pour les encadrer. Car, considéré dans certains pays africains comme « vivrier de l'emploi », source de revenus pour de nombreuses personnes sans emploi et mode de transport adapté aux réalités urbaines, le taxi-moto demeure un acquis informel que l'Etat congolais doit intégrer dans le secteur économique et préserver pour plus d'efficacité et plus d'effets d'entraînements. ■

(12) A M O U G O U
M B A R G A A. B.,
Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'Etat, identité et régulation sociale : une approche par les Cultural Studies, *Anthropologie et Sociétés*, vol. 34, n° 1, 2010, p. 333.