

Management de transport à Kinshasa: Approche axée sur la régulation des taxis-motos

[Transport management in Kinshasa: Approach focused on the regulation of motorcycle taxis]

Trésor NGEM MUNTIL

Université du CEPROMAD, Kinshasa, RD Congo

Copyright © 2024 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the **Creative Commons Attribution License**, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: This article aims to analyze the thorny problems of regulating motorcycle taxis in the city of Kinshasa with regard to the abuses and anarchy observed in this transport sector. This study is also intended to be an opportunity to talk about the socio-cultural, economic, security and other impacts of motorcycle taxis in the life of the Kinshasa population, on the one hand; and in the political-administrative management system of this megalopolis, on the other hand. This article establishes the correlation between failing governance of urban authorities and actors involved in the management of motorcycle taxis in Kinshasa, it highlights the need to adapt the means of action to the local economic and political contexts and to operationalize the transport management to remedy this. The analysis centers around the need to promote effective regulation of motorcycle taxis and to create a participation framework based on consultations open to a wide range of stakeholders.

KEYWORDS: Transport management, regulation, motorcycle taxis.

RESUME: Le présent article se propose d'analyser les épineux problèmes de la régulation de taxis-motos dans la ville de Kinshasa au regard des abus et de l'anarchie observée dans ce secteur de transport. Cette étude se veut aussi une occasion de parler des incidences socio-culturelles, économiques, sécuritaire, et autres des taxis-motos dans la vie de la population kinoise, d'une part; et dans le système de gestion politico-administrative de cette mégapole, d'autre part. Cet article établit la corrélation entre une gouvernance défailante des autorités urbaines et acteurs impliqués dans la gestion de taxis-motos à Kinshasa, il met en évidence la nécessité d'adapter les moyens d'action aux contextes économique, politique local et d'opérationnaliser le management de transport pour y remédier. L'analyse s'articule autour de la nécessité de promouvoir une régulation ou réglementation effective de la mototaxi et de créer un cadre de participation s'appuyant sur des consultations ouvertes à un large éventail de parties prenantes.

MOTS-CLEFS: Management de transport, régulation, taxis-motos.

1 INTRODUCTION

En République Démocratique du Congo tout comme dans d'autres pays d'Afrique Subsaharienne, le déclin des systèmes organisés des transports en commun s'est traduit par un développement rapide des moyens de transports non conventionnels et plus récemment, par les motocyclettes à usage commercial. Contrairement aux villes de l'Asie du Sud-Est, le nombre de personnes possédant et utilisant des engins motorisés à deux roues comme véhicules personnels est très faible dans les villes d'Afrique subsaharienne. Cependant, au cours de la dernière décennie, l'utilisation de la motocyclette comme mode de transport à but commercial s'est considérablement développé (AJAY KUMAR, Avril 2011).

Bien que comportant certains avantages plus manœuvrables notamment sur des chaussées en mauvais état et capables de répondre rapidement à la demande, la motocyclette utilisée comme mode de transport commercial a également engendré une augmentation des accidents de la circulation, des problèmes de gestion du trafic, une intensification du bruit, le vol, l'insécurité, de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre (idem).

La présente étude se propose d'analyser les épineux problèmes de la régulation de taxis-motos dans la ville de Kinshasa au regard des abus et de l'anarchie observée dans ce secteur de transport. Elle se veut aussi une occasion de parler des incidences socio-culturelles, économiques, sécuritaire, et autres de cet engin roulant dans la vie de la population kinoise, d'une part; et dans le système de gestion politico-administrative de cette mégalopole, d'autre part.

L'analyse de ce sujet met en lumière les liens entre une gouvernance défaillante des autorités urbaines et acteurs impliqués dans la gestion de motos-taxis à Kinshasa; elle reconnaît en évidence la nécessité d'adapter les moyens d'action au contexte économique, politique local et d'opérationnaliser le management de transport pour y remédier. L'analyse s'articule autour de la nécessité de promouvoir une régulation ou réglementation effective de la mototaxi et de créer un cadre de participation s'appuyant sur des consultations ouvertes à un large éventail de parties prenantes.

Dans le cadre de cet article, nous signalons qu'en dépit des nombreux avantages qu'offrent les taxis-motos, les conducteurs et les passagers sont aussi fréquemment victimes des accidents de la route, des agressions, des abus et problèmes de santé. En plus, les partenaires indiquent que ces modes de transport créent des risques pour la sécurité des autres usagers de la route, un faible niveau de conformité de la part des conducteurs en rapport avec la réglementation existante, la formation requis et d'utilisation du casque (AFCAP, Novembre 2019). Pour la Ville de Kinshasa, la mototaxi impacte positivement la caisse de la province, car elle permet à ce que la Ville de Kinshasa encaisse un potentiel fiscal de 28 millions de Dollars par an avec juste la taxe de stationnement des motocyclistes. D'où dans le but d'élargir l'assiette fiscale au niveau des provinces, il a plu au législateur de soumettre les motocyclistes au paiement de la taxe de stationnement aux parkings publics appartenant à la Ville et aménagés à cet effet. Ainsi, pour la Ville de Kinshasa, le répertoire de 2019 du Ministère provincial de transport évalue le nombre des motocyclistes à 300.000, avec ce potentiel, la taxe de stationnement pour la catégorie de motocyclistes va apporter à la ville de Kinshasa 2,340 millions de Dollars Américain le mois et 28,080 millions USD l'année, le taux d'imposition par jour est fixé à 0,30 USD (DESKECO, 2019).

Cependant, paradoxalement à l'apport susmentionné précédemment, il s'observe une aberration, car au lieu de constituer le centre d'attention de l'action gouvernementale, par contre, ce secteur de transport se caractérise par une anarchie et un laxisme de la part des autorités provinciales et de la Police de la Circulation Routière. Cette réalité patente devient très inquiétante, donne du fil à retordre à tout le monde et constitue l'objet d'une réflexion qui pousse à se poser de nombreuses interrogations autour de cette situation anarchique.

Pour tromper la vigilance de l'opinion nationale, certains efforts ont été déployés de la part des autorités urbaines pour réglementer la mototaxi à Kinshasa mais ceux-ci ont eu un effet contraire: ils ont aggravé les problèmes en créant des conflits et parfois la bagarre à répétition entre les conducteurs de ces engins et les acteurs impliqués dans la gestion de ce secteur de transport. Alors que les autorités urbaines ont intérêt à maintenir le statu quo et peuvent user des pouvoirs économique et politique pour favoriser l'adoption de politiques publiques visant à régulariser et protéger les intérêts des paisibles citoyens. Mais c'est l'inverse qui s'observe...

Face aux réalités patentes décriées précédemment, notre étude s'appuie sur une analyse des taxis-motos dans les coins et recoins de la capitale en fonction des incidences observées afin d'en tirer des conclusions utiles pour l'ensemble de la Ville de Kinshasa. Toutefois, des analyses quantitatives et qualitatives ont été menées en utilisant les informations provenant d'enquêtes de terrain et d'études documentaires. Enfin, des données primaires ont été collectées sur les différentes questions posées sur les problèmes de la régulation de la mototaxi à Kinshasa, ces incidences, ainsi les conditions d'exercice de ce métier dans la capitale et sans oublier la réglementation de ces engins. Une grille de questionnaires a été mise au point pour obtenir des informations auprès des usagers de la mototaxi, les conducteurs, les agents de la Police de Circulation Routière, ceux de transport urbain, et tant d'autres personnes. Des enquêtes ont été menées dans les quatre districts de la Ville de Kinshasa afin d'identifier et d'analyser le comportement tant des opérateurs que des conducteurs de la mototaxi.

Au regard de ce qui précède, les préoccupations qui hantent notre étude sont celles de savoir si le secteur de taxis-motos est effectivement régulé à Kinshasa ? Pourquoi en dépit des apports jugés indispensables des taxis-motos à Kinshasa, les autorités urbaines ne parviennent-elles pas à réglementer et réguler de façon efficace ce secteur ? Et subsidiairement dans quelles conditions s'exercent le métier de taxis-motos à Kinshasa, quels sont les épineux problèmes qui affectent les motocyclistes et comment y remédier ?

L'observation faite de la vie à Kinshasa pousse à reconnaître qu'il est difficile de circuler librement ou aisément à cause de plusieurs facteurs qui empêchent la bonne circulation routière, ce qui fait qu'elle devienne un sérieux problème de la société.

Au nombre des droits sociaux que les populations kinoises ne bénéficient pas figure aussi le besoin d'un système de transport qui leur rendrait la vie un peu facile. Malheureusement, le transport urbain qui est un besoin indispensable, devient un casse-tête pour le Kinois à cause des plusieurs embouteillages et des nombreux cas d'accidents provoqués parfois par les motocyclistes (M'THATU L., 2020).

Néanmoins, nous signalons que cette situation ne concerne pas uniquement la ville de Kinshasa mais plutôt toutes les mégapoles de l'Afrique subsaharienne, car les difficultés des autorités publiques à réguler le secteur des transports en commun constituent une réalité bien connue dans les villes africaines. L'offre des sociétés publiques de transport étant inexistante ou à un niveau minimal, les petits opérateurs qui dominent le marché sont parvenus à imposer leurs règles du jeu en répondant à toute intervention gouvernementale allant à l'encontre de leurs intérêts par des menaces ou des mouvements de grève (malukisa, 2018).

Bien qu'il n'y ait pas données véritables concernant le nombre de motos à deux et trois roues enregistrées en République Démocratique du Congo, la grande majorité des partenaires ont reconnu le rôle crucial que jouent les taxis-motos pour combler le vide laissé par le manque de services de transport conventionnels. Cependant, selon le tableau A2 du Rapport de la situation mondiale sur la sécurité routière de l'Organisation Mondiale de la Santé (2018), il y a eu environ 26529 décès dus à des accidents de la circulation en 2016 en République Démocratique du Congo, dont 11,7% seraient des conducteurs des motos à deux et trois roues. Ceci est basé sur une population de 78,74 Millions d'habitants de notre pays en 2016 (RECAP, Novembre 2019).

En effet, en République Démocratique du Congo, la régulation de taxis-motos serait politisée, car en quête de clientélisme, les régimes politiques, fortement contestés dans les capitales africaines, ont tendance à laisser une très grande marge de manœuvre aux propriétaires et chauffeurs pour évoluer en marge de la loi. En examinant le cas de la régulation des mototaxis dans la ville de Kinshasa, l'usage de la violence physique ou la menace d'y recourir peut également s'avérer bénéfique pour un pouvoir en quête de clientélisme. Par conséquent, dans le paysage politique de la mégapole congolaise, le pouvoir en place a été fortement préoccupé par l'activisme politique des moto-taximen en faveur d'une opposition redoutable, ainsi la régulation était ainsi devenue un moyen pour entretenir une relation clientéliste avec un groupe de la population hostile ou proche du pouvoir (M'THATU L., 2020).

Cette situation inquiète tout le monde mêmes les conducteurs de taxis-motos, les motocyclistes ont souvent exprimé leur inquiétude concernant le mode d'application de la loi relative aux motos à deux et à trois roues, le mauvais traitement qu'ils subissent de la part des conducteurs de véhicules à quatre roues et au risque élevé d'accidents. Selon les entretiens avec les partenaires, les tentatives de réglementation du secteur ont été difficiles et ont récemment débouché sur la décentralisation et la responsabilisation de différentes provinces en matière de formation. Malgré les défis auxquels ce secteur est confronté, les taxis-motos restent un moyen de transport important, dans certaines zones urbano-rurales, ils sont le seul moyen de transport motorisé et sont couramment utilisés même en cas d'urgence (RECAP, Novembre 2019).

Toutefois, nous reconnaissons que dans la ville de Kinshasa, le transport par taxis motos serait régi par des règles internes qui ont été mises en place. Sauf que dans la pratique, ces règles ne sont pas très souvent respectées, car elles sont contournées. Ces importants manquements laissent largement le champ libre à une désorganisation généralisée et à une gestion chaotique basée surtout sur la débrouillardise et l'improvisation auxquelles ce type de transport est fréquemment en proie. En outre, les épineux problèmes qui rongent ce secteur de transport dans la Ville-province de Kinshasa seraient dus au mauvais fonctionnement relevant de la mauvaise gouvernance du transport en commun à Kinshasa. La prédominance de l'informalité des pratiques en marge des règles y est pour beaucoup, car nous estimions que les motocyclistes ne sont pas réellement encadrées et mises en cohérence par l'Hôtel de Ville de Kinshasa et dont les nombreux dysfonctionnements donnent une impression globale de l'anarchie totale.

D'après les autorités urbaines à l'occurrence Monsieur M. BAGULA-Ministre des Transports et Voies de Communication à Kinshasa, reconnaît que la moto est un mode de transport utilisé par tous pour de nombreuses raisons, c'est probablement le mode de transport le plus important ici (dans la ville de Kinshasa) et dans les zones rurales. Mais le secteur n'est pas bien réglementé. C'est informel, car on n'a pas besoin d'un permis pour exploiter, on n'a pas à respecter les lois parce que c'est non réglementé et organisé, on n'a besoin d'être enregistré, et c'est très facile d'accéder à ce mode de transport (www.mediacongo.net, s.d.).

Toutefois, il sied de constater que le « secteur de la moto-taxi » fonctionnerait en marge de la légalité en se déroband de la réglementation en vigueur, d'une part, et d'autre part, les pouvoirs publics seraient incapables de le réguler effectivement. Aussi, à la faible implication de différents acteurs impliqués dans la gestion du secteur de mototaxi à Kinshasa, s'ajouterait le laxisme et l'indiscipline et l'incompétence des autorités qui sont censées régler la circulation, ainsi que la gestion de ces engins de transport. Une situation qui conduit à de nombreux manquements dont, entre autres, un non-respect des règles

élémentaires du Code de la route, une désorganisation de l'espace routier aggravée par le stationnement en désordre, le manque de contrôle technique adéquat des motos-taxis, la corruption et d'autres pratiques illicites sont observées auprès des agents de la Police de la Circulation Routière, la tracasserie des agents du transport urbain et tant d'autres problèmes (www.revuegeo-univdaloa.net, s.d.)...

Eu égard à ce qui précède, nous reconnaissons que plusieurs mesures politiques et administratives ont été prises par l'autorité urbaine, depuis l'apparition de ce phénomène des taxis-motos en vue de gérer ce secteur. Comme cela ne reposait sur aucune base juridique, toutes ces décisions tombaient en désuétude. Il s'agit notamment de l'identification de ces engins et de leurs conducteurs, ainsi que de certaines mesures de protection dont le port de casque par les conducteurs et leurs clients. Mais également sur la connaissance du Code de la route et son respect par les conducteurs des taxis-motos (NTUMBA, 2021).

Enfin, nous osons croire que les perspectives du management de transport envisageables et certaines théories mises en exergue dans cette étude, permettraient aux autorités urbaines de réguler de façon effective le secteur de taxis-motos dans la ville de Kinshasa, parce que ce type de management et ces théories utilisées serviraient à mieux analyser et contrôler les couts et techniques de transport de personnes et des marchandises, la gestion de stocks et des approvisionnements, la gestion d'entrepôts, techniques de la logistique afin d'optimiser la qualité et la sécurité de flux physiques et informationnels (www.u-bordeaux.fr, s.d.). Et les autorités de la ville de Kinshasa entant que pouvoirs publics doivent comprendre son impact comme élément stimulateur des échanges et de structuration de l'espace justifient logiquement une intervention des pouvoirs publics dans sa gestion et pour assurer une évolution en accord avec les besoins de la société à travers les différentes formes d'interventions telles que la législation qui fixe les règles, l'indemnisation de prestation à caractère social et le contrôle de gestion des entreprises.

2 DEMARCHE METHODOLOGIQUE

Dans le cadre de cette dissertation, nous avons opté pour l'approche stratégique qui considère l'organisation comme un lieu d'affrontement entre les stratégies et/ou les intérêts des groupes qui la constituent, comme une recherche permanente d'équilibrage des rapports de pouvoir et de négociation/marchandage entre ces groupes (MARION, 1996).

En terme d'analyse, l'approche stratégique visera l'identification des jeux et des stratégies d'actions, de ce qui nécessite, entre autres le repérage, pour les principaux acteurs ou groupes, des objectifs, des ressources, des contraintes, des sources d'incertitudes maîtrisées et des formes de pouvoirs. L'approche stratégique part de l'acteur pour découvrir le système qui seul, peut expliquer par ses contraintes les apparentes irrationalités du comportement de l'acteur (M. CROZIER, 1977).

Eu égard à ce qui précède, le raisonnement stratégique dans la présente dissertation considère que la notion de la régulation de motos-taxis procède à l'équilibrage des intérêts entre d'une part, le gouvernement provincial, et d'autre part, les propriétaires de motos-taxis, les motocyclistes et les associations des conducteurs des motos et autres acteurs nationaux y impliqués, sans oublier les usagers de la route. Chaque acteur devra donc trouver une solution rationnelle par rapport à lui en vue de promouvoir une régulation effective de ce mode de transport et l'amélioration des conditions d'exercice du transport par taxis-motos dans l'optique de réduire les accidents liés à ces engins dans la Ville de Kinshasa.

Hormis, la méthode stratégique utilisée précédemment, nous avons recouru à la méthode d'enquête analytique. Pour cette méthode, les enquêtes sont utilisées pour obtenir à la fois des données quantitatives et qualitatives. On peut les classer aussi comme analytique ou descriptive. Le type analytique d'enquête est approprié pour l'investigation des aires substantives importantes, et les enquêtes descriptives sont plus appropriées à l'identification des caractéristiques générales de l'échantillon sous investigation (HAZEM BEN AISSA, 13-15 Juin 2001).

Pour réaliser cette étude, quatre techniques nous ont permis de récolter dans une certaine mesure et traiter les informations nécessaires à l'élaboration de ce travail. Il s'agit des techniques documentaires, l'interview libre, l'observation directe et l'enquête sur terrain, sans oublier la webographie.

Enfin, pour obtenir les informations de la première main sur notre étude, nous avons recouru aussi aux techniques d'échantillonnage aléatoire par grappes, car d'après cette approche, la population est divisée en groupes d'éléments séparés appelés grappes. Chaque élément de la population appartient à une et une seule grappe. L'échantillonnage par grappe fonctionne mieux lorsque chaque grappe fournit une représentation à plus petite échelle de la population. (Les éléments dans une grappe sont hétérogènes. C'est à dire dissemblables). L'une des applications principales de l'échantillonnage par grappe est l'échantillonnage de région où les grappes sont les quartiers d'une ville ou d'autres régions bien définies. L'échantillonnage par grappes nécessite un échantillon total de taille plus importante que l'échantillon aléatoire simple ou stratifié (Daniel, 2003).

3 THEORIES SUR LA REGULATION

L'analyse de ce point permet de présenter les différentes théories qui ont permis de mettre en exergue la problématique de la régulation de transport routier à travers le monde.

De toute évidence, nous avons répertorié un certain nombre de théories sur la régulation de transport à travers le monde. Plus précisément, nous nous sommes appuyés sur le secteur de transport routier et / ou par les motos-taxis. Il s'agissait de théories classiques, contemporaines et idoines telles que: la théorie de la régulation sociale: repères introductifs, les théories de changement de comportements appliquées au transport, la théorie de Marché et régulation de l'intérêt général dans le secteur du transport routier de passagers, théorie de l'infrastructure de transport, mobilité et croissance, la nouvelle théorie de la régulation des monopoles naturels: définition et tests, la théorie de régulation et concurrence dans le transport collectif urbain, et enfin, la théorie de la capture de la réglementation.

De toutes les théories susmentionnées, celle de la capture de la réglementation serait mieux appropriée et susceptible d'explicitier la réalité de la régulation des taxis-motos à Kinshasa. Parce qu'à travers cette théorie, nous avons pu saisir et comprendre la complicité, le laxisme, la négligence, l'incompétence et la défaillance des autorités urbaines dans la gestion du secteur des taxis-motos dans la ville de Kinshasa.

En dépit de cris de détresses lancés par la population kinoise par rapport aux violences physiques, la barbarie, les incidents, les dégâts matériels, la destruction méchante, le règlement personnel de comptes et les accidents occasionnés par les conducteurs des taxis-motos, il est aberrant de constater le silence presque total de la part des autorités politico-administratives de la ville de Kinshasa, car elles se montrèrent indifférentes et se soucient peu de l'anarchie caractéristique du secteur des taxis-motos à Kinshasa alors que les victimes de ses actes ne sont autres que les paisibles citoyens qui ne savent à quel sort se vouer (Kinshasa, 2022).

Enfin, nous tenons à préciser que, pour pallier à la problématique mise en exergue par les différentes théories, nous supposons que la théorie de la régulation privée, autorégulation ou régulation professionnelle dans le secteur de transport serait appropriée comme remède, sans oublier de mettre en exergue les apports du management de transport.

4 MANAGEMENT DE TRANSPORT ET REGULATION DE TAXIS-MOTOS À KINSHASA

4.1 LE MODÈLE D'ÉCHANTILLONNAGE UTILISÉ

Pour obtenir les informations de la première, dans le cadre de cette étude, nous avons recouru à l'échantillonnage en grappes. Toutefois, l'échantillonnage en grappes est un type d'échantillonnage probabiliste. Cela signifie que, lorsqu'il est utilisé, il donne à chaque unité/personne de la population une chance égale et connue d'être sélectionnée dans le groupe échantillon (<http://www.echantillonnageengrappes-definitionetexemples-Voxco.pdf>, s.d.).

Pour lier l'utile à l'agréable, la population de la Ville de Kinshasa est divisée en sous-groupes internes hétérogènes et externes homogènes appelées grappes. C'est-à-dire pour le cas d'espèce, la population de la Ville de Kinshasa est divisée selon la logique de 4 districts administratifs ou électoraux (les districts de Funa, Mont-Amba, Lukunga et Tshangu). Dans ce cas, les grappes sont homogènes à l'extérieur, car elles semblent être regroupées selon des caractéristiques/des critères communs, mais sont intérieurement hétérogènes parce que les sous-populations au sein des grappes ont des compositions différentes. Les grappes peuvent être divisées en différentes villes dans un pays, différentes zones dans une ville, différentes organisations, différentes universités, différentes zones industrielles, etc.

En définitive, l'avantage de l'échantillonnage en grappes est la facilité à mettre en œuvre. C'est-à-dire l'échantillonnage en grappes est relativement facile à réaliser. Très efficace cette méthode d'échantillonnage est plus rentable et plus rapide que certaines autres formes d'échantillonnage probabiliste, comme l'échantillonnage aléatoire simple.

4.2 RÉPONDANTS

Au total, 226 personnes ont participé à l'enquête sur la régulation des taxis-motos à Kinshasa.

4.3 ETAT DE LIEU DE TAXIS-MOTOS À KINSHASA

Aujourd'hui à Kinshasa, le secteur du transport est jonché des multiples difficultés, d'abord vu la vétusté de ces routes et leur état et ensuite, le manque d'entretien constitue la présence de plusieurs nids de poules qui causent beaucoup d'accidents journaliers et le phénomène embouteillages ou bouchons qui ne donnent plus des réponses efficaces à la bonne circulation

routière. Ce qui fait qu'il ait d'énormes défis à relever dans le secteur du transport à Kinshasa. De ces défis, nous pouvons citer: l'absence d'une véritable politique d'organisation du transport en commun par l'autorité de tutelle, les harcèlements des policiers sur les transporteurs privés aux conséquences incalculables, les protestations des transporteurs en commun contre les présumées tracasseries par les agents véreux (Chris M'THATU L., 2022).

Dans la liste des épineux problèmes qui rongent les conducteurs des taxis-motos, nous épinglons aussi le problème de mentalité, car c'est la pratique des utilisateurs de la route qui manquent de civisme. Ainsi donc, certains conducteurs ne respectent pas les droits d'autres usagers de la voie publique qui empruntent les routes. Parmi les personnes qui sont négligées et moins considérées, nous avons: les piétons, les cyclistes, motocyclistes. C'est un problème dont l'Etat doit faire en sorte que tous les usagers de la route intériorisent le civisme routier et observent les lois de la république.

Dans la ville de Kinshasa cette situation s'illustre à travers les grèves des conducteurs, celles-ci traduisent les problèmes de défis liés aux tracasseries routières qui nécessitent le changement de la mentalité de tous les acteurs impliqués dans le secteur de transport. Par exemple à Kinshasa, très souvent les chauffeurs décident de rester à la maison tout en observant des journées de grèves. Ces décisions causent un sérieux problème pour le déplacement des populations de Kinshasa. Pendant cette situation, certains agents munis de pinces, tenailles ou objets pointus se permettent de dégonfler les pneus en cas de résistance des conducteurs, portant ainsi atteinte au droit à la propriété privée des personnes. Ces tracasseries impactent négativement sur les recettes produites par les conducteurs de bus, taxis-bus et taxis-motos dont une part importante vont dans les poches de ces agents au détriment du trésor public et constituent de ce fait un manque à gagner pour la Ville (www.redhac.info, s.d.).

Au regard de ce qui précède, nous reconnaissons que les difficultés des autorités publiques à réguler le secteur des transports en commun sont une réalité bien connue des villes de l'Afrique subsaharienne, car l'offre des sociétés publiques de transport étant inexistante ou à un niveau minimal, seuls les petits opérateurs dominent le marché de transport et parviennent à imposer leurs règles du jeu en s'opposant à toute intervention gouvernementale allant à l'encontre de leurs intérêts par des menaces ou des mouvements de grève.

En examinant le cas de la régulation des taxis-motos dans la ville de Kinshasa, les faits observés ont démontré que l'usage de la violence physique ou la menace d'y recourir peut également s'avérer bénéfique pour un pouvoir en quête de clientélisme. En effet, dans le paysage politique de la mégapole congolaise, le pouvoir en place a été fortement préoccupé par l'activisme politique des moto-taximen en faveur d'une opposition redoutable (malukisa, <https://www.google.com/search?client.>, 2018).

A Kinshasa, les taxi-motos se comptent par milliers, 350 000 taxis-motos assurent le transport dans les différents coins de cette mégapole, selon l'Association des conducteurs des taxi-motos. Ces engins sont en circulation dans la capitale congolaise après avoir depuis longtemps fait leurs preuves dans certaines provinces du pays. Cependant, les jeunes motards ne respectent pas le code de la route. Ils roulent sans casques et parfois, ni plaques d'immatriculation, ils conduisent en vive vitesse et occasionnent des accidents mortels. En outre, ils s'illustrent par des comportements inciviques donnant du fil à retordre aux chauffeurs et conducteurs (Nkashama, 2019). A ces causes, s'ajoutent l'incivisme des conducteurs de taxis-motos et l'absence du contrôle par les autorités du secteur des transports. Les usagers en appellent, par ailleurs, au gouvernement tant national que provincial à s'impliquer pour des solutions qui ne fragilisent pas le panier de la ménagère (<https://www.acpcongo.com/index.php>, 2021).

Hormis les réalités patentes évoquées ci-haut, nous signalons que les motocyclistes kinois font face aux épineux problèmes tels que: le manque de plaques, la tracasserie policière et administrative des agents du transport urbain, la difficulté d'identification des mototaxis pour faciliter le repérage en cas de pertes ou d'accident, le manque de permis de conduite, le manque de la réglementation appropriée du secteur de la mototaxi, la problématique de l'encadrement et recyclage des motocyclistes, l'absence de subvention de l'Etat en cas de sinistres, le banditisme et extorsion de motos, l'insécurité et menaces physiques, la rafle sous effet de la drogue des motos, le mauvais fonctionnement relevant de la gouvernance du secteur des taxis-motos, la prédominance de l'informalité des pratiques en marge des règles, le laxisme et l'indiscipline et l'incompétence des responsables étatiques qui gèrent effectivement le secteur des taxis-motos à Kinshasa, la piètre qualité des infrastructures routières, l'impuissance des autorités à réguler ce secteur atteste de la banalisation et de l'acceptation de l'illégalité, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'autres substances psychoactives, à Kinshasa, les moto-taximen sont souvent suspectés d'être à la base du désordre et de l'insécurité, et l'instrumentalisation politique de la régulation des mototaxis à Kinshasa (MAPUKU, 2022)...

4.4 LES CONDITIONS D'EXERCICES DE MOTOS-TAXIS

Les conditions d'exercice de ce métier ont trait aux modalités d'accès à cette profession, à la réglementation du transport de taxis-motos et la répartition des revenus entre différents opérateurs intervenants dans ce domaine ne sont respectées.

En effet, selon le Bureau d'Engins et des Cyclomoteurs de la Ville Province de Kinshasa, les propriétaires / conducteurs sont tenus de posséder: le certificat d'immatriculation de la moto et la plaque d'immatriculation valides, le Permis de conduire valide, le certificat de contrôle technique biennuel (ou d'inspection mécanique des motos), la Vignette annuelle, l'assurance véhicule valide...

Cependant, dans la ville de Kinshasa, les conducteurs des taxis-motos ne respectent pas les dispositions législatives susmentionnées précédemment, ils exercent leur métier dans les conditions telles que: le manque du permis de conduire (ABAINGI, 2021), le Non-respect du code de la route, le refus du port des casques (MAKUTA, s.d.), la circulation routière à sens unique (www.mediacongo.net, s.d.), le non observance de règles de la sécurité routière, la tracasserie administrative et policière (<https://www.lisapo.com>, s.d.), l'alcool (conduite en état d'ébriété) (Holmes, 2019) et surtout l'anarchie caractérisée du secteur de mototaxis à Kinshasa (<http://www.business-et-finances.com>, s.d.).

4.5 INCIDENCES DE TAXIS-MOTOS À KINSHASA

A travers ce point, nous reconnaissons que les taxis-motos impactent positivement et négativement la vie à Kinshasa, car les nombreux aspects permettent de prouver à juste titre les incidences de ces engins dans le quotidien de la population kinoise. Pour justifier nos propos, nous avons mise en exergue les incidences de taxis-motos sur les axes tels que socio-culturel, sécuritaire et économique. Enfin, ces paramètres épinglés ont permis afin de démontrer les incidences positives et négatives des taxis-motos sur le plan individuel et sociétal de la ville de Kinshasa.

4.6 VERS UNE RÉGULATION EFFICACE ET DURABLE DE MOTOS-TAXIS

Pour promouvoir une régulation efficace et durable des taxis-motos à Kinshasa, nous envisageons d'opérationnaliser la théorie de la régulation privée ou professionnelle du secteur de transport. Nous reconnaissons qu'avec l'avènement de la crise économique et financière, les débats ont été renforcés sur les formes les plus efficaces de régulation: comment mieux encadrer des entreprises et des professions où certains comportements sont moralement critiquables ? Dans de nombreux secteurs, il existe, à la place ou en complément de la réglementation publique, des règles non étatiques. On appelle régulation professionnelle ces systèmes de production et de contrôle de règles privées qui responsabilisent les acteurs de certains secteurs. Ainsi, dans le domaine du sport, on a vu très tôt des instances professionnelles, nationales et internationales, établir sans intervention des États des règles propres à chaque secteur (<https://www.fondapol.org/etude/teyssier-la-regulation-professionnelle-des-regles-non-etatiques-pour-mieux-responsabiliser/> 1/20, s.d.).

Toutefois, nous signalons que cette vision exclut en tout cas un sens prêté couramment à l'autorégulation chez les plus libéraux: celui d'un rééquilibrage spontané d'un marché ou d'un secteur par des « mains invisibles » sans besoin de régulation. L'autorégulation n'est pas le laisser-faire, mais une régulation de type privé avec des règles collectivement acceptées. Ensuite, par régulation professionnelle: les systèmes autorégulés ont dû s'ouvrir pour tenir compte des demandes de transparence et de participation des parties prenantes (consommateurs, clients, etc.) ou des exigences de l'État ou du législateur. Le contrôle des règles privées a dû aussi inclure de l'impartialité et de l'indépendance avec des personnes extérieures au secteur. Par conséquent, pour s'implanter ainsi que pour fonctionner efficacement et être acceptée par la société, une régulation privée ou professionnelle nécessite des conditions précises. Pour s'implanter dans une profession ou un secteur, une régulation privée nécessite l'adhésion forte et la cohésion de tous les acteurs concernés (idem).

Dans le cadre de cet article, pour réussir l'application de la théorie de la régulation privée ou professionnelle du secteur de transport, il faut assurer l'acceptation d'une régulation privée par les professionnels du secteur des taxis-motos: en dehors des ordres professionnels, on a vu qu'il était difficile d'obtenir l'adhésion entière et garantie de tous les acteurs. La régulation professionnelle peut sans doute répondre aux inquiétudes du corps social en produisant des comportements plus responsables de la part des entreprises grâce aux éthiques collectives qu'elle permet dans le secteur de taxis-motos à Kinshasa, mais trois conditions doivent être respectées pour acquérir la légitimité démocratique nécessaire: insuffler dans un système ouvert sur la société civile une dose suffisante d'impartialité et d'objectivité (dans les organes de contrôle, notamment); impliquer les parties prenantes, notamment en les consultant dans la procédure normative et déontologique; rendre compte à l'extérieur des résultats des contrôles effectués sur le respect des règles avec des publications périodiques et des bilans réalisés avec des audits indépendants (www.fondapol.com, s.d.).

Au regard de ce qui précède, pour qu'il ait une application sans faille de la théorie de la régulation professionnelle dans la régulation de taxis-motos à Kinshasa, il est souhaitable de recourir à l'approche qui consiste pour les autorités publiques de reconnaître qu'elles sont aujourd'hui limitées et confrontées au défi d'organiser l'activité des motos-taxis pour assurer le transport dans les zones difficiles d'accès, en attendant la construction des infrastructures adéquates dans ces zones jusqu'alors enclavées (<https://www.adiactv.com>: [Adiac-congo.com](http://www.adiac-congo.com): Réglementation des taxis-motos: une réforme très attendue,

2020). Outre ces points, plusieurs aspects sont à prendre en compte. Il incombe donc à l'autorité publique de se pencher sur la question.

En outre, dans la mise en œuvre de la théorie de la régulation professionnelle ou privée, il convient de signaler que les organisations ou corporations de motocyclistes ont un rôle indispensable à jouer, car elles sont considérées comme des structures républicaines et citoyennes, défendant comme toujours les valeurs et soutient les autorités du pays dans leur lutte pour trouver des solutions aux problèmes de la population et des conducteurs de mototaxi (MUAMBA, s.d.).

En définitive, pour une régulation efficace de mototaxi, nous recommandons aux autorités urbaines de la Ville de Kinshasa de mettre en exergue le management de transport, car ce modèle de management permet notamment de gérer les flux physiques de marchandises (approvisionnement, logistique intégrée, infrastructures de transports...) et les informations associées, d'organiser et de gérer les prestations de transports et des activités qui y sont associées (achat, vente, stockage, manutention, entreposage, douanes...), de choisir les modes de transports (terrestre, fluvial, maritime, ferroviaire, aérien, national ou international) les mieux adaptés aux produits et les plus respectueux des contraintes environnementales et du développement durable, pour optimiser la qualité de service d'acheminement du fret, de maîtriser les contraintes réglementaires, institutionnelles et environnementales propres à chaque mode de transport, ainsi que la combinaison de ces modes (intermodalité, multimodalité et comodalité) (<https://www.bordeaux-inp.fr/IUT>, s.d.).

Pour cette étude, le management de transport doit être organisé sous de formation de renforcement des capacités dans le secteur de la gestion de taxis-motos. Le recours au management de transport comme stratégie susceptible de promouvoir la régulation effective de taxis-motos à Kinshasa est salubre, car en couvrant l'ensemble des champs du transport, nous sommes convaincus que ces outils et principes permettront aux responsables et acteurs intervenants dans le secteur de transport de disposer des connaissances particulièrement opérationnelles, applicables dans le secteur des taxis-motos. Ce modèle de management permettrait de mieux s'imprégner notamment de l'organisation des transports, l'environnement économique et juridique de taxis-motos, transport de personnes, l'achat de prestations transport et logistique, les douanes et le financement des opérations internationales, l'exploitation d'une entreprise de transport, la réglementation nationale et internationale ou encore l'économie des transports de voyageurs et la gestion financière d'une entreprise de transport routier (<https://www.cnam-bretagne.fr/formation/transport/exploitation-dune-entreprise-de-transport-de-marchandises-attestation-de-capacite-de-transport.>, s.d.).

Enfin, pour tendre vers une régulation efficace des taxis-motos à Kinshasa, les autorités urbaines doivent tout d'abord définir le rôle et les / les options à lever pour réguler efficacement le secteur des taxis-motos à Kinshasa (O.P Agarwal, 2018).

5 CONCLUSION

À l'issue de cette analyse sur le management de transport et régulation des taxis-motos à Kinshasa, nous avons démontré que la situation exacte de la régulation de ces engins à Kinshasa à travers la grille d'enquête qui a été soumise aux enquêtés. Pour atteindre cet idéal, nous avons constitué notre population d'étude à travers les grappes telles que: les usagers de la mototaxi (clients), les motocyclistes, les agents de transports, les Agent de la Police de Circulation Routière et Autres.

Pour réaliser notre enquête, nous avons recouru à la technique d'échantillonnage aléatoire par grappes. À l'aide de l'enquête menée dans les différents coins de la ville de Kinshasa, les constats suivants ont été dégagés concernant la régulation des taxis-motos à Kinshasa. Le secteur des taxis-motos à Kinshasa est rongé par les problèmes tels que: le non-respect du code de la route; la désobéissance aux ordres donnés par les PCR et Agents de transport; une conduite anarchique, très mauvaise et désordonnée; un comportement qualifié de sauvage, brutal et l'impoli; une incompétence; conduite sous l'effet de l'alcool; la tracasserie policière et un abandon des autorités de la ville dans la régulation de taxi-moto. Certes, la liste n'est pas exhaustive; et tous ces faits susmentionnés, traduisent à suffisance l'anarchie, le laxisme de la part des autorités urbaines, ainsi que le non-respect d'une réglementation presque inexistant.

Toutefois, dans cette publication scientifique, il a été question de spécifier que les taxis-motos comme mode de transport à usage commercial a connu une forte croissance durant ces dix dernières années en Afrique subsaharienne, en Amérique latine et en Asie. Bien qu'offrant certains avantages en raison de sa grande manœuvrabilité, notamment sur les chaussées en mauvais état, et de sa capacité d'adaptation à la demande, ce mode de transport commercial est responsable d'une augmentation des accidents de la circulation, des problèmes de gestion du trafic, du bruit généralisé, l'insécurité, de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. Tout au long de cette étude, nous avons présenté les incidences de la mototaxi à Kinshasa en évoquant les aspects positifs et négatifs de ce moyen de transport dans la vie de la population kinoise. Les axes tels que socio-culturel, sécuritaire et économique ont été épinglé pour mieux s'enquérir de la réalité effective de la régulation des taxis-motos à Kinshasa. Cependant, nous reconnaissons que les efforts déployés par les autorités pour réglementer le marché ont eu un effet contraire: ils ont aggravé le problème en créant des distorsions sur le marché. Les

opérateurs exerçant dans ce secteur ont intérêt à maintenir le statu quo et faire un bon usage de leur pouvoir économique et politique pour garantir une régulation effective des taxis-motos à Kinshasa en vue de s'assurer d'une influence politique susceptible de favoriser l'adoption de politiques visant à protéger les intérêts des uns et des autres.

En définitive, pour une régulation efficace de taxis-motos, nous avons recommandé aux autorités urbaines de la ville de Kinshasa de mettre en exergue le management de transport comme modèle approprié.

Enfin, pour tendre vers une régulation efficace de taxi-moto à Kinshasa, les autorités urbaines doivent tout d'abord définir le rôle et les / les options à lever pour réguler les motos taxis dans cette mégapole. Nous avons fait observer que ce choix dépend vraiment de l'ampleur des externalités négatives subies par la ville. Les options à prendre ne doivent présenter que les choix qui peuvent être faits au fur et à mesure de la dégradation de la situation.

REFERENCES

- [1] AJAY KUMAR. (Avril 2011). Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines « Une perspective d'économie politique » Série transport urbain,. Kinshasa: Document d'analyse SSATP No. 13.
- [2] AFCAP. (Novembre 2019).: République Démocratique du Congo, Améliorer la compréhension sur l'utilisation sécurisée des motos et motos à trois roues pour le transport rural, p4. Kinshasa: AFCAP: Rapport final.
- [3] DESKECO. (2019, Octobre 29). Récupéré sur www.deskeco.com.
- [4] CHRIS M'THATU L., N. D. (2022, Septembre 21). « Circulation Routière à Kinshasa ». Carrefour 3.
- [5] malukisa. (2018, 05 2). Récupéré sur www.eca-creac.eu.
- [6] RECAP. (Novembre 2019). Améliorer la compréhension sur l'utilisation sécurisée des motos et motos à trois roues pour le transport en RDC. Kinshasa: AFCAP.
- [7] s.d.). Récupéré sur www.revuegeo-univdaloa.net.
- [8] NTUMBA, H. (2021, juin 20). Récupéré sur www.Lepotentiel.cd.
- [9] s.d.). Récupéré sur www.u-bordeaux.fr.
- [10] MARION, A. (1996). Le diagnostic d'entreprise. Cadre méthodologique. Paris: Economica.
- [11] M. CROZIER, e. E. (1977). L'acteur et le système. Paris: Ed. Du Seuil.
- [12] HAZEM BEN AISSA. (13-15 Juin 2001). Quelle méthodologie de recherche approfondie pour une construction de la recherche en gestion. Xème Conférence de l'Association Internationale de Management Stratégique.
- [13] Daniel, C. (2003). L'enquête de terrain. Paris: La Découverte.
- [14] Kinshasa, C. P. (2022, Juillet 21). COMMUNIQUE (APPEL A TEMOIN). Récupéré sur Express-News.
- [15] (s.d.). Récupéré sur <http://www.echantillonnageengrappes-definitionetexemples-Voxco.pdf>,
<http://www.statcan.ge.eg/edu/power-pouvoir/ch13/5214895-fra.htm35210.pdf>
- [16] M'THATU L., N. D. (2020). « Circulation Routière à Kinshasa ». Le Carrefour Congolais, pp. p.113-140.
- [17] s.d.). Récupéré sur www.redhac.info.
- [18] MALUKISA. (2018, mai). Récupéré sur <https://www.google.com/search?client>.
- [19] NKASHAMA, J. (2019, 10 31). www.radio-okapi.com.
- [20] <https://www.acpcongo.com/index.php>. (2021, 04 15).
- [21] MAPUKU, T. D. (2022, 03 21). www.Echo du développement.
- [22] ABAINGI, T. (2021, 12 23). Récupéré sur <https://www.HABARI, RDC>.
- [23] MAKUTA, C. (s.d.). Récupéré sur <https://www.fr.allafrica.com>. Le Potentiel (Kinshasa).
- [24] (s.d.). Récupéré sur www.mediacongo.net.
- [25] (s.d.). Récupéré sur <https://www.lisapo>.
- [26] HOLMES, E. W. (2019). Le problème de la conduite sous l'influence de la drogue chez les jeunes et les approches de prévention. Centre canadien de lutte contre les toxicomanies. revue systématique de la littérature, Ottawa (Ontario).
- [27] (s.d.). Récupéré sur <http://www.business-et-finances.com>.
- [28] <https://www.fondapol.org/etude/teyssier-la-regulation-professionnelle-des-regles-non-etatiques>.
- [29] (s.d.). Récupéré sur www.fondapol.
- [30] (2020, Décembre mardi 1). Récupéré sur <https://www.adiactv: Adiac-congo.com>: Réglementation des taxis-motos: une réforme très attendue,.
- [31] MUAMBA, C. (s.d.). Récupéré sur <https://www.ACTUALITE.CD – Next Corp>.
- [32] (s.d.). Récupéré sur <https://www.bordeaux-inp.fr/IUT>.
- [33] (s.d.). Récupéré sur <https://www.cnam-bretagne.fr/formation/transport/exploitation-dune-entreprise-de-transport-de-marchandises-attestation-de-capacite-de-transport>.
- [34] O.P Agarwal, G. P. (2018). Elaborer une Politique de Transport Urbain: Quelles sont les options et comment choisir ?, Ed.Banque Mondiale/BIRD.