



## **FORMALISATION, CONTRAINTES ET PERSPECTIVES DU SECTEUR TAXI-MOTO À KIKWIT (2018–2024)**

**<sup>1</sup>Rose NKEKE OKAR-MBEL, <sup>2</sup>Serge NTUABOY OSONKIE, <sup>3</sup>Fabrice KUZANWA OLAME, <sup>4</sup> Godeliev YAMBA EKOW**

<sup>1</sup>Assistante à l'Université de Kikwit (UNIK) et Chercheuse à l'Université Pédagogique Nationale (UPN); <sup>2</sup> Chef de Travaux à l'Institut Supérieur Pédagogique (ISP) de Bandundu et Chercheur à l'Université Pédagogique Nationale (UPN); <sup>3</sup>Assistant et Chercheur à l'Université Pédagogique Nationale (UPN) et au Centre de Recherche en Sciences Humaines (CRESH); <sup>4</sup> Chef de Travaux à l'Institut Supérieur Pédagogique (ISP) de Bandundu.

**Abstract:** This study examines the determinants of formalization, constraints, and future prospects of the motorcycle taxi sector in the city of Kikwit from 2018 to 2024. Using a mixed-methods approach combining a quantitative survey of 181 stakeholders with qualitative interviews, the findings highlight the significant influence of age, education level, length of experience, road safety training, and social protection on registration and official recognition. Despite a perceived improvement in quality of life, the sector faces persistent challenges such as administrative harassment, disorganized taxation, poor infrastructure, and limited social coverage. The study emphasizes the need for inclusive and coordinated governance mechanisms to ensure sustainable formalization of the sector.

**Keywords:** Motorcycle taxi ; Formalization ; Urban development

**RESUME :** Cette étude analyse les déterminants de la formalisation, les contraintes et les perspectives du secteur taxi-moto dans la ville de Kikwit sur la période 2018–2024. À partir d'une approche méthodologique mixte combinant enquête quantitative auprès de 181 acteurs du secteur et entretiens qualitatifs, l'analyse met en évidence le rôle déterminant de l'âge, du niveau d'étude, de l'ancienneté dans l'activité, de la formation en sécurité routière et de la protection sociale dans l'immatriculation et la reconnaissance officielle des taxis-motos. Les résultats montrent également que, malgré une amélioration relative de la qualité de vie des acteurs, le secteur reste confronté à des contraintes majeures telles que les tracasseries administratives, la fiscalité désorganisée, l'insuffisance des infrastructures et l'absence de couverture sociale adéquate. L'étude conclut à la nécessité d'une meilleure gouvernance du secteur à travers des mécanismes de formalisation inclusifs et concertés.

**Mots-clés :** Taxi-moto ; Formalisation ; Développement urbain

**Digital Object Identifier (DOI):** <https://doi.org/10.5281/zenodo.18346448>

### **1 Introduction**

Le secteur du transport urbain constitue un levier essentiel du développement socioéconomique dans les villes africaines en général et en République Démocratique du Congo en particulier. À Kikwit, face à l'insuffisance des transports publics formels, le taxi-moto s'est progressivement imposé comme un mode de transport dominant, répondant aux besoins de mobilité de la population tout en offrant des opportunités d'emplois à une frange

importante de la jeunesse urbaine (Banque mondiale, 2019, p. 45). Toutefois, cette expansion rapide s'est opérée dans un contexte marqué par une faible régulation institutionnelle, exposant le secteur à des problèmes de formalisation, de sécurité routière, de fiscalité et de protection sociale.

Malgré son importance économique et sociale, le secteur taxi-moto à Kikwit demeure largement informel. L'absence de cadres réglementaires clairs, la multiplicité des acteurs intervenant dans la perception des taxes et les tracasseries administratives constituent des freins majeurs à la formalisation (Tshibangu, 2020, p. 112). Cette situation soulève une problématique centrale : quels sont les facteurs qui influencent l'immatriculation et la reconnaissance officielle des taxis-motos à Kikwit, et comment ces facteurs affectent-ils la durabilité du secteur entre 2018 et 2024 ?

Afin de répondre à cette problématique, notre recherche s'appuie sur les hypothèses suivantes :

- les caractéristiques socio-démographiques (âge, niveau d'étude, ancienneté) influencent significativement la formalisation des taxis-motos ;
- les conditions d'exercice (formation, sécurité routière, accidents) affectent la reconnaissance officielle du secteur ;
- les contraintes institutionnelles et économiques (taxes, tracasseries, absence de couverture sociale) limitent la formalisation, tandis que les perspectives organisationnelles la favorisent.

L'objectif général de cette étude est d'analyser les déterminants de la formalisation, les contraintes et les perspectives du secteur taxi-moto à Kikwit sur la période 2018–2024. De manière spécifique, il s'agit :

- d'identifier le profil socio-économique des acteurs du taxi-moto ;
- d'évaluer les contraintes réglementaires et institutionnelles ;
- d'analyser les facteurs explicatifs de l'immatriculation et de la reconnaissance officielle ;
- de proposer des pistes d'amélioration pour une meilleure organisation du secteur.

Le choix de cette thématique se justifie par l'importance croissante du taxi-moto dans l'économie locale de Kikwit et par le manque d'études empiriques approfondies sur sa formalisation. Sur le plan scientifique, cette recherche enrichit la littérature sur l'économie informelle urbaine (ILO, 2018, p. 67). Sur le plan pratique, elle fournit aux autorités locales et aux acteurs du secteur des éléments d'aide à la décision pour une meilleure gouvernance du transport urbain.

Plusieurs études menées en Afrique subsaharienne montrent que le taxi-moto constitue à la fois une solution de mobilité et une source de risques socio-économiques (Kumar & Barrett, 2017, p. 93 ; Ndaywel, 2021, p. 158). Cependant, peu de travaux ont porté spécifiquement sur Kikwit. Cette recherche est donc délimitée spatialement à la ville de Kikwit et temporellement à la période 2018–2024, avec un accent particulier sur la formalisation institutionnelle.

## 2. Matériel et méthodes

Notre population est constituée de l'ensemble des conducteurs de taxis motos, les, les autorités municipales, les responsables syndicaux et les commerçants influencés par le transport moto à Kikwit. En effet, l'échantillon est constitué de 181 sujets dont 52 propriétaires, 71 chauffeurs (gestionnaires), 16 chauffeurs-Propriétaires, 18 gestionnaires et 24 locataires de taxi motos qui ont accepté de répondre à notre questionnaire. Pour ce faire, notre recherche a adopté une approche méthodologique mixte : quantitative et qualitative. L'approche qualitative est basée sur un sondage réalisé auprès des conducteurs de taxis motos, les, les autorités municipales, les responsables syndicaux et les commerçants influencés par le transport moto à Kikwit en vue de collecter leurs opinions sur les problèmes relatifs à la formalisation, aux contraintes et perspectives du secteur taxi-moto à Kikwit. L'approche qualitative a consisté à réaliser des interviews semi directes avec quelques acteurs des taxi motos de la ville de Kikwit dans le but de compléter les données quantitatives issues de l'enquête. En effet, pour nous permettre d'identifier les principaux facteurs associés à la formalisation, aux contraintes et perspectives du secteur taxi-moto à Kikwit, nous avons opté de travailler avec le modèle « logit ».

D'où :  $Y_i = \alpha + \beta_1 Q_1 + \beta_2 Q_2 + \beta_3 Q_3 + \beta_4 Q_4 + \beta_5 Q_5 + \beta_6 Q_6 + \beta_7 Q_8 + \beta_8 Q_9 + \beta_9 Q_{10} + \beta_{10} Q_{11} + \beta_{11} Q_{12} + \beta_{12} Q_{13.1} + \beta_{13} Q_{13.2} + \beta_{14} Q_{13.3} + \beta_{15} Q_{13.4} + \beta_{16} Q_{13.5} + \beta_{17} Q_{14} + \beta_{18} Q_{15} + \beta_{19} Q_{16} + \beta_{20} Q_{17.1} + \beta_{21} Q_{17.2} + \beta_{22} Q_{17.3} + \beta_{23} Q_{17.4} + \beta_{24} Q_{17.5} + \beta_{25} Q_{17.6} + \beta_{26} Q_{17.7} + \mu (1)$

Avec :  $\alpha$  = la constance;  $\beta_1$  à  $\beta_{26}$  = les paramètres à estimer;  $Q_1$  à  $Q_{17.7}$  = les variables indépendantes retenues;  $\mu$  = le terme d'erreur ou variable aléatoire.

L'objectivité et la quantification des données reposent sur le fait que notre étude repose sur des données quantitatives collectées via un questionnaire structuré, ce qui permet une mesure objective des phénomènes étudiés. Ce qui nous a aussi permis de bien observer et mesurer la réalité de la formalisation, des contraintes et perspectives du secteur taxi-moto à Kikwit de manière indépendante. L'analyse statistique nous a permis d'établir des relations causales à l'aide de tests de Chi<sup>2</sup> et logit. L'objectif de notre recherche étant d'identifier les

déterminants de la formalisation, des contraintes et perspectives du secteur taxi-moto à Kikwit, ce qui implique une volonté de généralisation des résultats à partir d'un échantillon représentatif 181 sujets. Notre neutralité se justifie en ce que nous n'influençons aucune des données collectées. Ce qui garantit que les résultats reflètent la réalité du secteur de taxi-moto à Kikwit observée plutôt que nos propres perceptions. En rapport avec notre recherche, nous avons jugé utile d'utiliser l'approche positiviste. Le positivisme est une approche épistémologique qui affirme que la connaissance scientifique est la seule forme de connaissance véritable et fiable. Il repose sur l'idée que les phénomènes doivent être étudiés à partir des faits observables et des relations entre eux, en excluant toute spéculation métaphysique ou théologique. Le positivisme est principalement associé à Auguste Comte, qui a développé cette doctrine dans son ouvrage majeur du cours de philosophie positive (1830-1842:25-30).

### 3. Résultats et discussion

#### 3.1. Présentation des résultats

##### 3.1.1. Analyse univariée

**Tableau 1 : Variable dépendante**

QUESTIONS	REPONSES	F	%
7. Êtes-vous immatriculé et reconnu par la mairie ou une association ? $Q_7$	0. Oui 1. Non	107 74	59,12 40,88

Sources : Résultats des Auteurs

Sur un effectif de 181 soit 100,00% des sujets enquêtés : 107 soit 59,12% ont dit Oui elles sont immatriculées et reconnues par la mairie ou une association et 74 soit 40,88% ont dit Non. La plupart soit 59,12% de nos sujets ont dit Oui elles sont immatriculées et reconnues par la mairie ou une association. Ce qui est normal parce qu'il est difficile de travailler dans le taxi-moto sans se faire immatriculer et reconnaître auprès de la mairie.

**Tableau 2 : Profil du répondant**

QUESTIONS	REPONSES	F	%
1. Statut $Q_1$	1. Propriétaire 2. Chauffeur (gestionnaire) 3. Chauffeur-Propriétaire 4. Gestionnaire 5. Locateur	52 71 16 18 24	28,73 39,23 8,84 9,94 13,26
2. Sexe $Q_2$	0. Féminin 1. Masculin	43 138	23,76 76,24
3. Âge $Q_3$	1. -25 ans 2. 26-35 ans 3. 36-45 ans 4. +46 ans	33 67 57 24	18,23 37,02 31,49 13,26
4. Statut matrimonial $Q_4$	1. Célibataire 2. Marié(e) 3. Divorcé(e) 4. Veuf(ve)	40 92 29 20	22,10 50,83 16,02 11,05
5. Niveau d'étude $Q_5$	1. Sans instruction 2. Primaire 3. Secondaire 4. Supérieur/Universitaire	20 29 93 39	11,05 16,02 51,38 21,55
6. Depuis combien d'années exercez-vous ou utilisez-vous les services de taxi moto ? $Q_6$	1. Moins de 1 an 2. 1 à 3 ans 3. 4 à 6 ans 4. Plus de 6 ans	12 49 69 51	6,63 27,07 38,12 28,18

Sources : Résultats des Auteurs

A la lecture de ce tableau, sur l'effectif de 181 soit 100,00% des répondants :

- 52 soit 28,73 sont des Propriétaires, 71 soit 39,23% des Chauffeurs (gestionnaires), 16 soit 8,84% des Chauffeurs-Propriétaires, 18 soit 9,94% des Gestionnaires et 24 soit 13,26% Locateur. la plupart de nos répondants soit 67,96% sont des propriétaires et des chauffeurs (gestionnaires). Étant donné que l'avènement de taxi-motos est venu améliorer les conditions de vie de la ville de Kikwit, beaucoup de

gens se sont investis dans cette activité pour subvenir à leur besoins vitaux et d'autres en ont profité pour s'embaucher. C'est pourquoi nous avons beaucoup plus interrogés les propriétaires et les chauffeurs (gestionnaires).

- 43 soit 23,76% sont des femmes et 138 soit 76,24% sont des hommes. la majorité de nos sujets soit 76,24% sont des hommes. Étant donné que le secteur de taxi moto est très dangereux à cause surtout des accidents réguliers, rares sont des femmes qui se lancent dans cette activité comme chauffeur et ou propriétaires. C'est pourquoi nous avons plus interrogé les hommes que des femmes. Les quelques femmes faisant partie de nos investigations sont en soit des propriétaires et/ou gestionnaires des taxi-motos.
- 33 soit 18,23% ont -25 ans, 67 soit 37,02% sont de la tranche 26-35 ans, 57 soit 31,49% sont la tranche 36-45 ans et 2' soit 13,26% sont la tranche +46 ans. La quasi-totalité de nos sujets soit 86,74% de 46 ans. Ce qui se justifie par le fait que ce sont beaucoup plus de jeunes qui s'adonnent aux taxi-motos en vue de se faire embaucher et éviter le chômage.
- 40 soit 22,10% sont des célibataires, 92 soit 50,83% sont des marié(e), 29 soit 16,02% sont des divorcé(e)s et 20 soit 11,05% sont des veuf(ve)s. la majorité de nos enquêtés soit 72,93% sont des célibataires et des marié(e)s. Etant donné que nous avons beaucoup plus interrogé les jeunes, ces derniers sont soit des célibataires qui cherchent des moyens pour se positionner ou des jeunes mariés, soit des jeunes-mariés qui cherchent de quoi à subvenir aux besoins de leurs ménages. C'est ce qui justifie ces résultats.
- 20 soit 11,05% sont sans instruction, 29 soit 16,02 sont du niveau primaire, 93 soit 51,38% sont du niveau secondaire et 39 soit 21,55% sont du niveau supérieur/universitaire. La plupart de nos sujets sont des niveaux secondaires et supérieurs/universitaires. Ceci peut se justifier par le fait que bon nombre d'entre eux se trouvent en situation de chômage déguisé et font le taxi-moto pour ne fut-ce que résoudre leur problème. Mais aussi, on ne peut bien conduire et/ou bien gérer le taxi-moto que si on a étudié.
- 12 soit 6,63% ont une expérience de moins de 1 an, 49 soit 27,07% de 1 à 3 ans, 69 soit 38,12% de 4 à 6 ans et 51 soit 28,18% de plus de 6 ans. Majoritairement 93,37% nous nous sommes entretenus avec des sujets qui ont une expérience de plus 1 ans dans le taxi-moto car rares sont les débutant qui acceptent de répondre aux enquêteurs les assimilant aux agents de l'Etat mais aussi le taxi moto date de plus d'une année dans la ville de Kikwit.

**Tableau 3 : Conditions d'exercice et cadre réglementaire**

QUESTIONS	REPONSES	F	%
8. Avez-vous reçu une formation en sécurité routière ? $Q_8$	0. Oui	131	72,38
	1. Non	50	27,62
9. Portez-vous régulièrement un casque ? $Q_9$	0. Oui	130	71,82
	1. Non	51	28,18
10. Avez-vous déjà eu un accident ? $Q_{10}$	0. Oui	136	75,14
	1. Non	45	24,86
11. Si oui, combien de fois au cours des 12 derniers mois ? $Q_{11}$	1. 1	33	18,23
	2. 2	22	12,15
	3. 3	67	37,02
	4. Plus 3	59	32,60

Sources : Résultats des Auteurs

Au regard de ce tableau, sur un effectif de 181 soit 100,00% des personnes interrogées :

- 131 soit 72,38% ont dit Oui elles ont reçu une formation en sécurité routière et 50 soit 27,62% ont dit Non. La majorité soit 72,38% de nos répondants ont dit Oui elles ont reçu une formation en sécurité routière car certaines, pour les chauffeurs surtout on ne peut pas rouler à moto si l'on ne connaît les codes de la route.
- 130 soit 71,82% ont dit Oui elles portent régulièrement un casque et 51 soit 28,18% ont dit Non. La plupart soit 71,82% de nos sujets ont dit Oui elles portent régulièrement un casque. Ce qui se justifie par le fait qu'on exige aux conducteurs de ne pas rouler sans casque. Toutefois, ces réactions seraient fantaisistes étant donné que l'on constate sur terrain que rares sont des conducteurs de taxi-moto qui portent des casques de protection.

- 136 soit 75,12% ont dit Oui elles ont déjà eu un accident et 45 soit 24,86% ont dit Non. la majorité soit 75,14% de nos répondants ont dit Oui ils ont déjà eu un accident. Chaque jour qui passe, dans des lieux stratégiques de la ville de Kikwit, on assiste à des accidents de circulation dus surtout à l'excès de vitesse. C'est ce qui justifie le fait que presque tout le monde affirme connaître au moins un accident.
- 33 soit 18,23% ont eu au cours des 12 derniers mois un accident, 22 soit 12,15% ont eu 2 accidents, 67 soit 37,02% en ont eu 3 et 59 soit 32,60% en ont eu plus de 3. La plupart de nos enquêtés soit 69,62% ont eu au cours des 12 derniers mois au moins 3 accidents ou plus de 3. Mêmes justifications que la variable avoir connu un accident.

Tableau 4 : Contraintes et perspectives

QUESTIONS	REPONSES	F	%
12. Rencontrez-vous des obstacles ? $Q_{12}$	0. Oui 1. Non	153 28	84,53 15,47
13.1. Tracasseries $Q_{13.1}$	0. Oui 1. Non	171 10	94,48 5,52
13.2. Infrastructures $Q_{13.2}$	0. Oui 1. Non	167 14	92,27 7,73
13.3. Accidents $Q_{13.3}$	0. Oui 1. Non	173 8	95,58 4,42
13.4. Taxes $Q_{13.4}$	0. Oui 1. Non	170 11	93,92 6,08
13.5. Autre $Q_{13.5}$	0. Oui 1. Non	152 29	83,98 16,02
14. En cas de maladie ou d'accident, bénéficiez-vous d'une aide ou couverture ? $Q_{14}$	1. Oui 2. Non 3. Je cotise à une mutuelle 4. Dépend de mes revenus	10 56 30 85	5,52 30,94 16,57 46,96
15. Souhaiteriez-vous une meilleure organisation de votre secteur ? $Q_{15}$	0. Oui 1. Non	107 74	59,12 40,88
16. Globalement, estimatez-vous que votre qualité de vie s'est améliorée ? $Q_{16}$	1. Oui, beaucoup 2. Oui, un peu 3. Pas du tout	54 88 39	29,83 48,62 21,55
17.1. Carte professionnelle pour conducteurs $Q_{17.1}$	0. Oui 1. Non	169 12	93,37 6,63
17.2. Révision des tarifs et transparence $Q_{17.2}$	0. Oui 1. Non	165 16	91,16 8,84
17.3. Création d'un fond d'assurance maladie $Q_{17.3}$	0. Oui 1. Non	165 16	91,16 8,84
17.4. Dialogue régulier avec les autorités $Q_{17.4}$	0. Oui 1. Non	150 31	82,87 17,13
17.5. Accès au microcrédit pour achat de motos $Q_{17.5}$	0. Oui 1. Non	162 19	89,50 10,50
17.6. Création de parkings réservés et zones sécurisées $Q_{17.6}$	0. Oui 1. Non	158 23	87,29 12,71
17.7. Autre $Q_{17.7}$	0. Oui 1. Non	116 65	64,09 35,91

Sources : Résultats des Auteurs

Sur un effectif de 181 soit 100,00% des répondants, ce tableau nous montre que:

- soit 84,53% ont dit Oui ils rencontrent des obstacles et 28 soit 15,47% ont dit Non. La majorité soit 84,53% de nos sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles. Les difficultés étant inhérentes à la vie humaine, il est normal que presque tous les répondants reconnaissent les avoirs rencontrés.
- 171 soit 94,48% des sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles liées aux tracasseries et 10 soit 5,52% ont dit Non. La plupart soit 94,48% des sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles liées aux tracasseries. Ce qui se justifie par le fait que les tracasseries récurrence de ces tracasseries par les agents e l'ordre et de services de transport qui ne cessent de traumatiser ce secteur.

- 167 soit 92,27% des sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles liées aux infrastructures et 14 soit 7,73% ont dit Non. La quasi-totalité soit 92,27% des sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles liées aux infrastructures. Etant donné que la ville de Kikwit n'a qu'une seule route principale, il est alors normal qu'il se pose les problèmes d'infrastructures routières. C'est ce qui justifie cette affirmation.
- 173 soit 95,27% des sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles liées aux accidents et 8 soit 4,42% ont dit Non. Presque tous soit 95,27% des sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles liées aux accidents. Comme dit ci-avant, le manque d'infrastructures, l'excès de vitesse, la liste n'étant pas exhaustive, ne peuvent qu'être sources des accidents de circulation. C'est pourquoi nos enquêtés en ont largement épingle.
- 170 soit 93,92% des sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles liées aux taxes et 11 soit 6,08% ont dit Non. La majorité soit 93,92% des sujets ont dit Oui ils rencontrent des obstacles liées aux taxes. Avec le comportement de nos agents taxateurs et contrôleurs qui tracassent les transporteurs même s'ils sont en ordre, c'est évident que nos répondants réagissent ainsi.
- 152 soit 83,98% des sujets ont dit Oui ils rencontrent d'autres obstacles et 29 soit 16,02% ont dit Non. La plupart soit 83,98% des sujets ont dit Oui ils rencontrent d'autres obstacles. Comme dit ci-haut, aucune œuvre humaine ne manque des problèmes, il est évident que ces enquêtés disent qu'ils rencontrent des obstacles.
- 10 soit 5,52% sujets ont dit Oui en cas de maladie ou d'accident, ils bénéficient d'une aide ou couverture, 56 soit 30,94% ont dit Non, 30 soit 16,57% ont dit Non ils ne cotisent pas à une mutuelle et 85 soit 46,96% ont dit que tout dépend de leurs revenus. C'est pour ainsi dire que la majorité a dit que les cotisations dépendent des revenus.
- 107 soit 59,12% ont dit Oui ils ssouhaitent une meilleure organisation de leur secteur et 74 soit 40,88% ont dit Non. Bon nombre de nos sujets soit 59,12% ont dit Oui ils ssouhaitent une meilleure organisation de leur secteur. Ce souhait est motivé par le souci d'avoir meilleure organisation pour bonne marche des activités de taxi moto au vue des désordres constaté dans ce secteur.
- 54 soit 29,83% ont dit Oui globalement, ils estiment que leur qualité de vie s'est beaucoup améliorée, 88 soit 48,62% ont dit Oui un peu et 39 soit 21,55% ont dit pas du tout. La plupart de nos répondants soit 78,45% la qualité de vie s'est beaucoup améliorée. Au vue de ce que nous avons constaté ci-haut sur le plan social, il est normal que les répondants disent que leur niveau de vie s'est amélioré.
- 169 soit 93,37% des sujets ont dit Oui aux Carte professionnelle pour conducteurs et 12 soit 6,63% ont dit Non. La quasi-totalité soit 93,37% des sujets ont dit Oui aux Carte professionnelle pour conducteurs. Ce qui se justifie par leur souci majeur de mieux organiser ce secteur mais aussi de bien identifier tous les acteurs qui y interviennent en vue d'identifier ou repérer les hors la loi qui ternissent l'image de ce secteur.
- 165 soit 91,16% des sujets ont dit Oui aux Révision des tarifs et transparence et 16 soit 8,84% ont dit Non. La majorité soit 91,16% des sujets ont dit Oui aux Révision des tarifs et transparence. Ce qui se justifie par le souci de couvrir toutes les charges relatives à leurs activités, à savoir les taxes, les tracasseries des PCR et des agents de transport, les pannes, les entretiens, ...
- 150 soit 82,87% des sujets ont dit Oui à la Création d'un fond d'assurance maladie et 31 soit 17,13% ont dit Non. La plupart soit 82,87% des sujets ont dit Oui à la Création d'un fond d'assurance maladie. Au vue des obstacles et problèmes ces transporteurs rencontrent, c'est normal que la majorité cherche à s'assurer.
- 162 soit 89,50% des sujets ont dit Oui au Dialogue régulier avec les autorités et 19 soit 10,50% ont dit Non. La majorité soit 89,50% des sujets ont dit Oui au Dialogue régulier avec les autorités. Ce qui se justifie par les soucis criant de trouver des solutions aux problèmes qu'ils rencontrent avec les agents de l'ordre et de mieux réglementer le secteur.
- 158 soit 87,29% des sujets ont dit Oui à la Création de parkings réservés et zones sécurisées et 23 soit 12,71% ont dit Non. La plupart soit 87,29% des sujets ont dit Oui à la Création de parkings réservés et zones sécurisées. Comme on peut le constater à travers presque les grandes agglomérations de la RDC, il n'y a pas des parkings propres aux taxi-motos. Ce qui est parfois la source d'arrestations et des tracasseries dans ce secteur. D'où la justification de cette proposition.

- 116 soit 64,09% des sujets ont dit Oui aux autres propositions et 65 soit 35,91% ont dit Non. Bon nombre soit 64,09% des sujets ont dit Oui aux autres propositions. En vue de la meilleure organisation de ce secteur pour l'intérêt commun et au vue des problèmes qui se posent dans ce secteur, les exploitants de taxi-motos ne peuvent qu'envisager d'autres propositions en vue de palier à tous les problèmes y relatifs.

### 3.1.2. Analyse bivariée

**Tableau 5 : Profil du répondant**

Variables	Chi-2	P-value
1. Statut $Q_1$	13,0309	0,011
2. Sexe $Q_2$	0,3151	0,575
3. Âge $Q_3$	7,2310	0,065
4. Statut matrimonial $Q_4$	10,9036	0,012
5. Niveau d'étude $Q_5$	2,6903	0,442
6. Depuis combien d'années exercez-vous ou utilisez-vous les services de taxi moto ? $Q_6$	19,5415	0,000

Sources : Résultats des Auteurs

Au regard des résultats ci-haut présentés :

- pour les variables statut, sexe, et niveau d'études leurs plus-values respectives étant supérieures à 10,00%, l'hypothèse nulle est acceptée. Ce qui veut dire qu'il n'y a pas une association statistiquement significative entre ces variables indépendantes et notre variable d'intérêt (l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.). Ce qui veut dire qu'aucune de ces variables n'a une influence sur l'immatriculation et la reconnaissance de taxi moto à Kikwit.
- la variable âge sa plus-value est supérieure à 5,00% mais inférieure à 10,00%, l'hypothèse nulle est rejetée. Ce qui veut dire qu'il y a une association statistiquement significative entre ces variables indépendantes et notre variable d'intérêt (l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.). Autrement dit, chacune de ces variables a une influence sur l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.
- pour les variables statut matrimoniale et ancienneté, leurs plus-values respectives étant inférieure à 5,00%, l'hypothèse nulle est rejetée. Ce qui veut dire qu'il y a une association statistiquement significative entre ces variables indépendantes et notre variable d'intérêt (l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.). Ce qui veut dire toutes ces variables ont une influence sur l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.

**Tableau 6 : Conditions d'exercice et cadre réglementaire**

Variables	Chi-2	P-value
8. Avez-vous reçu une formation en sécurité routière ? $Q_8$	1,3546	0,244
9. Portez-vous régulièrement un casque ? $Q_9$	1,1202	0,290
10. Avez-vous déjà eu un accident ? $Q_{10}$	0,8286	0,363
11. Si oui, combien de fois au cours des 12 derniers mois ? $Q_{11}$	1,9891	0,575

Sources : Résultats des Auteurs

Au regard des résultats ci-haut présentés, pour toutes ces variables, en l'occurrence : form reçue séc rout, port régulier de casque, déjà eu un accident et nomb fois 12 derniers mois, leurs plus-values respectives sont supérieures 10,00%. Leurs plus-values respectives étant supérieures 10,00%, l'hypothèse nulle est acceptée. Ce qui veut dire qu'il n'y a pas une association statistiquement significative entre ces variables indépendantes et notre variable d'intérêt. C'est pour ainsi dire qu'aucune de ces variables n'a une influence sur l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.

**Tableau 7 : Contraintes et perspectives**

Variables	Chi-2	P-values
12. Rencontrez-vous des obstacles ? $Q_{12}$	0,4213	0,516
13.1. Tracasseries $Q_{13.1}$	1,6004	0,206

13.2. Infrastructures $Q_{13.2}$	0,0244	0,876
13.3. Accidents $Q_{13.3}$	0,2878	0,592
13.4. Taxes $Q_{13.4}$	0,1012	0,750
13.5. Autre $Q_{13.5}$	0,5855	0,444
14. En cas de maladie ou d'accident, bénéficiez-vous d'une aide ou couverture ? $Q_{14}$	20,3246	0,000
15. Souhaiterez-vous une meilleure organisation de votre secteur ? $Q_{15}$	5,6747	0,017
16. Globalement, estimez-vous que votre qualité de vie s'est améliorée ? $Q_{16}$	8,7907	0,012
17.1. Carte professionnelle pour conducteurs $Q_{17.1}$	0,3032	0,582
17.2. Révision des tarifs et transparence $Q_{17.2}$	1,8322	0,176
17.3. Création d'un fond d'assurance maladie $Q_{17.3}$	5,8506	0,016
17.4. Dialogue régulier avec les autorités $Q_{17.4}$	5,1850	0,023
17.5. Accès au microcrédit pour achat de motos $Q_{17.5}$	0,1435	0,705
17.6. Création de parkings réservés et zones sécurisées $Q_{17.6}$	0,0335	0,855
17.7. Autre $Q_{17.7}$	1,2691	0,260

Sources : Résultats des Auteurs

Au regard des résultats ci-haut présentés :

- pour les variables Rencontrez-vous des obstacles ?, Tracasseries, Infrastructures, Accidents, taxes, Autre, Carte professionnelle pour conducteurs, Révision des tarifs et transparence, Accès au microcrédit pour achat de motos, Création de parkings réservés et zones sécurisées et Autre, leurs plus-values respectives sont supérieures 10,00%. Leurs plus-values respectives étant supérieures 10,00%, l'hypothèse nulle est acceptée. Ce qui veut dire qu'il n'y a pas une association statistiquement significative entre ces variables indépendantes et notre variable d'intérêt. C'est pour ainsi dire qu'aucune de ces variables n'a une influence sur l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.
- pour la variable En cas de maladie ou d'accident, bénéficiez-vous d'une aide ou couverture, Souhaiterez-vous une meilleure organisation de votre secteur, Globalement, estimez-vous que votre qualité de vie s'est améliorée, Révision des tarifs et transparence et Dialogue régulier avec les autorités, leurs plus-values respectives sont inférieures à 5,00%. Leurs plus-values respectives étant inférieure à 5,00%, l'hypothèse nulle est rejetée. Ce qui veut dire qu'il y a une association statistiquement significative entre ces variables indépendantes et notre variable d'intérêt (l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.). Ce qui veut dire toutes ces variables ont une influence sur l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.

### 3.1.3. Analyse multivariée

Tableau 8 : Résultats de l'estimation du modèle

Variables	Coefficients	Prob>0,0000
1. Statut $Q_1$	0,1770302	0,456
2. Sexe $Q_2$	-0,1353892	0,835
3. Âge $Q_3$	-1,749943	0,000
4. Statut matrimonial $Q_4$	0,6063335	0,065
5. Niveau d'étude $Q_5$	0,9830235	0,002
6. Depuis combien d'années exercez-vous ou utilisez-vous les services de taxi moto ? $Q_6$	1,019704	0,006
8. Avez-vous reçu une formation en sécurité routière ? $Q_8$	-1,528454	0,018
9. Portez-vous régulièrement un casque ? $Q_9$	0,342532	0,604
10. Avez-vous déjà eu un accident ? $Q_{10}$	0,1988814	0,749
11. Si oui, combien de fois au cours des 12 derniers mois ? $Q_{11}$	0,1264044	0,627
12. Rencontrez-vous des obstacles ? $Q_{12}$	-0,7025449	0,340

13.1. Tracasseries $Q_{13.1}$	54,39754	0,995
13.2. Infrastructures $Q_{13.2}$	-33,95863	0,997
13.3. Accidents $Q_{13.3}$	21,57234	0,996
13.4. Taxes $Q_{13.4}$	-0,7214249	0,390
13.5. Autre $Q_{13.5}$	-0,3503966	0,217
14. En cas de maladie ou d'accident, bénéficiez-vous d'une aide ou couverture ? $Q_{14}$	2,504091	0,000
15. Souhaiterez-vous une meilleure organisation de votre secteur ? $Q_{15}$	-1,216168	0,003
16. Globalement, estimez-vous que votre qualité de vie s'est améliorée ? $Q_{16}$	-12,05941	0,999
17.1. Carte professionnelle pour conducteurs $Q_{17.1}$	-3,715752	1,000
17.2. Révision des tarifs et transparence $Q_{17.2}$	-19,39525	0,993
17.3. Création d'un fond d'assurance maladie $Q_{17.3}$	0,416916	0,689
17.4. Dialogue régulier avec les autorités $Q_{17.4}$	-1,917829	0,139
17.5. Accès au microcrédit pour achat de motos $Q_{17.5}$	1,128925	0,322
17.6. Création de parkings réservés et zones sécurisées $Q_{17.6}$	-0,5364491	0,399

Sources : Résultats des Auteurs

A la lumière de ce tableau:

- globalement la probabilité chi2 associée au test de Wald étant de moins de 5,00% soit 0,00%, notre modèle est globalement significatif càd au moins un des regresseurs retenus explique l'amélioration de niveau de vie à Kikwit qui est notre variable dépendante.
- par rapport à la probabilité( $P > (z)$ ), les résultats obtenus nous montrent que :
  - les variables indépendantes : Statut, sexe, Portez-vous régulièrement un casque, Avez-vous déjà eu un accident, Si oui, combien de fois au cours des 12 derniers mois, Rencontrez-vous des obstacles, tracasseries, infrastructures, taxes, autres, En cas de maladie ou d'accident, bénéficiez-vous d'une aide ou couverture, Carte professionnelle pour conducteurs, Révision des tarifs et transparence, Création d'un fond d'assurance maladie, Dialogue régulier avec les autorités, Accès au microcrédit pour achat de motos Création de parkings réservés et zones sécurisées et autres leurs probabilités respectives sont supérieures 0,05. Ce qui veut dire que ces variables ne sont pas statistiquement et significativement à 10,00%. C'est pour ainsi dire qu'elles n'ont pas d'influence sur l'immatriculation et la reconnaissance de taxi moto à Kikwit. Ce qui veut dire que toutes ces variables ne sont pas statistiquement et significativement associées à notre variable d'intérêt. En d'autres termes, elles n'ont aucune influence sur l'immatriculation et la reconnaissance de taxi moto à Kikwit.
  - Age, niveau d'études, Depuis combien d'années exercez-vous ou utilisez-vous les services de taxi moto, Avez-vous reçu une formation en sécurité routière, Souhaiterez-vous une meilleure organisation de votre secteur et Globalement, estimez-vous que votre qualité de vie s'est améliorée leurs probabilités respectives sont respectives sont inférieures à 0,05. Ce qui veut dire que ces variables sont statistiquement et significativement à 5,00%. C'est pour ainsi dire qu'elles ont de l'influence sur l'immatriculation et la reconnaissance de taxi moto à Kikwit. Ce qui veut dire que toutes ces variables sont statistiquement et significativement associées à notre variable d'intérêt. En d'autres termes, elles influencent sur l'immatriculation et la reconnaissance de taxi moto à Kikwit.
  - Statut matrimonial, sa probabilité est proche de 0,10. Ce qui veut dire que cette variable est statistiquement et significativement à 10,00%. C'est pour ainsi dire qu'elle a de l'influence sur l'immatriculation et la reconnaissance de taxi moto à Kikwit. Nous disons aussi que cette variable est statistiquement et significativement associée à notre variable d'intérêt. En d'autres termes, elle a une influence sur l'immatriculation et la reconnaissance de taxi moto à Kikwit.

- Les résultats indiquent que de toutes les variables statistiquement associées à la variable dépendante (l'immatriculation et la reconnaissance de taxi moto à Kikwit.), les variables indépendantes :
  - Sexe, âge, Avez-vous reçu une formation en sécurité routière, Rencontrez-vous des obstacles, infrastructures, accidents, autres, bénéficiez-vous d'une aide ou couverture, estimez-vous que votre qualité de vie s'est améliorée, Carte professionnelle pour conducteurs, Révision des tarifs et transparence, Création d'un fond d'assurance maladie, Accès au microcrédit pour achat de motos et autre ont un effet négatif. Ce qui veut dire qu'elles réduisent l'adoption à l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.
  - Statut, Statut matrimonial, niveau d'études, Depuis combien d'années exercez-vous ou utilisez-vous les services de taxi moto, Portez-vous régulièrement un casque, Avez-vous déjà eu un accident, Si oui, combien de fois au cours des 12 derniers mois, tracasseries, taxes, Souhaiterez-vous une meilleure organisation de votre secteur, Dialogue régulier avec les autorités et Création de parkings réservés et zones sécurisées ont des effets positifs càd qu'elles augmentent l'adoption à l'immatriculation et reconnaissance de taxi moto à Kikwit.

### **3.2. Discussion**

Les résultats révèlent que l'âge, le niveau d'étude et l'ancienneté dans l'activité influencent significativement l'immatriculation des taxis-motos. Ces résultats confirment les travaux de Chen (2016, p. 41), selon lesquels l'expérience professionnelle et le capital humain favorisent l'adhésion aux dispositifs formels dans l'économie informelle. À Kikwit, les conducteurs plus expérimentés perçoivent davantage l'intérêt de la reconnaissance officielle.

Contrairement aux attentes théoriques, les variables liées à la sécurité routière (port du casque, accidents) n'exercent pas d'influence significative sur l'immatriculation. Cette situation suggère que la formalisation n'est pas perçue comme un mécanisme d'amélioration de la sécurité, ce qui rejoint les conclusions de Rodrigue (2020, p. 77) sur la dissociation entre réglementation et pratiques réelles dans les transports informels.

Les résultats montrent que les tracasseries, les taxes multiples et l'absence d'infrastructures adéquates constituent des contraintes majeures, bien que leur influence statistique directe sur l'immatriculation soit limitée. Cela confirme l'analyse de De Soto (2000, p. 92), selon laquelle l'excès de contraintes administratives décourage la formalisation volontaire.

La couverture sociale apparaît comme un facteur déterminant de la reconnaissance officielle. Les acteurs bénéficiant d'une aide en cas de maladie ou d'accident sont davantage enclins à se formaliser. Cette observation est conforme aux travaux de l'OIT (2019, p. 54), qui soulignent l'importance de la protection sociale comme incitation à l'intégration formelle.

Le souhait d'une meilleure organisation du secteur et le dialogue avec les autorités locales influencent positivement la formalisation. Ces résultats appuient l'approche institutionnaliste qui considère la gouvernance participative comme un levier de structuration des activités informelles (North, 1990, p. 108).

### **4. Conclusion**

Cette étude avait pour objectif d'analyser la formalisation, les contraintes et les perspectives du secteur taxi-moto à Kikwit entre 2018 et 2024. Les résultats montrent que malgré son importance économique, le secteur demeure confronté à de multiples défis structurels.

L'analyse empirique révèle que l'âge, le niveau d'étude, l'ancienneté et la formation en sécurité routière influencent significativement l'immatriculation et la reconnaissance officielle des taxis-motos. Ces facteurs traduisent une prise de conscience progressive des avantages de la formalisation.

Cependant, les contraintes institutionnelles, notamment les tracasseries et la fiscalité désorganisée, limitent l'adhésion volontaire des acteurs. Cette situation fragilise la durabilité du secteur et accentue sa vulnérabilité sociale.

Face à ces constats, il apparaît nécessaire de renforcer le cadre réglementaire en instaurant une carte professionnelle, un fonds d'assurance maladie et des mécanismes de dialogue permanents entre autorités et acteurs du secteur.

Ainsi donc, il est recommandé à l'Etat congolais en général et en particulier le gouvernement provincial du kwilu ainsi que l'hôtel de ville de Kikwit :

- d'harmoniser la fiscalité du taxi-moto ;

- de créer des parkings et des zones sécurisées ;
- de promouvoir l'accès des acteurs du taxi motos au microcrédit ;
- de renforcer la formation et la sensibilisation à la formalisation du taxi motos.

#### **REFERENCES**

1. Banque mondiale (2019). La mobilité urbaine en Afrique. Washington DC: Banque Mondiale, pp. 40–60.
2. CHEN, M. (2016). L'économie informelle. Cheltenham: Edward Elgar, pp. 35–58.
3. DE SOTO, H. (2000). Le mystère du capital. New York: Basic Books, pp. 85–110.
4. ILO (2018). Les femmes et les hommes dans l'économie informelle. Geneva: ILO, pp. 60–80.
5. ILO (2019). La protection sociale des travailleurs de l'économie informelle. Geneva: ILO, pp. 45–65.
6. KUMAR, A. & BARRETT, F. (2017). Le transport urbain et l'informalité en Afrique. London: Routledge, pp. 90–115.
7. NORTH, D. (1990). Les institutions, le changement institutionnel et la performance économique. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 95–120.
8. RODRIGUE, J.-P. (2020). La géographie des systèmes de transport. New York: Routledge, pp. 70–90.
9. TSHIBANGU, K. (2020). Gouvernance urbaine en RDC. Kinshasa: Presses Universitaires du Congo, pp. 100–130.