



Phénomène Wewa et le bien-être de la population Kinoise : Enjeux et perspectives

Kondema Ngbau Cedrick¹ ; Bila Menda Philippe², Mandevo Nzolameso Justin³ ;
Gerson Bahanzu Jean-Claude⁴, John Tshimenga Mutombo⁵

Résumé

L'étude s'intéresse au phénomène wewa. Après analyse et étude, il s'est avéré que le phénomène taxi- moto communément appelé « WEWA » impacte la vie socio-économique de la population kinoise dans ce sens qu'il crée des emplois, d'où il favorise et réduit d'une manière ou d'une autre le taux de chômage et contribue ensuite au secteur de transport en favorisant le déplacement des personnes et des biens. Par ailleurs, ce phénomène développe et influence l'insécurité en favorisant le vol, la criminalité, l'agression et les accidents créant ainsi des pertes des vies humaines.

Mots clés : Phénomène Wewa, bien-être, population Kinoise.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.14592418>

I. Introduction

L'amélioration du niveau de vie de la population et la garantie du bien-être social sont des objectifs ultimes des pouvoirs publics. Quelles que soient les politiques suivies, ces objectifs ne peuvent être atteints sans une croissance économique soutenue et durable. Il sied de signaler que les réseaux de transport à la RDC ne sont pas en rapport avec la densité de la population. Etant donné que le système de transport était conçu pour ouvrir le Katanga au marché extérieur d'une part et que le fleuve devait constituer la charpente des transports d'autre part. Ainsi, il se dégage de ce qui précède que les provinces du Kasai - Occidental et de l'équateur ne sont pas dotées des routes asphaltées. A l'heure actuelle, il convient de noter que le volume global de ces routes serait largement inférieur au chiffre avancé.

¹ Chef de Travaux et Doctorant à la faculté des sciences économiques et de Gestion de l'Université Pédagogique Nationale

² Chef de Travaux et Doctorant à la faculté de Psychologie et des sciences de l'éducation de l'Université Pédagogique Nationale

³ Chef de Travaux et Doctorant à la faculté des sciences économiques et de Gestion de l'Université Pédagogique Nationale

⁴ Chercheur indépendant et doctorant à l'Université Pédagogique Nationale

⁵ Chercheur indépendant et doctorant à l'Université Pédagogique Nationale

La densité routière/hab. en RDC est très faible et en plus il n'existe pas un système de surveillance visant à donner avec précision l'importance du trafic sur les différents tronçons. Depuis le temps immémoriaux, les routes ont joué un rôle majeur dans la vie des hommes, les échanges des cultures et le développement économique en dépendent. Si les routes n'existaient pas, le monde n'aurait pas pu connaître le développement de la civilisation mondiale. C'est po HUYBRECHTS. A. souligne que « dans le cadre du processus du développement socio-économique de toute société, la communication terrestre constitue l'un des moyens efficaces pour la promotion du développement idéal du pays ⁶».

En RDC le même parcours peut être desservi par plusieurs modes de transport. C'est le cas du parcours national (Katanga – Matadi) qui impose route, - chemin de fer, - fleuve d'où l'importance des ruptures des charges ayant pour conséquence l'allongement de la durée du transport, la perte de temps et nécessité d'entrepôts, la hausse du coût de transport⁷ Les routes de l'avenir, devraient répondre à certaines exigences telles qu'elles devraient être bien éclairées pour répondre aux multiples besoins de la population. Bien entendu l'extension des infrastructures routières bien entretenues est un meilleur moyen pour lutter contre la pauvreté. Considérant comme un moyen du développement économique d'un Etat, une route présente l'avantage décisif de permettre la desserte d'un territoire de porte à porte. Une route a également l'avantage d'intervenir en amont et en aval de n'importe quel mode de transport utilisée.

De nombreux écrits et articles de presse portent sur la sécurité routière et les dangers de l'utilisation des moto taxi et autres engins à deux roues dans divers pays d'Afrique. A titre d'exemple, on pourrait citer cet article de Radio N'Deke Luka en Centrafrique qui nous informe que Bangui, la capitale centrafricaine vit depuis un certain temps au rythme des accidents de circulation routière. Une situation qui s'est accentuée avec le phénomène des moto-taxi dans le pays. Le non-respect des règles de la circulation routière resterait la principale cause de ces multiples cas d'accidents⁸.

Selon les données hospitalières, 15 à 20 cas d'accidents de circulation produits tous les jours sont imputés aux conducteurs de taxis motos. La plupart des victimes présentent des incapacités de diverses formes, bras et/ou jambes cassés. Jean de Dieu Téka, chef de service de traumatologie a dans la même perspective sur France 24, relèvait que les autorités de Lagos ont décidé d'interdire les moto-taxi dans une partie de cette ville au Nigéria. Accusés de provoquer de nombreux accidents, ils sont pourtant utilisés quotidiennement par les habitants, qui estiment avoir besoin de ce moyen de transport dans une ville où le trafic est très dense surtout pour leur efficacité.

Selon Afrik. Com, dans une communication en 2001, des taxis-motos auraient gagné toute la ville de Kinshasa depuis peu. Avec l'insuffisance de moyens de transport en commun et des embouteillages, ces taxis-motos sont venus à la rescousse de la population kinoise. Cependant, ils ont amené sur leur trace plusieurs accidents de circulation. Communément appelés Wewa, les taxis-motos desservant la capitale de la République Démocratique Congo offrent un spectacle presque désolant. Juchés à trois ou à quatre personnes sur une même moto roulant à vive allure, et, exécutant des acrobaties spectaculaires pour se faufiler entre les véhicules, tous les ingrédients semblent réunis pour exposer les utilisateurs de ce moyen de déplacement aux accidents de circulation.

⁶Andre HUYBRECHTS, transport et structure du développement au Congo, éd. Mouton, Bruxelles, 1970

⁷ KAHUSU MWANZA-K'A.E, note de cours, géographie économique et de transport, UPN 2016-2017 inédit

⁸DOSSO NAMODE Alice Epse Binate, Criminalité Routière: Le CAS Des Engins A Deux Roues À Korhogo, Article, p12, 2017

Soucieux de préoccupé par cette situation qui ronge le pays, et la ville de Kinshasa, nous sommes interpellé par les milliers des vies humaines fauchées, véritable force productrice par un pays qui veut atteindre l'émergence d'ici 2035, nous avons jugé important de mener une réflexion à caractère scientifique très profonde pour une meilleure résolution du problème.

Ce sujet est devenu tellement important qu'il soulève l'épineux problème de la problématique du phénomène taxi moto et son impact sur la vie économique de la population kinoise de 2010 à 2016. L'objectif principal de notre étude est de montrer l'impact de transport appelé communément WEWA à travers ses effets sur la vie socio-économique de la population kinoise. Cette étude met de sens élève du risque que prennent ces conducteurs en dépit des obstacles majeurs. C'est en cela aussi que réside l'originalité de notre recherche.

II. Généralités sur le phénomène Wewa en RD Congo

D'après les observations, les motos ont envallé les rues et avenues de villes et cités congolaises après la révolution qu'à sonner le glas du régime Mobutiste et a conduit à l'installation des hommes du 17 mai 1997 au pouvoir dans un mouvement dénommée AFDL avec M'zee Laurent Désiré KABILA en tête. Après la guerre de libération, la RDC s'est quasiment dépeuple de son charroi automobile. Ce dernier ayant pris la direction des pays voisins sous forme de butin de guerre. Ainsi, les services publics et les entreprises privées se sont vus déposséder de leurs moyens de transport par des hommes en arme. Décidés de retourner à une vie normale, les citoyens se sont rabattus sur les vélos, les mobylettes et les motos pour faire leurs courses.

Les vélos et motos prirent la place des voitures et autres véhicules comme moyens de transport citadin et inter citadin. Des particuliers ont commencé à vendre des courses de leurs vélos et motos aux demandeurs qui n'en avaient pas en se résignant à faire les pieds. C'est ainsi que sont nés les phénomènes « Toleka » et taxi motos dans les provinces oriental et de l'Equateur partant à travers la République mais surtout dans les deux Kasai, le Bandundu et le bas Congo. La ville province de Kinshasa ayant résisté jusqu'à l'arrivée de jeunes motards venus de Kananga et Mbuji-Mayi fuyant la crise économique chez eux en province.

D'ailleurs, ils n'ont pas besoin d'avion pour rallier Kinshasa. Au bord de leurs motos, ils ont simplement emprunté la route nationale numéro 1 sur l'axe Mbuji-Mayi Kananga via Bandundu à Kinshasa. D'où, le phénomène Taxi-moto a vu le jour dans les rues et avenues de la capitale.

A Kinshasa, au début du phénomène, les conducteurs de motos étaient majoritairement de la même ethnie, les Balubas. Pour étouffer la concurrence et les dissuader, les chauffeurs kinois ont surnommé les motards-taxi les « WEWA » croyant les décourager. Ils se sont plutôt montrés plus déterminés que jamais afin de trouver un statut dans le microcosme de transport dans les communes de la Capitale.

III. Méthodologie

Nous avons effectué notre enquête dans la ville de Kinshasa. Il nous a semblé judicieux d'interroger les différents acteurs de ce domaine d'activités. Ainsi, 250 chauffeurs de moto taxi et 335 clients ont été soumis à notre questionnaire. Nous avons également soumis à notre guide d'entretien 15 responsables et collaborateurs de la Police du quartier et de la commune. Au total 600 personnes ont constitué l'échantillon d'enquête. La méthode d'échantillonnage est de type non probabiliste. En effet, des conducteurs et clients qui ont bien voulu participé à notre étude ont été rencontrés aux différents arrêts abritant les motos taxi. Nous avons lors de la préenquête déjà discuté avec de nombreux acteurs. Toutes ces choses ont permis d'orienter notre questionnaire et guide d'entretien.

Deux questions ont été administrées : l'une aux conducteurs des motos taxi et l'autre aux clients. Ils comportent plusieurs items rendant au mieux le genre d'informations que nous recherchions. Ils font état de l'identification des sujets, de la structuration de l'activité de moto taxi, des conditions dans lesquelles elle est exercée et des conséquences qui en découlent. Nous avons aussi interrogé de façon arbitraire sans guide particulier pour nous renseigner diverses personnes dès que le besoin s'en est fait sentir pour l'évolution de notre travail. Nous avons soumis à un guide d'entretien 15 responsables de structures afin de recueillir le maximum d'informations qualitatives et quantitatives sur ladite activité et les usages de ses acteurs. Elle a permis de fréquenter les acteurs de notre enquête; de partager des heures et des moments avec eux pour nous familiariser tant soit peu à leur milieu.

Nous avons dénombré à ce jour 550 motos taxi de ce type, exerçant dans ses agglomérations même si selon les autorités de ladite commune, un nombre important d'intervenants frauduleux, non déclarés et non recensés, exercent aussi l'activité et échappent à tout contrôle. Toute fois, c'est la chose qui favoriserait la commission des agressions et infractions constatés dans ce secteur d'activité. Il faudrait relever qu'aujourd'hui, les usagers qui utilisent en majorité ce moyen de transport notent que son acquisition est moins coûteuse qu'un véhicule. Les documents afférents sont relativement facilités, voire pas exigés, pas d'obligation de permis de conduire par exemple. Sa commercialisation et son utilisation à titre lucratif semble très rentable. Pour les clients, circuler à moto est moins coûteux de loin qu'un autre type d'engin. Autant des facteurs qui en ont vite fait la promotion de la moto auprès des populations. Toutes les personnes disposant d'une relative de sécurité financière peuvent s'en procurer. Cependant, notre étude met l'accent sur les motos taxi car c'est « leur boulot ». Ils traversent la ville d'un bout à l'autre, à toute heure. Il apparaît que l'appât du gain les emmèneraient aussi à adopter plus que les autres conducteurs de taxi et/ou d'engins à utilité personnelle les comportements dits à risques que nous décrivons.

IV. Résultats

Les résultats s'articulent autour des points suivants :

- Les caractéristiques des clients et des conducteurs des motos taxi et les conditions d'exercice de l'activité
- Les Motos taxi comme objet de vol, d'agressions diverses et d'accidents multiples
- Les causes humaines ou volonté humaine.

4.1. Approche analytique du phénomène taxi moto

4.1.1. Les principaux clients de taxi-motos communément appelés WEWA

Tableau 1 : La répartition des tranches d'âge chez les clients ou utilisateurs de moto taxi

Age	Ni	Fi	ni en %	fi cumulée en %
18 – 30	110	0,33	33	33
30 – 35	135	0,40	40	73
35 – plus	90	0,27	27	100
X	335	1	100	-

source : nous même sur base de notre enquête sur terrain à mont- ngafula(2017),

Tableau 2 : La répartition en genre des clients ou utilisateurs de moto

Sexe	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
M	185	0,55	55	55
F	150	0,45	45	100

X	335	1	100	-
---	-----	---	-----	---

Source : nous même sur des enquêtes à Mont- ngafula

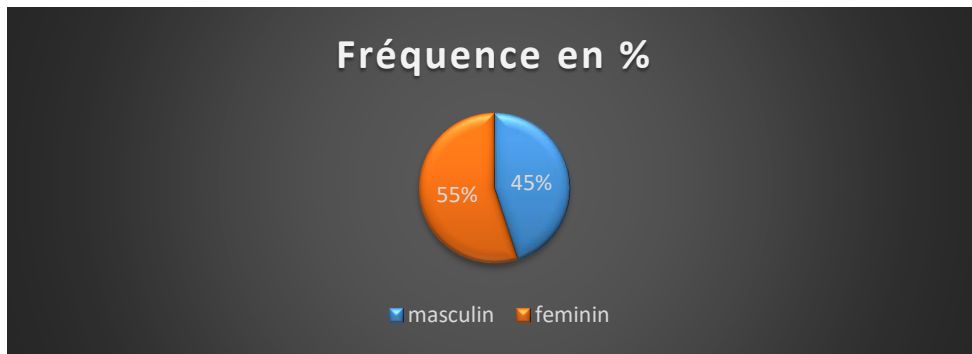


Tableau 3 : La fréquence d'utilisation des motos par les usagers

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Personnes se déplaçant à moto	300	0,90	90	90
Personnes se déplaçant pas à moto	35	0,10	10	100
X	335	1	100	-

source : nous meme sur base de nos enquete a mont-ngafula

Les chiffres montrent dans les tableaux 1 et 2 que les clients ou utilisateurs de moto sont autant de sexe masculin que féminin : 55% masculin, 45% féminin. Nous pouvons dire que les hommes autant que les femmes empruntent ou utilisent les motos. Ils sont aussi de tous les âges. Ainsi de 18-30 ans : 33% ; 30-35 : 40% ; 30 ans et plus : 27%. La répartition en genre et en âge est très homogène. Quant à la fréquence, le tableau 3 montre qu'elle est très significative à savoir 90% d'utilisateurs contre 10%. La majorité des populations se déplace donc à moto dans la ville de Kinshasa.

4.1.2. Caractéristiques diverses des conducteurs et/ou chauffeurs des motos taxi

Tableau 4 : La répartition des caractéristiques d'identification des conducteurs et chauffeurs de motos taxi : Age, Sexe, Nationalité

Tranches d'âge	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
De 22 à 25	40	0,16	16	16
De 25 à 30	60	0,24	24	40
De 30 à 35	85	0,34	34	74
35 et plus	65	0,26	26	100
X	250	1	100	-
Sexe				
Masculin	250	1	100	100
Féminin	0	0	0	-
X	250	1	100	
Nationalité				
Congolais	240	0,96	96	96
Non congolais	10	0,04	4	100
X	250	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquête a mont-ngafula

Ce tableau nous montre que les conducteurs et chauffeurs de moto et /ou taxi moto sont de tous les âges même si les plus fréquent sont de 30-35 ans : 34% sont une tranche d'âge plus étendue que les autres. Les notions de sexe et de nationalité ne semblent pas très pertinentes au vu des chiffres. Ils sont fonction de la population interrogée. Nous savons que les hommes autant que les femmes conduisent les motos à Mont-ngafula. Toutefois, il n'y a pas encore de femme conductrice de moto taxi selon notre investigation. Concernant la nationalité, la pré enquête semblait nous indiquer que de nombreux chauffeurs de motos taxi à Mont-Ngafula étaient étrangers. Seulement les chiffres ne confirment pas cette réalité, suscitant en nous maintes interrogations. Qu'en est-il des conditions d'exercice de l'activité ?

4.2. Organisation administrative de taxi-moto

Tableau 5 : L'obtention d'une autorisation de la commune pour exercer.

Autorisation	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	65	0,26	26%	26
Non	185	0.74	74%	100
X	250	1	100	-
Relation avec la commune				
Reconnu par la commune	35	0,14	14	14
M'acquitte régulièrement de patente de commune	15	0,06	6	20
Aucune	200	0,80	80	10
X	250	1	100	-

Source : Par nous-mêmes sur base den nos enquêtes a mont-ngafula

Tableau 6 : La détention d'un permis de conduire,

Détention PC	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	15	0.06	6	6
Non	235	0.94	94	10
X	250	1	10	-

Source : par nous-mêmes sur base de nos enquêtes a mont-ngafula

Tableau 7 : Répartition du port de casque

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	5	0,02	2	2
Non	245	0,98	98	100
X	250	1	100	-

Les tableaux 5, 6, 7, et 8 permettent de présenter les variables prises en compte afin de ressortir les conditions dans lesquelles sont exercées l'activité de motos taxi. Ainsi nous constatons que les motos taxi ne disposent pas en majorité de l'autorisation et de la caution de la commune pour exercer leur activité : 14% ; 6% se sont acquittés de la patente, taxe imposée par les services de la commune. Cependant, seulement 6% disposent d'un

permis de conduire, 2% disposent d'un casque de protection. La détention d'un permis de conduire jusqu'à ce jour n'avait jamais été une exigence, à cause de certaines contingences politiques et économiques déjà relevées plus haut. Même le port du casque qui est pour leur propre sécurité ne semble pas être exigé vu les chiffres 2% seulement en dispose. Le bourgoumestre adjoint de la commune, soutient : « Environ 1500 motos exercent, 550 sont enregistrées, environ 950 échappent encore aux brigades que nous mettons à leurs trousseaux sur le terrain ». Ceux-là exercent dans la clandestinité et échappent à tout contrôle. Pour le recensement, Il leur est exigé le paiement d'une taxe municipale plus un document d'autorisation que la commune leur octroie ainsi qu'un fanion jaune. A ce jour, le permis de conduire n'était pas exigé pour cette activité. Mais une vaste campagne est prévue de janvier à juin 2018, afin de leur permettre d'acquiescer le permis qui par la suite, leur sera désormais exigé. Nous sommes conscients que cette activité a permis de régler relativement le chômage des jeunes car elle est créatrice d'emploi ; des démobilisés les anciens combattants dont elle a permis de canaliser la violence et les agressions. En outre, elle est économiquement aussi très bénéfique pour la ville. Cependant, elle a aussi beaucoup d'inconvénients : accidents, agressions, vol de motos car les acteurs de ce secteur d'activité sont indisciplinés et exercent dans un cadre non légal et non formalisé... Nous attendons que les autorités hiérarchiques (gouvernement provinciale) pose le cadre légal nécessaire par des textes et des lois afin de réguler cette activité. ». On peut retenir que les conditions d'exercice de cette activité sont donc trop facilitées à cause de contingences politiques et économiques. Même l'achat ou l'acquisition d'une moto pour son propre usage n'est soumis à aucune réglementation. Cela a pour conséquence de créer un cadre idéal pour la commission d'infractions diverses et des crimes orchestrés par les acteurs de ce secteur d'activité. Ainsi ; les vols de motos sont devenus récurrents. Plusieurs accusations d'agressions et de violence à l'aide des motos sont relevées. Les motos taxi causent selon les constats et les chiffres. Environ les trois quarts (3/4) des accidents de la route à Kinshasa. Nous présenterons donc ces conséquences dans la ville de Kinshasa.

4.3. Impact de taxi-moto dans la ville de kinshasa

4.3.1. Les vols motos taxi

Tableau 09 : La répartition des assertions concernant les vols de motos et ou moto taxi

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	200	0,80	80	80
Non	50	0,20	20	100
X	250	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquête a mont-ngafula

Tableau 10 : La répartition de la fréquence concernant les vols de motos et ou moto taxi

Fréquence d'agression	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Régulièrement	195	0,78	78	78
Une fois	45	0,12	12	12
X	250	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquetea mont-ngafula

De façon récurrente, des vols des motos taxi sont signalés aux services de sécurité et de la Police : 80% reconnaissent avoir été victime de vol. Les étudiants et autres usagers ou chauffeurs disposant de motos se voient dépouillés de leur moyen de déplacement régulier : 78% sans pouvoir rien y faire. Les modes opératoires à ce jour demeure très énigmatiques et variés car des motos, fermées et « sous scellées » n'échappent pas aux

vols même dans des lieux publics, laissant les propriétaires perplexes. Il faut souligner que selon les informations recueillies, il y aurait non seulement des recéleurs mais aussi des mécaniciens complices selon un système bien éprouvé à qui profitent ces vols. La moto est aussitôt recueillie, démontée, rhabillée et remontée de façon à ne plus être reconnaissable par le propriétaire et est remise en vente. Les services de police n'ont pas voulu mettre à notre disposition des chiffres pour causes sécuritaires, quand bien même ils reconnaissent enregistrer tous les jours des plaintes pour vol de moto par effraction, en stationnement et/ou à l'aide d'armes telles que les armes blanches, les armes automatiques.

4.3.2. La moto comme moyen de commission de vols et agressions

Tableau 11 : Répartition des assertions selon le degré de l'insécurité que procure le déplacement à moto selon les clients

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	185	0,55	55	55
Non	150	0,45	45	100
X	335	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquête a mont-ngafula

Tableau 12 : La répartition des assertions concernant les victimes d'agressions et de vol impliquant les chauffeurs de motos et/ ou moto taxi.

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Vrai	265	0,79	79	79
Faux	50	0,15	15	94
Une fois	20	0,06	6	100
X	335	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquête a mont-ngafula

Il a été révélé durant cette enquête que les motos servent aussi de moyen pour agresser les populations : 79% et 15% des assertions des usagers confirment cela. En plus ; les réunions de sécurité témoignent que de plus en plus d'agressions et vols sont perpétrés à l'encontre des populations avec l'utilisation de motos. Les malfaiteurs sont à deux sur une moto : L'un tenant la direction et l'autre l'arme. Ils poursuivent la présumée victime jusqu'à l'aborder pour la déposséder de ses biens (sac, porte-monnaie ou autres) ou de sa moto. Pour étayer ces constats ; Commandant PCR, agent de police affirme: « il nous revient que des nuits, les chauffeurs transportent les passagers et en profitent pour les dépouiller de leurs biens. Nous rencontrons les syndicats de chauffeurs pour les sensibiliser à ce sujet et la répression suit lorsque des actes déviants sont confirmés ». Pareillement des non chauffeurs, possédant des motos, s'en servent pour commettre des actes illicites. Qu'en est-il des accidents multiples qui reviennent dans toutes les interviews réalisées ?

4.3.3. Les motos taxi impliquées dans les 3/4 des accidents de la route

Tableau 13 : La répartition des assertions concernant l'implication des taxi motos dans les accidents de la route selon les clients

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	265	0.79	79	79
Non	70	0.21	21	10
X	335	1	100	-

Source : nous même par nos enquêtes a mont-ngafula

Tableau 14 : La répartition des assertions concernant l'implication des mots taxi dans les accidents de la route selon les chauffeurs ou conducteurs

Accidents	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	115	0,46	46	46
Non	135	0,54	54	100
X	250	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquêtes a mont-ngafula

Tableau 15 : La répartition des assertions concernant le bilan des accidents de la route impliquant les motos taxi

Bilan accident	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Aucun accident	10	0,04	4	4
Dégât matériel uniquement	40	0,16	16	20
Blessés	185	0,74	74	94
Mort d'hommes	15	0,06	6	

Les motos taxi sont au vu des chiffres contenus dans les tableaux 13 ; 14 et 15 ; réellement impliqués, souvent, dans les accidents de la route selon les acteurs de l'activité et les populations. Le commandant du PCR affirmé que si y a « 10 accidents signalés, les motos sont impliquées dans 08 accidents. Il poursuit que les conséquences ne s'apprécient pas seulement qu'à la lecture des données chiffrées mais aussi sur la personne même des victimes. En effet, c'est à des scènes extrêmement horribles que nous assistons souvent sur les voies publiques. Les victimes principales varient généralement entre les cas de graves traumatismes cérébraux, graves blessures ou encore mort immédiate. Cela dit, lorsqu'il arrive que la victime ne perde pas la vie suite à l'accident, la probabilité de garder des séquelles invalidantes. Le reste de son existence est aussi très élevée ». Selon nos recherches, différents facteurs expliquent les constats faits. Cependant, les causes humaines ou facteur humain ne sont point négligeables. Toute fois, notre étude voudrait donc mettre l'accent.

4.4.1. Causes humaines ou volonté humaine

Tableau 16 : Répartition des gains journaliers des conducteurs de moto taxi

Gain quotidien	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Cinq mille	35	0,14	14	14
dix mille	85	0,34	34	48
plus de dix mille	130	0,52	52	58
X	250	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquêtes a mont-ngafula

Tableau 17 : Répartition des causes explicatives des accidents selon les usagers

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Mauvaise conduite	70	0,21	21	21
Le non maître des codes de la route	75	0,22	22	22

L'excès de vitesse	77	0,23	23	23
Le dépassement incontrôlé des conducteurs	50	0,15	15	15
L'état d'ivresse des conducteurs	63	0,19	19	19
x	335	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquêtes a mont-ngafula

Tableau 18 : Répartition des agressions perpétrées selon la police par les conducteurs de moto taxi sur les clients

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Vrai	12	0,80	80	80
Faux	3	0,20	20	100
Ne sais pas	-			
X	15	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquêtes a mont-ngafula

Tableau 19 : Répartition des assertions confirmant que les motos et/ou moto taxi transportent plus d'un passager sur leur moto à la fois.

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	290	0,87	87	87
Non	45	0,13	13	100
X	335	1	100	-

Source : nous même sur base de nos enquête a mont-ngafula

Tableau 20 : Répartition des assertions des chauffeurs de motos reconnaissant qu'il est risqué de transporter plus d'un passager à la fois sur la moto.

Modalités	Fréquence absolue ni	Fréquence relatif fi	Fréquence en %	fi cumulée en %
Oui	80	0,32	32	32
Non	170	0,68	68	100
X	250	1	100	

Source : sur base de nos enquête a mont-ngafula

Nombreuses causes explicatives de nos constats, les facteurs humains s'affirment assez prépondérants.

Ainsi :

- L'appât du gain emmène les conducteurs de ces engins à choisir la mauvaise conduite, opérant des manœuvres fortement à risques et hasardeuses pour eux-mêmes et pour les clients : 58%.
- Le refus de prendre en compte certaines mesures de sécurité élémentaires, expression de leur mauvaise foi comme le port du casque ; la limitation du nombre de passagers ; la suppression des rétroviseurs sur les engins ; la non détention du permis de conduire et partant, l'ignorance donc du code de la route ; l'usage du téléphone pendant la conduite ; l'absence de vignette ; d'assurance ou tout autre document afférant à l'engin.

Les chiffres des tableaux 17, 18, 19 et 20 confirment nos assertions. « C'est une activité nécessaire pour toute la communauté à plus d'un titre ». On ne saurait la supprimer. Seule la nécessité pour l'Etat d'en créer et formaliser le cadre juridique devenant ainsi une urgence. Cette activité génère un problème sécuritaire majeur. A savoir que des individus découlant en partie d'une même corporation (ex combattants), se retrouvent engagés dans la même activité. A tout moment, le clash peut se faire d'autant plus que leur incivisme et leur non acceptation des normes et convenances sociales n'est plus à cacher... »

Conclusion

Après une étude approfondie pour découvrir les réalités et les vérités que renferme sujet qui est intitulé « problématique du phénomène taxi-moto est son impact sur la vie socio-économique de la population kinoise, nous voici au terme de notre parcours qui marque la fin de notre recherche. Le phénomène taxi-moto demeure en ces jours une réalité indispensable à la vie socio-économique des kinois. Nous sommes parti de l'hypothèse selon laquelle le moyen de transport appelé communément « WEWA » impacterait positivement sur la vie socio-économique de la population kinois en ce sens qu'il permettrait premièrement de relier plus facilement les coins les plus éloignés de la ville avec rapidité et à peu de temps. Deuxièmement, il procurerait un revenu substantiel aux ménages ayant opté pour cette activité.

Afin de bien mener notre étude, nous avons recouru aux méthodes suivantes : La méthode historico-descriptive qui nous a permis de partir des faits historique de décrire le système de transport en RDC à travers ses différentes structures afin de mieux saisir leurs l'importance.

La méthode analytique nous a permis d'analyser, d'expliquer les données liées à notre étude, afin d'apprécier la qualité de transport appelé communément « WEWA », ainsi que ses influences sur la vie socio-économique de la population kinois. La méthode comparative nous aide à relever les différentes données collectées tout au long de notre recherche sur le phénomène taxi-moto. En plus des méthodes, nous avons utilisé les techniques suivantes :

Le technique documentaire nous a permis de consulté des condensés statistiques, bulletins, rapports d'activités, rapport annuel publiés par la banque central du Congo, des journaux officiels, articles, ouvrages et autres documents en rapport avec notre sujet été utile à la réalisation de la présente étude.

Technique d'Interview c'est la technique que nous avons plus utilisé. Car ça nous a permis de recueillir diffèrent témoignages ; avis et opinions des personnes exerçants les activités de taxi-moto et de certains fonctionnaires de l'Etat sur la question liée au transport sous.

L'objective poursuivi dans cette étude est de montrer l'impact de transport appelé communément « WEWA » à travers ses effets sur la vie socio-économique de la population kinoise par ailleurs l'état des routes de sens élavé du risque que prennent ces conducteurs en dépit des obstacles majeurs. C'est en cela aussi que réside l'originalité de notre recherche.

Après analyse et étude, il s'est avéré que le phénomène taxi- moto communément appelé « WEWA » impacte la vie socio-économique de la population kinois dans ce sens qu'il crée des emplois, d'où il favorise et réduit d'une manière ou d'une autre le taux de chômage et contribue ensuit au secteur de transport en favorisant le déplacement des personnes et des biens. Par ailleurs, ce phénomène développe et influence l'insécurité en favorisant le vol, la criminalité, l'agression et les accidents créant ainsi des pertes des vies humaine.