

# **Le transport par taxis-motos à Kinshasa (République Démocratique du Congo)**

Christian MALIKI\*

## **Résumé**

La crise socio-économique a fragilisé l'intervention de l'État dans les secteurs prioritaires tel que le transport public. Ce désengagement s'est matérialisé par un manque de prise en charge ou la mise en place des entreprises de l'État pour faire face au problème de transport en commun et à la montée croissante des taxi-motos dans la ville de Kinshasa. Le mauvais état des routes et l'incapacité de l'État d'assurer le transport urbain ont hypothéqué la mobilité des biens et des personnes. Certes, ce mode de transport public par le taxi-moto, satisfait une partie importante des besoins en transport. Mais il suscite de nombreuses critiques de la part des usagers, des autres opérateurs de transport public et privé, et des autorités locales. Pour analyser l'essor des taxis-motos à Kinshasa comme une réplique aux différentes crises des transports publics et privés, les données sur ce mode de transport ont été collectées suivant une approche méthodologique articulée autour des points suivants : la recherche documentaire, les enquêtes de terrain et le traitement des données. Sur les 25 communes de la capitale, nous avons enquêté dans 06 d'entre elles. Les résultats montrent que les jeunes diplômés sans emploi, les jeunes déscolarisés et les anciens ruraux, conducteurs des taxis-motos, sont plus dans la commune de Ndjili (32%) suivis des communes de Lingwala (22%), de Limete (18%), Lemba (14%), Kinshasa (9%) et de Gombe (5%). Toutefois, les jeunes conducteurs déscolarisés sont surtout dans les communes de Ndjili (22%), Kinshasa (20%), Limete (18%), Lingwala (18%), Lemba (14%) et très peu dans la commune de Gombe (8%). La clientèle des taxis-motos de notre échantillon est plus féminine (73%) que masculine (27%).

## **Mots-clés**

Transport urbain, Mobilité, Taxis-motos, Usagers, RD Congo.

---

\* Parcours-Type Géographie, FLASH, Université Marien Ngouabi, République du Congo. Email : [malikichrist9@gmail.com](mailto:malikichrist9@gmail.com)

**Abstract**

The socio-economic crisis has weakened state intervention in priority sectors such as public transport. This disengagement has materialized in a lack of support or the establishment of state enterprises to deal with the problem of public transport and the growing rise of motorcycle taxis in the city of Kinshasa. Poor road conditions and the state's inability to provide urban transport have compromised the mobility of goods and people. Admittedly, this mode of public transport by taxi-motorbike satisfies an important part of transport needs. But it arouses much criticism from users, other public and private transport operators, and local authorities. To analyze the rise of motorcycle taxis in Kinshasa as a response to the various crises in public and private transport, data on this mode of transport was collected using a methodological approach structured around the following points: documentary research, surveys of field and data processing. Out of the 25 Communes of the capital, we surveyed in 06. The results show that young unemployed graduates, young people who have dropped out of school and the rural elders, drivers of motorcycle taxis, are more in the Commune of Ndjili (32%) followed by the Municipalities of Lingwala (22%), Limete (18%), Lemba (14%), Kinshasa (9%) and Gombe (5%). However, young drivers who have dropped out of school are mainly in the Communes of Ndjili (22%), Kinshasa (20%), Limete (18%), Lingwala (18%), Lemba (14%) and less in the commune of Gombe (8%). The clientele of motorcycle taxis in our sample is more female (73%) than male (27%).

**Keywords**

Urban transport, Mobility, Motorcycle taxis, Users, DR Congo.

**Introduction**

Le malaise socio-économique en Afrique subsaharienne, a eu des effets négatifs sur le mode d'accès au marché du travail, rendant aléatoires les revenus des citoyens et difficile le déplacement des biens et des personnes. À cela s'ajoutent les difficultés rencontrées par les sociétés de transport public. Pour pallier à cette situation, l'exploitation de la moto comme moyen de transport et source de revenu est l'une des activités du secteur informel les plus appréciées, du fait d'un grand

nombre de motos en circulation et de la diversité de micro-activités économiques. De plus en plus, on voit se déployer dans de nombreuses villes africaines, le phénomène de taxis-motos connu sous le nom de "wewa" en République Démocratique du Congo, "bend-skin" au Cameroun, "Zeds" au Benin, "Oléa" au Togo et "Kaboukabou" au Niger, etc. Les taxis-motos se sont intégrés dans le secteur du transport public et ont envahi l'espace de certains pays africains, telle que la République Démocratique du Congo (RDC), avec une forte clientèle qui leur a permis de s'implanter progressivement, même si le succès est jusqu'ici ignoré.

Timide à ses débuts comme partout ailleurs en Afrique (Agossou Noukpo, 2003, p.54), le taxi-moto s'est généralisé au fil des temps comme une innovation et est devenu un excellent moyen de transport en commun reliant le Centre-Ville aux quartiers périphériques. Il n'existe pas de statistiques relatives au nombre de "wewa" en République Démocratique du Congo, depuis ces dernières années. Même si les propriétaires de moto sont pour la plupart des détenteurs d'une carte grise, la fonction première n'est généralement pas commerciale. Les statistiques sont demeurées parfois partielles et peu fiables.

Le taxi-moto représente un substitut à la voiture, mais il demeure encore socialement sélectif. Le transport par taxi-moto est une activité majoritairement masculine. Il apparaît comme moyen de transport des classes moyennes, des actifs du secteur formel, des administrations publiques ou privées. Comment se déplace-t-on au quotidien dans la ville de Kinshasa ? Dans un contexte de pauvreté excessive, quelles stratégies d'adaptation les populations ont-elles pu mettre en place pour développer ce mode de transport ?

La présente étude a pour objectif de contribuer, d'une part, à une meilleure connaissance de l'essor des taxis-motos comme une réponse à la crise multiforme que connaît la ville de Kinshasa, d'autre part à une meilleure analyse de la place actuelle qu'occupe le taxi-moto dans le secteur des transports urbains et le système de mobilité intra-urbaine.

## 1. Méthodes et matériel

### 1.1. Méthodes

Pour atteindre les objectifs de l'étude, une démarche méthodologique en trois points a été adoptée : la documentation, les travaux de terrain, le traitement des données et l'analyse des résultats.

L'approche méthodologique utilisée est basée sur les techniques quantitative et qualitative des données issues des statistiques obtenues auprès des responsables des associations des taxis-motos dans la ville de Kinshasa. Des entretiens ont été réalisés dans les Communes enquêtées avec les responsables du groupe des conducteurs de taxis-motos. L'enquête a été réalisée dans 6 Communes de la ville de Kinshasa auprès des conducteurs, des autorités communales et des usagers. Les enquêtes ont permis d'obtenir des informations sur le profil des transporteurs et des personnes qui empruntent ce moyen de transport. Sur 25 communes (Figure n°1) de la ville de Kinshasa, nous avons enquêté 6, à savoir : Commune de Kinshasa (21%), Commune de Lingwala (13%), Commune de Gombe (8%), Commune de Lemba (15%), Commune de Limete (20%) et Commune de Ndjili (23%). Toutefois, ces enquêtes se répartissent de la manière suivante :

**Tableau 1 : Effectif des conducteurs des taxis-motos enquêtés dans 6 communes de la ville de Kinshasa**

| Communes            | Nombre des taxis-motos | Taxis-motos enquêtées | %          |
|---------------------|------------------------|-----------------------|------------|
| Commune de Kinshasa | 2500                   | 110                   | 21         |
| Commune de Gombe    | 1200                   | 40                    | 8          |
| Commune de Lingwala | 3450                   | 70                    | 13         |
| Commune de Lemba    | 1750                   | 80                    | 15         |
| Commune de Limete   | 6000                   | 105                   | 20         |
| Commune de Ndjili   | 4030                   | 120                   | 23         |
| <b>Total</b>        | <b>2 567</b>           | <b>525</b>            | <b>100</b> |

**Source :** Autorités publiques et privées, association des transporteurs par Commune (mars-juin 2021) et enquête personnelle.

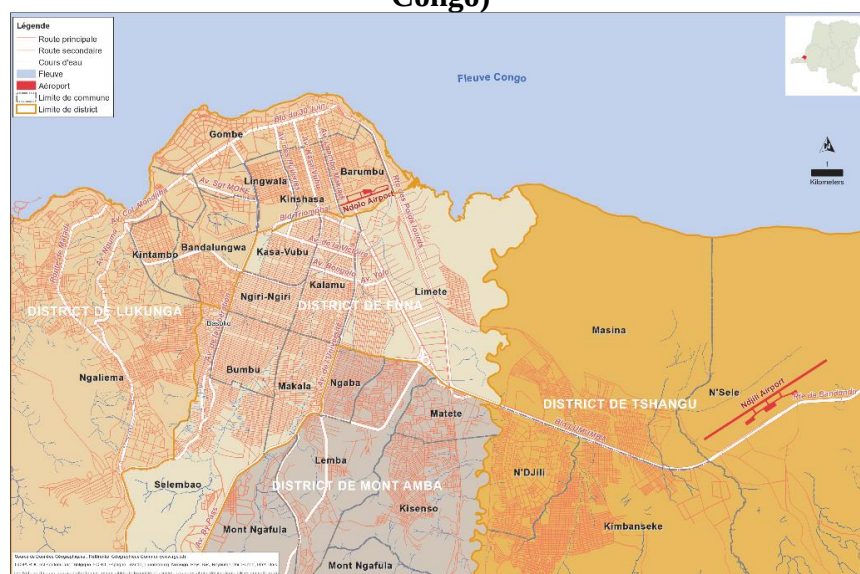
Le nombre de taxis-motos à enquêter par Commune a été calculé relativement à l'effectif des enquêtés (responsables, conducteurs et usagers) de chaque Commune. Ce choix a été fait d'une manière raisonnée. Les critères de choix des taxis-motos sont : avoir été

transporteur ou usager dans ce mode de transport en commun et être capable de donner des informations sur les taxis-motos dans sa Commune ; avoir résidé au moins pendant 18 mois dans cette Commune. Cependant, des personnes ressources ont été choisies en fonction de leur responsabilité dans la gestion des taxis-motos.

Les entretiens que nous avons réalisés avec les usagers des taxis-motos montrent que la situation désirée par les clients était justifiée par recommandation à faire des courses de longue distance à des tarifs raisonnables. L'analyse des résultats a permis d'examiner le profil des transporteurs et des usagers qui utilisent ce nouveau mode de transport dans la ville de Kinshasa.

Il est impossible aujourd'hui d'avoir des statistiques dans ce secteur de transport. Diverses sources estiment que la ville de Kinshasa dispose entre 1 500 000 et 3 000 000 de conducteurs des taxis-motos. Toutefois, les nouvelles demandes et les nouveaux services de mobilité urbaine de la moto l'ont rendue indispensable dans les villes de la République Démocratique du Congo même jusqu'à l'intérieur du pays.

**Figure 1 : Province de Kinshasa (République Démocratique du Congo)**



Source : Données Géographiques Commun ([www.rgc.cd](http://www.rgc.cd)), mars 2012.

## **1.2. Matériel**

Les données obtenues, sont traitées à l'aide des logiciels Word pour la saisie des textes, Excel pour réaliser les différentes figures sur les personnes qui empruntent ce moyen de transport, le statut socio-professionnel et la catégorie des conducteurs des taxis-motos.

## **2. Résultats de la recherche**

### **2.1. Les conducteurs de taxis-motos**

L'ampleur de la pauvreté en République Démocratique du Congo varie considérablement d'une région à une autre, selon qu'on réside en milieu urbain ou rural ; aussi selon les groupes socioprofessionnels (les travailleurs indépendants et les apprentis sont les plus pauvres (77%), suivis des manœuvres, des employés et ouvriers semi-qualifiés (66%). Plus de 40% de pauvres sont des cadres de direction et des collaborateurs. Toutefois, la pauvreté frappe surtout les ménages où l'âge du chef est compris entre 30 et 65 ans (plus de 70% de pauvres : Banque Mondiale, 2015).

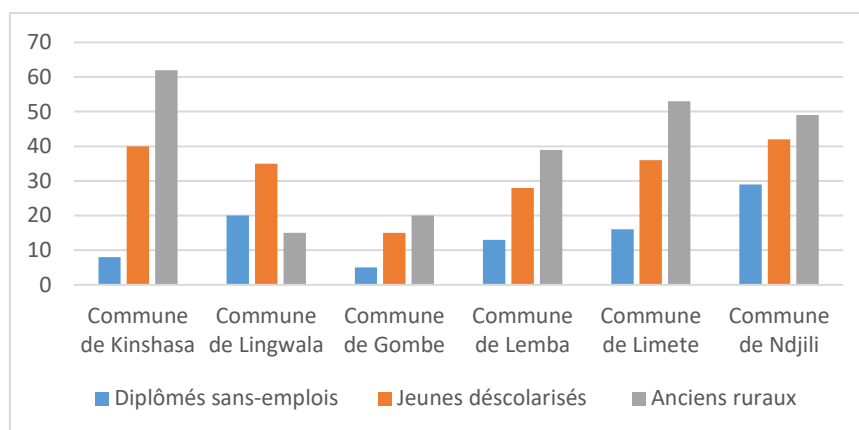
Actuellement le taux de chômage estimé par le Gouvernement de la RDC à environ 43% de la population active masque les disparités régionales et sociales. La ville de Kinshasa est la plus touchée, avec 16% à 18% des chômeurs respectivement définis par le Gouvernement de la RDC en 2018.

La reconversion des diplômés sans emploi dans d'autres activités (Figure n°2), comme les taxis-motos, relevant ni du domaine de la formation, ni de la spécialisation, ne fait que s'aggraver. À ces jeunes déscolarisés et diplômés sans emploi, s'ajoutent l'arrivée des anciens ruraux et des ouvriers agricoles qui, découragés par la faiblesse des prix offerts pour leur culture, migrent vers la ville de Kinshasa et autres agglomérations urbaines dans l'espoir d'y trouver un emploi rémunéré et décent. De même, la nette diminution des salaires dans les zones d'exploitation minière et d'autres secteurs d'activités a accentué la fragilisation et la baisse de revenus.

Au demeurant, c'est dans ce contexte du faible revenu du marché du secteur formel que les jeunes précarisés ont développé des stratégies de

survie particulières en direction du secteur informel, notamment les taxis-motos.

**Figure 2 : Le statut socio-professionnel des conducteurs de taxis-motos enquêtés dans la Province de Kinshasa (République Démocratique du Congo)**



La figure 2 montre que le nombre des anciens ruraux de la Commune de Kinshasa est supérieur aux autres Communes telles que Limete, Ndjili, Lemba, Gombe et Lingwala ; tandis que les diplômés sans-emplois de la Commune de Ndjili sont plus nombreux dans d'autres Communes. Toutefois, les jeunes déscolarisés sont plus nombreux dans la Commune de Ndjili suivis de Kinshasa, Limete, Lingwala, Lemba et Gombe.

Ces jeunes enquêtés sont devenus conducteurs de taxis-motos à cause de leur condition de vie pénible, après avoir abandonné leur étude, ou bien parce qu'à la fin des études, aucune autre opportunité ne s'est présentée à eux. C'est une activité qui permet aux chômeurs, aux anciens ruraux et aux jeunes déscolarisés de gagner leur vie, en attendant de trouver mieux ailleurs. En effet, les conducteurs de taxis-motos pensent que la concurrence devient très forte. Selon notre étude, sur 525 conducteurs de taxis-motos recensés, nombreux sont des jeunes qui exercent cette activité depuis moins de deux ans, dont l'âge varie entre 19 et 35 ans. Toutefois, l'âge moyen est de 27 ans.

### **1.2. Les revenus**

La majorité des conducteurs de "wewa" pensent que l'achat d'une moto, qui coûte entre 1600 et 1700 dollars américains, soit 1370 Euros ou 911 050 FCFA selon la marque, suffit pour exercer cette activité.

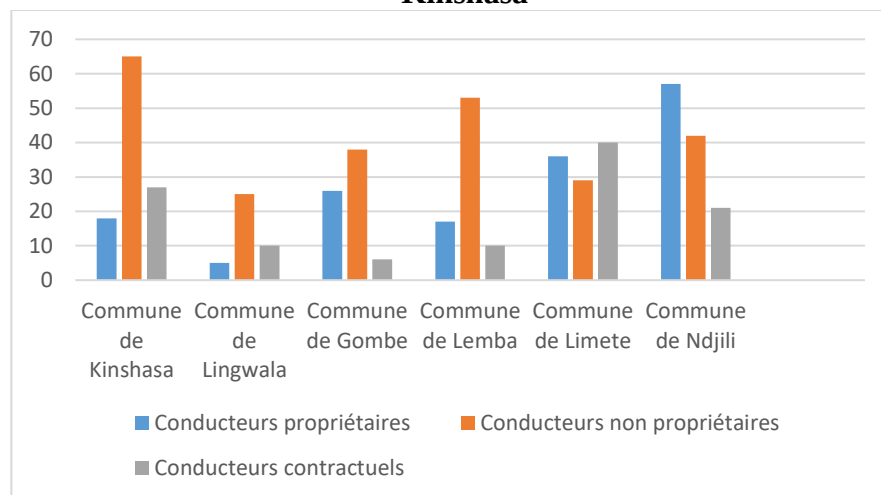
Le revenu annuel moyen d'un conducteur de taxi-moto est à peine 960 000 Francs congolais, soit 480 dollars ou 288 000 Francs CFA, soit un revenu mensuel de 80 000 Francs congolais, c'est-à-dire 40 dollars, pour un minimum horaire garanti de 66 heures par semaine soit 264 heures par mois.

L'acquisition de la moto fait appel à des capitaux propres, parfois des aides familiales ou encore à des circuits de financement informel (figure 3). Certains conducteurs qui ne disposent pas de capitaux travaillent pour le compte d'un propriétaire de moto en signant un contrat de location-vente ou de versement journalier. Pour ce dernier, le conducteur a pour obligation de verser par jour un montant fixe qui varie entre 9 500 et 10 000 Francs congolais, soit 5 dollars selon les modalités du contrat.

Le contrat de location-vente entre le propriétaire et le conducteur est parfois compliqué. Toutefois, il peut s'agir de versements hebdomadaires ou mensuels comme remboursement à la valeur de la moto. À la fin du contrat, le conducteur devient propriétaire de la moto.

Le conducteur de taxi-moto verse au propriétaire un montant journalier qui varie entre 18 000 ou et 20 000 Francs congolais (soit 10 dollars américains) par jour, sur une période de 28 et 29 semaines. À la fin de cette période, la moto leur revient, souvent en bon état, car l'engin est entretenu tous les 6 jours de travail.

**Figure 3 : Catégorie des conducteurs de taxis-motos enquêtées à Kinshasa**

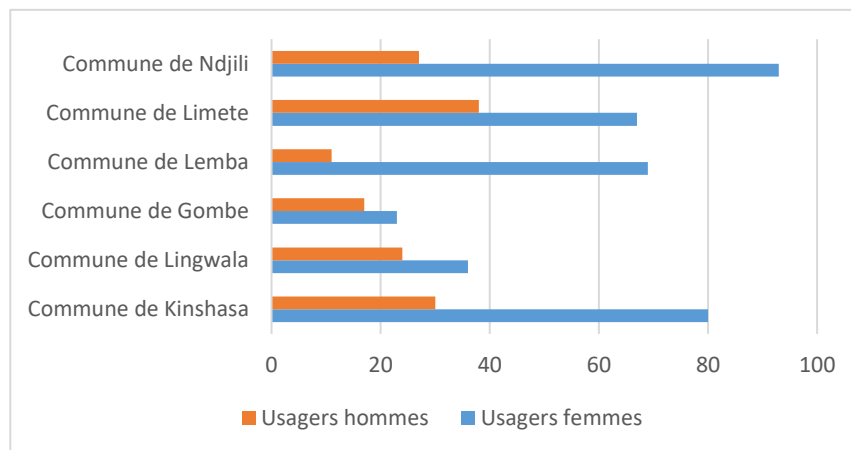


Malgré quelques difficultés auxquelles les conducteurs de taxis-motos font face, ce nouveau mode de transport en commun est devenu, depuis un certain temps, le moyen de transport le plus important dans la vie quotidienne de la population Kinois. Car, le prix de la course varie entre 1000 et 5000 francs congolais, soit environ 500 à 2500 FCFA ou plus, selon la distance parcourue.

En outre, au niveau de la satisfaction des besoins des usagers, les taxis-motos proposent un service de mobilité aux usagers, proche de “porte à porte” jusque dans des zones peu accessibles. Les tarifs pratiqués augmentent rapidement avec la distance parcourue, ce qui facilite l'accès à la ville des populations vivant dans les zones périphériques à bas revenus.

Loin d'être une mobilité crédible, les enquêtes auprès des usagers mettent en évidence des mobilités, certes nécessaires et parfois contrariées, mais également très diverses selon les individus et les Communes. Ce mode de transport est considéré, aujourd'hui à Kinshasa, comme un moyen d'adaptations du côté des usagers notamment pour leur accès au transport intra-urbain. La clientèle des taxis-motos de notre échantillon est plus féminine que masculine (figure n°4).

**Figure 4 : Les usagers des taxis-motos enquêtés par sexe dans la Province de Kinshasa**



**Photos 1 : Taxis-motos dans la commune de Lingwala**



Photo C. Maliki, avril 2021.

**Photo 2 : Taxis-motos dans la commune de Limete**



Photo C. Maliki, avril 2021.

**Photo 3 : Les taxis-motos dans la commune de Kinshasa**



Photo C. Maliki, avril 2021

**Photo 4 : Les taxis-motos dans la commune de Gombe**



Photo C. Maliki, avril 2021

### ***1.3. Les problèmes liés au transport par taxis-motos***

La pratique de transport de taxis-motos, tant à l'intérieur qu'à la périphérie de la Province de Kinshasa, a des avantages, disent les usagers. Toutefois, ce mode de transport constitue une alternative permanente à la précarisation de l'emploi et à la stagnation des revenus. Néanmoins, l'activité fait face à une insécurité, notamment au niveau de la conduite. Il est pratiqué totalement en marge de la loi et de la réglementation relative au système de transport urbain dans un État, d'où les difficultés des autorités publiques à réguler ce secteur.

Les raisons du succès de ce mode de transport dans la ville de Kinshasa sont multiples. Au-delà des problèmes de congestion et des insuffisances des voies de communication, il faut mettre l'accent sur les défections dans l'offre de transport public, formelle ou artisanale caractéristiques de nombreuses communes de la ville de Kinshasa.

Il ressort de nos enquêtes qu'un conducteur de taxi-moto sur dix ne dispose pas de permis de conduire, encore moins d'autres pièces exigées par les services compétents.

Les conducteurs des taxis-motos sont, non seulement des inconscients, puisque conduisant sans permis de conduire, mais ils ne respectent souvent pas le code de la route, la limitation de vitesse, d'où on assiste à un taux élevé d'accidents mortels. La prolifération des taxis-motos pose cependant de nombreux problèmes environnementaux et de santé publique (forte pollution atmosphérique conditions de travail pénibles) occasionnant des problèmes de santé, chez les conducteurs de taxi-motos par exemple : maux de dos, maux de tête, problèmes respiratoires risques élevés d'accidents de circulation.

Les conducteurs de taxi-motos sont plus préoccupés par le profit que par leur sécurité et celle de leurs clients. Ils disent toujours que : « pour gagner plus d'argent, il faut travailler plus vite pour pouvoir disposer à la fin de la journée d'une rentrée raisonnable que celle imposée par les propriétaires des motos, car ils deviennent très difficiles de s'occuper de la famille à Kinshasa ». C'est la raison pour laquelle sans casque, et ne maîtrisant parfois pas les bases du code de la route, les conducteurs prennent souvent des risques inconscients, notamment le dépassement, et le non-respect des feux rouges à l'intersection.

La divergence des points de vue sur ce mode de transport intra-urbain en ce qui concerne l'application des textes relatifs à la pratique

de cette activité, a fait que les administrateurs de la ville de Kinshasa manifestent une ferme volonté d'interdire cette activité au niveau du Centre-Ville, notamment à Gombe. Toutefois, cette activité a généré d'autres activités, telles que : la naissance de plusieurs quincailleries pour la vente de pièces détachées, des ateliers pour le montage des pièces neuves, des garages de réparation et les services de vulcanisation pour la réparation des pneus.

### **3. Discussion**

Aujourd'hui, les problèmes de mobilité des personnes et des biens dans les grands centres urbains en Afrique subsaharienne, en particulier dans la ville de Kinshasa, résultat d'une croissance démographique et spatiale qui ne s'accompagne pas toujours de moyens de transport pour satisfaire la demande. La forte sollicitation des moyens de transport en commun et l'étroitesse des routes occasionnent les embouteillages interminables sur certains tronçons de la ville. Au Bénin, par exemple, selon Agossou N.S.A. (2003, p. 68), pour se déplacer, les populations béninoises sont parfois obligées d'abandonner les bus et les taxis pour emprunter les taxis-motos qui ont la possibilité de se faufiler entre les voitures, foulant au pied les règles élémentaires du code de la route. La situation du Bénin est identique à celle de Kinshasa, en ce sens que les taxis-motos sont beaucoup sollicités par les populations pour leur déplacement entre la résidence et la destination afin d'éviter les embouteillages. Ainsi, de jour comme de nuit, à des heures régulières, les taxis-motos sont accessibles.

La question de l'encadrement des conducteurs des taxis-motos pour prévenir les dérives est importante. À un moment donné, la police a commencé la répression, mais on s'est rendu compte que c'est pour se faire remplir les poches, car la situation ne s'est jamais améliorée.

Malgré l'existence du bus et de taxis, les taxis-motos jouent toujours un rôle important dans les grandes villes africaines. À Maroua, par exemple, souligne Mahamat P.S. (1982, p. 77.), quelques bus et taxis desservent certains axes bitumés ; le reste de la ville est abandonné aux taxis-motos. C'est la même situation dans la ville de Kinshasa surtout dans les zones périphériques tels que Limete, Ndjili, Masina, Kimbanseke, etc.

Face à l'aggravation de la précarisation de l'emploi et de la baisse des revenus, de nombreux jeunes et certains travailleurs en activité s'y sont investis pour s'assurer d'un revenu supplémentaire. Dans plusieurs villes africaines (Lomé, Cotonou, Douala, Bangui, Kinshasa, etc.), le taxi-moto n'a donné lieu à aucun enregistrement officiel au même titre que certains transports clandestins à la périphérie des villes camerounaises (KAFFO C. et ali, 20-21 septembre 2007, p.7). C'est la même situation dans la ville de Kinshasa où l'anarchie constatée dans son mode d'organisation sans une loi régissant le fonctionnement de taxis-motos. Cette activité, génératrice de certaines activités, dont l'éclatement est remarquable depuis une décennie dans la ville de Kinshasa, mobilise nombre de personnes, mais reste différemment ressentie par les usagers, les conducteurs, les autorités administratives et alimentent des débats contradictoires dans les médias publics et privés pour résoudre certains problèmes relatifs à ce mode de transport.

Chaque entité tente de résoudre les problèmes à leur manière sans chercher une vision globale des transports urbains, avec des interférences, voire des contradictions, entre les différents niveaux administratifs.

## **Conclusion**

Le secteur des taxis-motos, selon les différents acteurs, apparaît aujourd'hui dans la Province de Kinshasa comme un secteur générateur de revenus. Il prospère dans les grands centres urbains de la République Démocratique du Congo, fait vivre de nombreux ménages en dépit des difficultés qui sont de nature à les décourager pour investir dans cette activité.

En l'absence d'une politique publique devant organiser le marché et offrir des systèmes de transports collectifs bien réglementés, le secteur informel prendra de l'ampleur et compromettra à terme l'avantage relatif que possède une ville. Les taxis-motos à Kinshasa sauraient fournir un service utile en se chargeant d'assurer le transport des passagers provenant des zones périphériques de la ville. Les enquêtes auprès des usagers mettent en évidence des mobilités, certes nécessaires et parfois contrariées, mais également très diverses selon les Communes et les usagers. Pour l'ensemble du secteur informel, c'est faute de n'avoir pas trouvé un emploi, économiquement rentable, que beaucoup

de jeunes diplômés sans emploi, de jeunes déscolarisés et les anciens ruraux se sont retrouvés dans cette activité qu'ils exercent aujourd'hui.

Ces jeunes conducteurs sont prêts à abandonner le métier de taxi-moto si une opportunité financière plus rentable se présente à eux. Nous nous demandons si ces jeunes diplômés sans emploi et déscolarisés et ces anciens ruraux auront un jour la possibilité, dans la situation actuelle dans la ville de Kinshasa, de sortir de cette impasse ?

### Bibliographie

- AGOSSOU Noukpo San, 2003, « La diffusion des innovations : l'exemple des Zemijan à travers l'espace Béninois », *Revue de Géographie du Cameroun*, vol XV, n°1, p. 52-67.
- BANQUE MONDIALE, 2015, « Renforcer la résilience de ong erme de la RDC : le Rôle de la dédollarisation, de la prospection artisanale et de la diversification économique », *Rapport de suivi de la situation économique et financière de la RDC*, 3e édition.
- BOLIA IKOLI Bienvenu, 2015, *Kinshasa, ma ville, ma capitale*, Paris, L'Harmattan.
- DABIRE Vianney Jean Marie, « Perspectives économiques en Afrique 2018 : République démocratique du Congo », *BAD-Note Pays*, p. xx.
- DIAZ Olvera Loudre, 2016, 'Earning a living, but at what price? Being a motorcycle taxi driver in a Sub-Saharan African city', *Journal of Transport Geography*, p. xx.
- DIAZ Olvera Loudre, 2012, 'Motorbike taxis in the "transport crisis" of West and Central African cities', *Écho Géo*, 20. <http://echogeo.revues.org/13080>, [en ligne], consulté le 23 juin 2019.
- DIAZ Olvera Loudre, 1998, *Les taxi-motos dans les villes d'Afrique au sud du Sahara*, Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007, [en ligne], consulté le 12 juin 2019.
- EAMAU, 2011, « Étude exploratoire sur les motos taxis dans les villes africaines : le cas de Lomé », Lomé, p. xx.

- FUMUNZANZA Muketa Jean, 2011, « Kinshasa d'un quartier à un autre », *Les moyens de transports*, Paris, L'Harmattan, p. 293-304.
- Godard Xavier, 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-INRETS.
- KAFFO Célestin, *L'intégration des "taxis-motos" dans le transport public au Cameroun ou informel à la remorque de l'État : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne*», Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20-21 septembre 2007, [en ligne], consulté le 12 juin 2019.
- KENGNE Fodouop, 1985, « Les transports clandestins autour de Yaoundé », *Les cahiers d'Outre-Mer*, 38 (150), p. 175-195.
- KENGNE Fodouop, 1991, *Les petits métiers de la rue et l'emploi. Le cas de Yaoundé*, Yaoundé, SOPECAM.
- MAHAMAT Paba Salé, 1982, « Les petits métiers de transport à Maroua (Cameroun) », *Les cahiers d'Outre-Mer*, 35 (135), p. 77-89.
- MALIKI Christian et KINOUBANI Rodrigue, 2019, « Taxis-motos : une réponse à la crise quotidienne de mobilité à Bangui (République Centrafricaine) », *DALAGÉO, Revue de Géographie de l'Université de Daloa* (Côte-d'Ivoire, n°001, p. 182-189.
- MVONDO Christian, 2006, *Mototaxis : « le problème reste entier à Douala »*, *La Nouvelle Expression*, www.Camer.be, du 08 août.
- PICARD Chantal, 2002, *La mobilité urbaine pour tous*, Conférence CODATUX tenue à Lomé (Togo) du 12 au 15 novembre 2002.
- TOSSOU Okri Pascal, 1993, « Les taxi-motos urbains de Cotonou : sécurité et environnement », *Actes de la Codatu Transport urbain dans les pays en développement*, Tunis, 15-19 fév. section XII, p. 45-55.