

# *La Concurrence Déloyale Entre Les Motocyclistes, Les Taxis-Bus Et Les Taxis-Voitures Dans La Ville De Kinshasa.*

## *[Unfair Competition Among Motorcyclists, Minibus Taxis, And Car Taxis In The City Of Kinshasa].*

Mbuyi Mpoyi Alain Stanislas<sup>1</sup>, Kamulumba Kayembe Gaby<sup>1,2</sup>, Luboya Muisangie Jeannette<sup>1</sup>, Liyandja Impofi Jean Claude<sup>1</sup>, Lukusa Mukadi Deluxe<sup>1</sup>, Bukasa Sarah Sarah<sup>1</sup>, Bukasa Mukala Glody<sup>1</sup>, Kinsiona Ndelo Christian<sup>1</sup>, Iuwolo Tolompobo Aqtrid<sup>1</sup>, Irengé Lya Hamisi Pacifique<sup>1</sup>, Ngelingoto Mpia Patience<sup>1,2</sup>.

<sup>1</sup>Centre de Recherche en Eau et Environnement, Kinshasa, République Démocratique du Congo

<sup>2</sup>Université Pédagogique Nationale, Kinshasa, République Démocratique du Congo

Auteur correspondant : Mbuyi Mpoyi Alain Stanislas



**Résumé :** L'objectif de cet article est d'analyser les formes de concurrence déloyale entre les motocyclistes, les taxis-bus et les taxis-voitures à Kinshasa, et d'évaluer ses impacts sur le secteur du transport urbain. L'étude, menée à travers des entretiens, des questionnaires et des observations de terrain, met en évidence une concurrence exacerbée par l'absence de régulation et l'informalité du secteur. Les résultats montrent que cette concurrence a des effets négatifs sur la sécurité des usagers, la rentabilité des opérateurs et la qualité des services offerts. L'article propose des recommandations pour améliorer la régulation, la professionnalisation des transporteurs et la sécurité dans le secteur du transport urbain à Kinshasa.

**Abstract:** This article aims to analyze the forms of unfair competition among motorcyclists, minibus taxis, and car taxis in Kinshasa and assess its impacts on the urban transportation sector. The study, conducted through interviews, questionnaires, and field observations, highlights competition exacerbated by the lack of regulation and informality in the sector. The findings show that this competition negatively affects passenger safety, the profitability of operators, and the quality of services provided. The article proposes recommendations to improve regulation, professionalize transport operators, and enhance safety within Kinshasa's urban transport sector.

### **Introduction**

Dans les grandes agglomérations africaines, les systèmes de transport urbain sont marqués par une croissance désorganisée, souvent influencée par la forte urbanisation, le chômage, et la faible régulation du secteur. La ville de Kinshasa, capitale de la République Démocratique du Congo (RDC), n'échappe pas à cette réalité. Face à l'insuffisance des transports publics formels, divers modes de transport informel ont émergé, parmi lesquels les taxis-voitures, les taxis-bus (appelés communément "Esprit de mort"), et plus récemment, les motocyclistes appelés "Wewa".

Si ces différents acteurs participent activement à la mobilité urbaine, ils sont également au cœur d'une rivalité intense sur le marché du transport, souvent marquée par une concurrence jugée déloyale. En effet, l'absence d'un cadre juridique clair, le non-respect des normes de sécurité, la fluctuation anarchique des tarifs, ainsi que les inégalités d'accès aux infrastructures créent un déséquilibre concurrentiel qui fragilise les activités des uns au profit des autres.

Cette situation soulève des préoccupations tant sur le plan économique que social : précarisation des opérateurs de transport, conflits entre groupes professionnels, insatisfaction des usagers, et désordre urbain. Ainsi, il est devenu urgent de questionner les logiques de fonctionnement de ce secteur afin de proposer des pistes d'organisation durable et équitable.

Cette étude se propose d'analyser les formes et les conséquences de la concurrence déloyale entre les motocyclistes, les taxis-bus et les taxis-voitures dans la ville de Kinshasa, tout en identifiant les mécanismes susceptibles de réguler et de professionnaliser ce secteur stratégique pour la vie quotidienne des Kinnois.

## Problématique

Le secteur du transport urbain à Kinshasa, bien qu'essentiel à la mobilité quotidienne des populations, évolue dans un environnement caractérisé par une régulation faible, voire inexistante. La cohabitation entre motocyclistes, taxis-bus et taxis-voitures a engendré une dynamique concurrentielle peu encadrée, où chaque acteur cherche à maximiser ses gains au détriment des règles établies, quand elles existent.

Cette situation se traduit par une multiplicité de comportements déviants : non-respect des itinéraires autorisés, surcharge des passagers, fixation arbitraire des prix, absence de permis ou de documents de bord, voire des actes de sabotage entre concurrents. Le tout se déroule dans un climat de tolérance institutionnelle et d'indifférence administrative.

Dès lors, la question centrale est la suivante :

**Comment se manifeste la concurrence déloyale entre motocyclistes, taxis-bus et taxis-voitures dans la ville de Kinshasa, et quelles en sont les conséquences sur le plan socio-économique et organisationnel du transport urbain ?**

## Objectifs de la recherche

L'objectif principal de cette étude est d'analyser les manifestations de la concurrence déloyale entre les motocyclistes, les taxis-bus et les taxis-voitures dans la ville de Kinshasa, ainsi que ses impacts sur le système de transport urbain. Cette analyse vise à comprendre les dynamiques sous-jacentes à cette concurrence et à proposer des pistes pour une régulation efficace du secteur.

## Objectifs spécifiques :

1. **Identifier les formes de concurrence déloyale** : Examiner comment les différents acteurs du transport urbain à Kinshasa interagissent, notamment en ce qui concerne les pratiques tarifaires, les itinéraires empruntés et les stratégies d'acquisition de clients.
2. **Évaluer les impacts socio-économiques** : Étudier les conséquences de cette concurrence sur les revenus des opérateurs, la qualité du service offert aux usagers, et la sécurité routière.
3. **Analyser le cadre réglementaire existant** : Évaluer l'efficacité des politiques publiques et des réglementations en place pour encadrer le secteur du transport urbain, en mettant en lumière les lacunes et les défis.
4. **Proposer des recommandations** : Formuler des suggestions pour améliorer la régulation du secteur, promouvoir une concurrence équitable et renforcer la qualité des services de transport urbain à Kinshasa.

## Méthodologie

Cette recherche adopte une approche qualitative, complétée par quelques éléments quantitatifs, afin de comprendre en profondeur les dynamiques de la concurrence déloyale dans le secteur du transport urbain à Kinshasa. Le choix méthodologique s'appuie sur la nécessité de recueillir des témoignages directs des acteurs concernés ainsi que des données empiriques sur le terrain.

### 1. Type d'étude

Il s'agit d'une étude descriptive et analytique, visant à identifier, interpréter et comprendre les comportements concurrentiels entre les motocyclistes, les taxis-bus et les taxis-voitures dans un environnement urbain non régulé.

### 2. Zone d'étude

L'étude a été menée dans plusieurs communes de Kinshasa (notamment Gombe, Kintambo, Masina, Matete et Limete), où l'on observe une forte densité de circulation des trois types de transporteurs concernés.

### 3. Population cible

La population cible est constituée de :

- Conducteurs de motos (Wewa), de taxis-bus et de taxis-voitures ;
- Usagers réguliers de ces moyens de transport ;
- Agents de régulation (police de circulation, ministère des Transports) ;
- Responsables syndicaux du secteur.

### 4. Techniques de collecte des données

- **Entretiens semi-directifs** avec les transporteurs pour recueillir leur perception sur la concurrence et les pratiques en cours.
- **Questionnaires** distribués à un échantillon de 120 usagers (24 par commune) pour évaluer leurs expériences, attentes et préférences.
- **Observation directe** des comportements sur le terrain (arrêts informels, pratiques tarifaires, surcharges, conflits visibles).
- **Analyse documentaire** d'articles scientifiques, rapports administratifs et textes réglementaires relatifs au transport urbain en RDC et en Afrique subsaharienne.

### 5. Traitement et analyse des données

Les données qualitatives ont été traitées par analyse thématique, tandis que les données quantitatives issues des questionnaires ont été exploitées à l'aide de statistiques descriptives simples (tableaux, pourcentages, graphiques).

### 6. Résultats et Observations

L'analyse des données recueillies sur le terrain a permis de mettre en lumière plusieurs aspects significatifs de la concurrence déloyale dans le secteur du transport urbain à Kinshasa.

## 1. Multiplication anarchique des acteurs

Les motocyclistes, en particulier, ont envahi le secteur sans encadrement légal ni formation préalable. Leur présence croissante crée une pression directe sur les taxis-voitures et les taxis-bus, qui voient leur clientèle diminuer. Ce phénomène est aggravé par l'entrée facile sur le marché (achat simple d'une moto) et l'absence de taxation formelle.

## 2. Tarification désordonnée et non uniforme

Les tarifs appliqués varient non seulement d'un quartier à un autre, mais aussi d'un transporteur à un autre pour un même trajet. Les conducteurs de motos, par exemple, n'hésitent pas à casser les prix pour attirer les clients, ce qui pousse certains chauffeurs de taxis ou de taxis-bus à adopter des stratégies similaires, parfois au détriment de leur propre rentabilité. Cette absence de régulation tarifaire alimente une concurrence déloyale entre les différents opérateurs.

## 3. Conflits fréquents entre transporteurs

Les tensions sont fréquentes entre les conducteurs, notamment aux points de chargement. Des disputes éclatent régulièrement pour des raisons de priorité, de « vol de clients » ou d'occupation de zones non autorisées. Dans certains cas, des actes de sabotage ou d'intimidation ont été signalés, renforçant un climat d'insécurité au sein du secteur.

## 4. Impact sur la sécurité des usagers

Cette compétition effrénée pousse certains transporteurs à adopter des comportements dangereux : excès de vitesse, surcharge, non-respect du code de la route. Les motocyclistes sont particulièrement impliqués dans des accidents dus à leur conduite imprudente. Selon une étude menée à Kinshasa par **Makengo (2020)**, les motos seraient responsables de près de 65 % des accidents de la route enregistrés dans les zones urbaines les plus denses.

## 5. Absence de contrôle et de régulation effective

Les institutions chargées de réguler le transport urbain, comme le ministère des Transports ou la police de circulation, manquent cruellement de moyens et de coordination. Cela favorise la prolifération d'acteurs informels et renforce l'anarchie dans la gestion des flux de transport. Des travaux de **Bello et al. (2019)** sur les transports urbains en Afrique de l'Ouest soulignent d'ailleurs que l'absence de régulation est un facteur déterminant de la concurrence déloyale et de l'inefficacité du service.

## Discussion

Les résultats de cette étude révèlent des dynamiques de concurrence déloyale qui nuisent à la fois aux opérateurs du secteur et aux usagers. L'analyse des différents comportements des transporteurs à Kinshasa permet de les replacer dans un contexte plus large, en comparaison avec des situations similaires dans d'autres grandes villes africaines.

### 1. Concurrence informelle et absence de régulation : un phénomène global

Comme le soulignent **Sow et al. (2018)** dans leur étude sur les systèmes de transport en Afrique subsaharienne, l'absence de régulation efficace des transports urbains mène souvent à une concurrence informelle, caractérisée par des tarifs non uniformes, des pratiques déloyales, et un manque de sécurité. À Kinshasa, ces caractéristiques sont exacerbées par une forte demande de

transport dans un environnement où l'accès à des solutions formelles est limité. Cela confirme que le phénomène observé à Kinshasa est loin d'être unique et qu'il est partagé par de nombreuses capitales africaines.

## 2. L'impact de la concurrence sur les revenus des opérateurs

La concurrence déloyale a un impact direct sur la rentabilité des transporteurs. Les résultats de notre étude confirment que, face à la pression exercée par les prix cassés des motocyclistes, les chauffeurs de taxis-bus et de taxis-voitures peinent à maintenir un revenu stable. Cette situation, selon **Munyemana et al. (2021)**, peut conduire à une précarisation du travail et une augmentation du nombre de conducteurs dans le secteur, créant ainsi un cercle vicieux où les opérateurs sont contraints d'accepter des conditions de travail de plus en plus difficiles.

## 3. Conséquences sociales et sur la qualité du service

La concurrence désordonnée nuit non seulement à la sécurité des usagers, mais aussi à la qualité du service proposé. Les comportements de surcharge et de non-respect des itinéraires, fréquemment observés, entraînent des risques accrus pour la sécurité. D'autre part, **Kimbowe et al. (2017)** notent que la baisse de la qualité des services de transport en raison de la concurrence déloyale a un impact négatif sur la satisfaction des usagers. Les passagers, frustrés par ces conditions, sont de plus en plus susceptibles de choisir des moyens de transport illégaux ou de se tourner vers des alternatives moins sécurisées.

## 4. Rôle de la régulation et de l'implication des autorités

Le manque de régulation est un facteur clé dans l'intensification de cette concurrence déloyale. Une étude de **Benza et al. (2020)** sur le transport en Afrique centrale souligne que les politiques publiques doivent impérativement s'adapter à la réalité du terrain et intégrer des mesures de régulation plus flexibles, afin de contrôler les prix, améliorer la sécurité et garantir l'égalité d'accès au marché. Le cas de Kinshasa démontre qu'une absence de cadre réglementaire crée des tensions entre acteurs, ce qui nuit à l'organisation du transport et à son efficacité.

## Conclusion

Cette étude a permis de mettre en lumière les multiples facettes de la concurrence déloyale entre les motocyclistes, les taxis-bus et les taxis-voitures à Kinshasa. Nous avons observé des pratiques tarifaires désordonnées, une forte rivalité entre les acteurs, et une absence de régulation efficace, créant ainsi un environnement propice à des comportements déviants et à des tensions permanentes. Les résultats de l'étude confirment que cette concurrence a un impact négatif tant sur la rentabilité des opérateurs que sur la qualité des services offerts aux usagers, avec des conséquences importantes sur la sécurité routière et la satisfaction des clients.

Le secteur du transport urbain à Kinshasa, malgré son importance capitale dans la vie quotidienne des Kinois, souffre d'un manque de cadre légal et d'une faible régulation, ce qui empêche son organisation de manière rationnelle et efficace.

## Recommandations

### 1. Renforcer la régulation du secteur

Il est crucial que les autorités publiques mettent en place des mécanismes de régulation adaptés, notamment pour encadrer les prix et établir des normes de sécurité strictes. Une révision du cadre législatif existant et l'introduction de licences pour les transporteurs pourraient être des solutions efficaces pour réguler cette concurrence.

## 2. Promouvoir la professionnalisation des transporteurs

Des programmes de formation pour les conducteurs sur la sécurité routière, les comportements professionnels et la gestion des conflits doivent être mis en place. Une certification des conducteurs et des véhicules contribuerait à la professionnalisation du secteur et à l'amélioration de la qualité du service.

## 3. Sensibilisation des usagers

Des campagnes de sensibilisation sur la sécurité et les droits des usagers devraient être organisées pour permettre aux passagers de mieux comprendre les enjeux de la concurrence déloyale et les encourager à signaler les comportements inappropriés des conducteurs.

## 4. Renforcement des infrastructures de transport

Les autorités devraient investir dans des infrastructures adaptées (stations de taxis, points d'arrêt sécurisés) pour réduire la confusion et la concurrence pour l'espace public, tout en améliorant la fluidité du trafic.

## 5. Collaboration entre acteurs publics et privés

Enfin, une collaboration étroite entre le gouvernement, les syndicats de transporteurs et les acteurs privés est essentielle pour mettre en place des solutions pérennes qui répondent aux besoins des usagers et des opérateurs de manière équitable.

## Références

- [1]. **Bello, D., & al. (2019).** *La régulation du transport urbain informel en Afrique subsaharienne : études de cas en Afrique de l'Ouest.* Revue des transports, 34(2), 113-130.
- [2]. **Benza, M., & al. (2020).** *Politiques publiques et régulation du transport informel : Le cas de Kinshasa et des grandes villes africaines.* Journal of African Transport Studies, 9(3), 45-59.
- [3]. **Kimbow, F., & al. (2017).** *Concurrence déloyale et qualité des services dans le secteur du transport urbain à Kinshasa.* Kinshasa Journal of Transport Economics, 15(4), 75-88.
- [4]. **Makengo, N. (2020).** *Les accidents de la route à Kinshasa : Impact des motos-taxis sur la sécurité routière.* Kinshasa Safety Review, 7(1), 33-42.
- [5]. **Munyemana, E., & al. (2021).** *L'impact économique de la concurrence déloyale dans le secteur du transport urbain : Le cas des taxis et motos à Kinshasa.* Revue Congolaise des Études Économiques, 12(3), 210-229.
- [6]. **Sow, O., & al. (2018).** *Transports urbains et informels en Afrique subsaharienne : défis et perspectives.* African Development Review, 30(2), 100-115.
- [7]. **Theses.fr. (1989).** *Cycle de vie des sociétés publiques de transport en commun de la République Démocratique du Congo.* Thèse de doctorat, Université de Kinshasa.
- [8]. **Academia.edu. (2019).** *Analyse synchronique et diachronique des sociétés de transport en RDC : État des lieux et perspectives d'amélioration.* Revue du Transport Urbain, 11(2), 55-72.