

GOUVERNANCE DANS L'INCERTITUDE ET INSTRUMENTALISATION DE LA RÉGULATION DES MOTOTAXIS À KINSHASA

*Albert Malukisa Nkuku*¹

Introduction

Dans la plupart des villes de l'Afrique subsaharienne, les mototaxis ont connu un essor remarquable au cours de ces dernières décennies. À l'origine, on retrouve les traces de ce mode de transport en commun vers les années 1970, au Nigeria tout d'abord, puis dans d'autres pays tels que le Niger, le Bénin, le Togo, la Côte d'Ivoire, le Cameroun, la Tanzanie, le Kenya, l'Ouganda et le Rwanda. Les migrations des populations dans les différentes régions du continent, dans le contexte d'une crise aiguë et multidimensionnelle (politique, économique et sociale) ont largement contribué à l'apprentissage et au développement d'un nouveau métier destiné avant tout à assurer la survie et la mobilité des familles pauvres, confrontées à l'incapacité des États et des villes à assurer la majeure partie de leurs responsabilités dans le secteur du transport public (Amougou 2010 ; Mahamat 2015 ; Diaz Olvera *et al.* 2016 ; Kumar 2011).

Selon les diverses considérations socioculturelles et politiques ayant conduit à leur apparition dans les villes de l'Afrique subsaharienne, les mototaxis ou taxi-motos sont désignés sous plusieurs vocables qui témoignent, comme Diaz Olvera *et al.* (2013) le soulignent, de la vitalité de ce phénomène et son appropriation par la population : *okada* au Nigeria, *zémidjan* ou *zed* au Bénin, *oléa* au Togo, *kaboukabou* au Niger, ou encore *boda-boda* au Kenya et en Ouganda. Tous ces vocables relèvent de l'imagination intarissable et parfois pleine d'humour traduisant le bricolage auquel les pauvres citadins s'adonnent pour surmonter les difficultés d'un environnement caractérisé par une pauvreté de masse.

En RDC, l'expérience des mototaxis est relativement récente. À Kinshasa, c'est entre 2005 et 2006 que ce mode de transport commence à imposer ses marques jusqu'à devenir « le nouveau moyen de transport des Kinois » (Radio Okapi 2011). L'initiative est partie des ressortissants des

¹ Professeur à l'Université catholique du Congo et chercheur postdoc à l'Institut de Politique du Développement (IOB) de l'Université d'Anvers.

ex-provinces du Kasai-Oriental et du du Kasai-Occidental venus en masse à Kinshasa, à la suite du déclin de la société minière de Bakwanga (Miba), et de l'exploitation artisanale du diamant. De nombreux Kinois, qui ont en commun le lingala comme « langue maternelle », ont été surpris de faire connaissance avec des moto-taximen en provenance de ces deux régions, et communiquant entre eux en tshiluba². La fréquente répétition du terme « *wewa* » (« toi » en français) pendant leurs conversations a pour effet de captiver toute l'attention, et conduit ainsi les Kinois à employer ce terme pour désigner tous les moto-taximen.

Comme beaucoup d'études l'ont démontré, les mototaxis dans les villes africaines présentent à la fois des avantages et des inconvénients. D'une part, il s'agit du moyen de transport le plus rapide pour échapper aux embouteillages et au mauvais état des routes, mais d'autre part, ces mototaxis posent beaucoup de problèmes en termes d'accidents, de gestion du trafic, de bruit, de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre (Kumar 2011 ; Summer *et al.* 2014 ; Tublu 2010 ; Kassi-Djodjo 2013). En conséquence, la perception des moto-taximen demeure ambivalente (Diaz Olvera *et al.* 2016). À la tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de service de transport urbain s'opposent les tentatives souvent vouées à l'échec d'éradiquer une activité difficile à réguler pour des États faibles et des régimes politiques souffrant d'un grand déficit de légitimité (Sahabana 2011 ; Goodfellow 2015 ; Kumar 2011 ; Bellina *et al.* 2010).

À Kinshasa, cette ambivalence est alimentée davantage par un contexte politique particulier marqué d'abord par une ambition du président Joseph Kabila de reconstruire et de moderniser le Congo, en commençant par la capitale. Son programme baptisé « cinq chantiers de la République », puis « révolution de la modernité », serait incompatible avec la présence des mototaxis, qui entretiendraient une image de Kinshasa comme ville sinistrée, en régression, avec des communes périphériques enclavées et inaccessibles par bus, minibus et taxis. Ensuite, du point de vue du régime en place, la prolifération des *wewa* est redoutée dans la mesure où ceux-ci partagent leurs origines tribales avec Étienne Tshisekedi, l'opposant historique le plus populaire, qui bénéficie de leur soutien apparemment indéfectible.

Cependant, face au fait accompli d'un transport en commun par mototaxi auquel les Kinois ne peuvent pas renoncer par manque d'une autre alternative crédible, le régime Kabila ressent finalement le besoin de nouer une relation clientéliste avec les mêmes *wewa*. Comment y parvenir au regard du paysage politique d'une ville hostile au pouvoir ? Le présent chapitre démontre que dans le but d'atteindre cet objectif, le régime s'est appuyé

² Outre le lingala, le tshiluba est l'une de quatre langues nationales de la RDC couramment parlée dans les ex-provinces du Kasai-Oriental et du du Kasai-Occidental.

sur l'instrumentalisation d'une régulation aux injonctions contradictoires permettant l'émergence d'une autorité publique comme défenseur des *wewa*.

S'inscrivant dans une perspective de recherche empirique, les enquêtes menées dans le cadre de notre étude reposent dans une large mesure sur les entretiens non structurés et semi-structurés réalisés avec 43 commandants et agents de la police, 77 moto-taximen victimes de répressions policières, 4 conseillers et 5 chefs de bureau aux ministères du Transport, des Infrastructures et de l'Intérieur (au niveau provincial et national), ainsi que 6 responsables des syndicats des propriétaires et conducteurs de mototaxis. Le choix des enquêtés s'est opéré en fonction de trois critères, à savoir une connaissance générale sur les répressions contre les moto-taximen, le fait d'avoir participé aux opérations de cette nature ou de les avoir subies.

Pour mieux appréhender la situation, nous avons recouru également à l'observation participante durant les périodes de répression policière enregistrée dans les districts de Funa et Mont-Amba³. Les informations diffusées par la presse ont présenté encore un grand intérêt pour comprendre comment les événements sont commentés par les journaux, les chaînes de radio et de télévision, considérés comme proches du pouvoir, de l'opposition ou non alignés. Il s'agit de Molière Tv, Digital Congo, Rtn, Radio Okapi, Rfi Afrique, *La Tempête des tropiques*, *Le Potentiel*, Télé 50, l'Avenir et l'Agence congolaise de presse.

Dans l'ensemble, il convient de noter que les recherches menées ont couvert une période de 7 mois s'étalant entre mai 2012 et juin 2017. Tous les matériaux réunis ont permis de bien situer le contexte d'émergence des mototaxis dans la ville de Kinshasa et les enjeux politiques d'une régulation qui étale au grand jour la fragmentation de l'État à des fins clientélistes. Dans sa présentation, ce travail va s'articuler autour de trois points essentiels : (1) la place des mototaxis dans un secteur informel au centre des enjeux politiques, (2) le contexte d'émergence des mototaxis dans la ville de Kinshasa, (3) et l'analyse d'une régulation aux injonctions contradictoires comme expression d'une gouvernance dans l'incertitude.

1. La place des mototaxis dans un secteur informel au centre des enjeux politiques

Comment concevoir les enjeux politiques que présente le secteur informel ? Avant de répondre à la question, il convient de noter d'abord qu'à travers la littérature, ce secteur est souvent appréhendé en mettant l'accent sur le dualisme, la dichotomie, entre le formel et l'informel. Cependant, en examinant de plus près ce qui constitue la substance même de l'informalité urbaine, plusieurs auteurs ont finalement démontré que les oppositions entre

³ Il s'agit de deux districts sur les quatre que compte la ville de Kinshasa.

le formel et l'informel relèvent souvent d'une pure construction théorique, étant donné qu'il existe une interaction entre les deux sphères, qui peuvent se renforcer mutuellement ou produire des effets inverses (Alsayyad 2004 ; McFarlane 2016 ; Roy 2005 ; Lindell & Ampaire 2016 ; McFarlane & Waibel 2012). En outre, l'informel n'est pas nécessairement synonyme de désorganisation, d'anarchie ou de dysfonctionnement dans la mesure où il peut contribuer à la fourniture des biens et services publics que l'État est incapable d'assurer (Alsayyad 2004 ; Olivier de Sardan 2015 ; De Herdt & Titeca 2016).

Partant de cette considération, il s'avère que les différents acteurs de la gouvernance urbaine, y compris ceux qui élaborent et appliquent les lois, peuvent se retrouver à la fois dans la formalité et dans l'informalité, ou naviguer entre les deux en fonction de leurs intérêts et des conditions dans lesquelles ils évoluent (Alsayyad 2004 ; McFarlane & Waibel 2012). Il se crée ainsi une sorte de continuum du formel et de l'informel (Roy 2005). Dans bien des cas, il s'avère d'ailleurs que les acteurs étatiques se retrouvent directement ou indirectement parmi les opérateurs du secteur informel (M'bemba-Ndoumba 2010 ; Malukisa 2017 ; Kumar 2011). Au-delà des discours officiels, on observe parfois le comportement contradictoire de certains agents de l'État, voire des autorités publiques, qui entretiennent les activités informelles dans la mesure où ils y ont trouvé une source intarissable de taxes informelles qui complètent leurs maigres salaires (Baaz & Olsson 2011 ; Malukisa 2017 ; Rubbers 2007). Dans beaucoup de secteurs, les agents de l'État participent activement à l'existence de l'informel, qui n'est d'ailleurs pas dépourvu de régulation (Ayimpam 2014 ; Godard 1985 ; Malukisa 2017). La conjonction des intérêts est telle que les acteurs privés opérant dans l'informel ou en violation des normes officielles cherchent aussi de temps à autre à « sécuriser leurs positions en incorporant des acteurs étatiques dans leurs activités, ce qui montre en filigrane qu'ils reconnaissent le pouvoir de l'État, ou du moins, qu'ils ont conscience que le pouvoir étatique peut constituer un frein à leurs activités » (Wagemakers *et al.* 2011 : 93).

Par ailleurs, dans un contexte de compétition politique résultant des transitions démocratiques en cours dans les pays en développement en général, et en Afrique subsaharienne en particulier, le secteur informel est entretenu par les dirigeants politiques en quête d'électeurs (Goodfellow 2015 ; Meagher 2011 ; Goodfellow & Titeca 2012). En d'autres termes, ce secteur présente un grand enjeu dans une perspective de capital politique qui se traduit par les pouvoirs individuels d'agir politiquement en s'engageant dans des processus politiques interactifs reliant les acteurs du secteur informel (ou de la société civile) au système politique (Sorensen & Torfing 2003).

En somme, les relations sont très complexes et dynamiques entre le formel et l'informel. À travers la plupart des villes de l'Afrique subsaharienne, le secteur du transport en commun nous en donne un exemple remarquable.

La faillite en cascade des sociétés publiques de transport, le désengagement de l'État ou sa faible capacité dans la fourniture des services publics ont conduit à une privatisation *de facto* du secteur qui demeure sous contrôle des acteurs privés dont « la force numérique leur permet de paralyser l'économie locale en répondant à toute intervention de l'État jugée contraire à leur intérêt collectif sur le marché par des appels à la grève. Ce qui leur confère un pouvoir politique énorme » (Kumar 2011 : 6). Les syndicats des chauffeurs ou des transporteurs sont généralement très redoutés par les autorités publiques, affectées par un grand déficit de légitimité (Olawale 2007 ; Zouhoula Bi 2010). D'ailleurs, la quête de légitimité demeure toujours un grand défi à relever dans beaucoup de pays de l'Afrique subsaharienne qui sont en transition démocratique (Bellina *et al.* 2010).

De toute évidence, au regard du contexte politique, social et économique des villes de l'Afrique noire, la tolérance de l'État vis-à-vis du secteur informel s'impose d'elle-même pour plusieurs raisons. Il faut noter d'abord que ce secteur constitue aujourd'hui le principal pourvoyeur d'emplois, et assure la survie de la majeure partie de la population et des fonctionnaires que les pouvoirs publics ne parviennent pas à prendre en charge (Rubbers 2007). Ensuite, sur le plan politique, sa répression peut coûter cher au moment des élections, tout comme elle peut occasionner un soulèvement conduisant à la déstabilisation ou à l'effondrement du régime (Rubbers 2007 ; Sauloup 2012). D'habitude, les dirigeants politiques illégitimes poursuivent ainsi des objectifs clientélistes au sein du secteur informel. Il peut s'agir par exemple des décisions du chef de l'État ou du pouvoir central visant à protéger les petits opérateurs informels contre les décisions des gouvernements locaux, en ce qui concerne notamment le paiement des taxes ou le respect de la régulation (Goodfellow 2015 ; Goodfellow & Titeca 2012).

En examinant le cas des *wewa* dans la capitale de la RDC, où le pouvoir en place a été fortement préoccupé par leur activisme politique en faveur d'une opposition redoutable, les résultats de nos recherches permettent de soutenir l'argument selon lequel, pour le régime Kabila, l'instrumentalisation de la régulation est finalement devenue un moyen pour entretenir une relation clientéliste avec ce groupe de la population qui lui est hostile.

2. Le contexte d'émergence et de prolifération des mototaxis à Kinshasa : les enjeux politiques pour le pouvoir

Située à l'ouest de la RDC, Kinshasa fut fondée en 1881. À ce jour, elle se distingue par son statut de ville, de province et de siège des institutions nationales. Selon la répartition constitutionnelle des compétences, l'autorité publique est exercée par le Gouvernement central, le gouvernement provincial et les communes qui sont au nombre de vingt-quatre.

À la veille de l'Indépendance, en 1959, Kinshasa ne comptait que 400 000 habitants, répartis sur une superficie de 5500 ha, mais dix ans plus tard, cette population a atteint plus d'un million. Sous cette pression démographique fulgurante et effrénée, Kinshasa a continué à s'étendre jusqu'à atteindre aujourd'hui 9965 km² occupés par 11 575 000 habitants (INS 2015 : 71). Sur le plan démographique, la capitale congolaise est donc la deuxième mégapole de l'Afrique subsaharienne.

Depuis les années 1980, le secteur du transport en commun a été sérieusement affecté par la profonde crise socio-économique et les programmes d'ajustement structurel. La faillite en cascade des sociétés publiques de transport a débouché sur une privatisation *de facto* de ce service public avec de petits opérateurs, comme on l'observe d'ailleurs dans beaucoup de villes de l'Afrique subsaharienne (Mwanza 1998 ; Tshingi 2007). Au cours de cette dernière décennie, deux moyens de transport en commun qui n'ont cessé de défrayer la chronique à Kinshasa. Il s'agit d'abord des minibus de marque Mercedes 207, appelés communément « esprit de mort » en raison notamment des nombreux accidents mortels qu'ils occasionnent à travers la capitale (Inkwayi & Ebamba 2013 ; Malukisa 2017). Ensuite, ce sont les mototaxis qui ont fait leur apparition, entre 2005 et 2006, dans un contexte de dégradation très avancée des infrastructures routières.

En effet, la ville de Kinshasa dispose d'un réseau routier qui s'étend sur 5109 km dont la plus grande proportion demeure non revêtue. Selon l'Office des voiries et drainage (OVD), les routes asphaltées ne représentent que +/- 574 km, soit 11,24 % de l'ensemble du réseau routier⁴, qui est d'ailleurs très inégalement réparti. Comme à l'époque coloniale, c'est dans les quartiers des communes habitées par les « riches ordinaires » et les « nouveaux riches » du régime Mobutu et du régime Kabila que les routes asphaltées sont concentrées. Il s'agit de Gombe, Ngaliema et Limete (Lelo 2011 ; Malukisa 2017). Les pauvres, résidant dans la périphérie qui n'est pas fréquentée par les autorités publiques, sauf pendant les échéances électorales, doivent se contenter de routes non asphaltées et non entretenues (Malukisa 2017).

Au-delà de cette disparité, il convient de noter que depuis le régime du président Mobutu, c'est grâce à l'aide extérieure que l'État congolais parvenait à entretenir les principales routes qui relient les communes périphériques au centre-ville. De 1990 à 2000, la rupture de la coopération internationale avait ainsi conduit à une dégradation très avancée de la voirie urbaine. Si les autorités et la riche classe sociale ont trouvé une alternative avec les Jeeps 4 x 4 pour contourner cette difficulté (Lelo 2011 ; Malukisa 2017), la majeure partie de la population pauvre s'est tournée vers les *wewa*

⁴ Enquêtes menées en 2013 au niveau de la Direction provinciale de l'OVD.

qui ont commencé leurs activités dans la partie est de la ville communément appelée « Chine populaire ».

Du point de vue social et infrastructurel, tout le monde comprend l'intérêt du transport en commun par mototaxis à Kinshasa, mais sur le plan politique, le régime Kabila a du mal à accepter cette réalité pour deux raisons majeures. En premier lieu, la présence massive des *wewa* dans le secteur du transport en commun semble gêner les projets du président de la République, qui a publiquement affiché ses ambitions de reconstruire le Congo avec un programme baptisé « Cinq chantiers de la République », lequel a été annoncé lors de la campagne électorale de 2006. Au cœur des enjeux de ce programme, il y a le logement, l'emploi, l'eau et l'électricité, les infrastructures, et enfin, la santé et l'éducation (Kamuro 2014). En 2011, toujours dans le cadre de la campagne électorale, Joseph Kabila annonce un autre programme pour son prochain quinquennat. Il s'agit de la « révolution de la modernité » visant à faire de la RDC un pays moderne et émergent.

En matière d'infrastructures routières, auxquelles nous avons porté une attention particulière dans le cadre de ce travail, le statut de Kinshasa comme capitale et siège des institutions nationales a conduit le Gouvernement à lui accorder une place de choix dans différents programmes et projets dans l'espoir de gagner en termes de légitimité par les résultats. Dans un rapport du ministère des Infrastructures et Travaux publics, nous lisons :

« Les actions d'envergure ont porté sur la voirie primaire sur laquelle se connectent les voiries secondaires et tertiaires. Étant donné l'accroissement sensible de la population ainsi que l'importance du trafic, un redimensionnement du réseau des voiries avec des structures conséquentes s'est avéré nécessaire, d'autant plus que celui-ci avait été dimensionné en 1950 pour une population de 400 000 habitants. En effet, pour décongestionner le trafic, le gabarit des voiries a été revu et est passé de 1 x 2 bandes à 2 x 2, 2 x 3 ou 2 x 4 bandes selon le cas » (Ministère des Infrastructures 2011 : 5).

Or, la prolifération des mototaxis conduit logiquement à s'interroger sur le progrès considérable que le pouvoir prétend avoir réalisé. Comme le fait remarquer un conseiller du ministre des Infrastructures, « c'est comme si les *wewa* cherchent à entretenir dans l'opinion l'image d'une ville de Kinshasa où les routes sont impraticables alors que le Raïs⁵ a déjà accompli des exploits en reconstruisant beaucoup de routes et en modernisant les boulevards Lumumba et du 30 juin qui font aujourd'hui la fierté de Kinshasa⁶ ». En effet, dans le cadre d'une coopération sino-congolaise fort controversée

⁵ Terme utilisé pour désigner le président de la République.

⁶ Entretien du 14/08/2015 avec un conseiller du ministre des Infrastructures et Travaux publics.

en termes d'échange inégal (Marysse & Geenen 2009), les artères liant les communes périphériques au centre-ville de Kinshasa étaient devenues des chantiers à partir de 2008. Un bon nombre de routes ont été reconstruites, sans pour autant reposer sur une base solide, malgré la création du Fonds national d'entretien routier (FONER). Les routes de la capitale congolaise se détériorent si rapidement que les Kinois ne peuvent plus se passer des mototaxis.

Par ailleurs, en ce qui concerne la création des emplois que Joseph Kabila a promise aux Congolais, du point de vue de l'Association nationale des initiateurs et propriétaires des taxi-motos du Congo (ANIPTMC), la présence massive des *wewa* à Kinshasa apparaît comme un indicateur de contre-performance dans ce domaine. L'un d'eux nous confie : « Si les Baluba, qui étaient réputés à Kinshasa pour le commerce de diamant sont devenus des *wewa*, il faut comprendre que les cinq chantiers et la révolution de la modernité n'ont apporté aucune solution intéressante au problème de chômage⁷ ». Au fil du temps, même les jeunes Kinois ont commencé à exercer cette activité. Afin de percevoir un revenu additionnel aux maigres salaires de l'État, les fonctionnaires, les policiers, les soldats, etc. ont saisi la balle au bond pour investir dans le transport en commun par mototaxi. Certaines institutions spécialisées dans la microfinance ont davantage contribué à l'essor des *wewa* en leur accordant le crédit-bail⁸.

Au-delà de cette contrariété entre les mototaxis, les « cinq chantiers de la République » et la « révolution de la modernité », les relations entre les autorités publiques congolaises et les *wewa* deviennent très tendues dès lors qu'Étienne Tshisekedi, considéré comme le leader historique de l'opposition congolaise, se déclare candidat aux élections présidentielles de 2011, au moment où l'on pensait qu'il était tout simplement hors-jeu, compte tenu de la fragilité de son état de santé. Partout à Kinshasa, on observe l'activisme politique des *wewa* en faveur de cet opposant, qui alimente davantage la polémique au sujet de la nationalité de Joseph Kabila, que beaucoup de Kinois considèrent comme originaire du Rwanda. Pour Tshisekedi, il faut « écouter ce que des Congolais disent dans les chansons : Kabila doit retourner au Rwanda [...] »⁹.

Du point de vue du pouvoir, on déplore bien évidemment une politisation à connotation tribale de ce segment du transport en commun :

« Ces Baluba sont excessivement tribalistes, ils ont quitté leurs provinces de Kasai pour venir créer du désordre à Kinshasa, ils sont très agressifs, et

⁷ Entretien du 28/02/2014 avec Wewa à la 7^e rue Limete.

⁸ C'est le cas par exemple de Procrédit qui a signé un accord de partenariat à ce propos avec l'ANIPTMC.

⁹ Entretien du 26/11/2011 accordée à la Rfi.

affirment ouvertement qu'ils sont prêts à mourir pour Tshisekedi qui partage avec eux les mêmes origines tribales¹⁰ ».

En effet, il s'avère qu'au moment où les journées ville-morte et d'autres manifestations politiques sont annoncées, les *wewa* sont toujours au rendez-vous et arrivent à braver les forces de l'ordre. À chaque retour de Tshisekedi au terme d'un séjour à l'étranger, ce sont les mêmes *wewa* qui improvisent un carnaval motorisé de mobilisation massive des Kinois à travers les différentes communes, avant d'assurer l'escorte de l'opposant, de l'aéroport de N'djili jusqu'à son domicile. Que faire pour limiter la portée de cet activisme politique et/ou convertir certains *wewa* en partisans du régime Kabila ? La dernière section qui suit démontre comment la quête du clientélisme auprès de ce groupe de la population a finalement conduit les autorités congolaises à l'activation de l'instrumentalisation de la régulation.

3. La quête du clientélisme par l'instrumentalisation de la régulation

Lorsque le transport en commun par mototaxis est apparu dans la ville de Kinshasa, les autorités publiques ont commencé par l'interdire pour finir par l'accepter, sous condition du respect de la régulation postérieure à ce mode de transport qui s'est imposé de lui-même. Apparemment, il est question pour l'État de mettre de l'ordre pour répondre aux préoccupations liées à l'accroissement des accidents de circulation et aux *wewa* indexés comme auteurs d'agressions, de violence ou de délinquance. Mais au-delà de cette partie émergée de l'iceberg, le pouvoir redoute une habileté des moto-taximen à se mobiliser pour des raisons politiques ou des causes sociales. Au cas où l'un d'eux est victime d'un accident, connaît une panne ou engage un dialogue de sourds avec les passagers, les automobilistes ou les policiers, les autres *wewa* viennent lui porter secours. Ce phénomène n'est évidemment pas propre à la ville de Kinshasa (Diaz Olvera *et al.* 2016), mais dans le contexte politique de la mégapole congolaise tel que décrit ci-dessus, le régime en place aurait tout intérêt à faire attention. À l'ordre du jour, il est question de privilégier les aspects de la régulation destinés à aménager de l'espace pour le clientélisme. Au regard des résultats de notre recherche, on peut ainsi distinguer la quête du clientélisme par l'instrumentalisation de la répression et la limitation des heures de service, puis la quête du clientélisme par l'instrumentalisation du port des casques.

¹⁰ Entretien du 12/02/2013 avec le conseiller du ministre de l'Intérieur.

3.1. La quête du clientélisme par l'instrumentalisation de la répression et la limitation des heures de service

Au départ, c'est la répression des *wewa* qui se retrouve à l'agenda du pouvoir. Au centre-ville et dans les communes périphériques, les forces de l'ordre les arrêtent pour exiger le paiement de très fortes amendes dépassant parfois celles des taxis ou minibus qui réalisent des recettes plus importantes. Dans beaucoup de communes, ce sont les mêmes plaintes qui sont enregistrées : « on nous arrache les motos même si on est en ordre avec les documents, et pour les récupérer il faut payer beaucoup d'argent. C'est comme ça que certains de nos collègues ont tout simplement abandonné leurs motos dans différents postes de la police¹¹ ». Dans certains cas, ce sont les commandants de police et leurs agents qui se sont appropriés les motos qui ont passé beaucoup de temps à la fourrière sans être réclamées par leurs propriétaires. Tel est le prix à payer, souligne un lieutenant-colonel de la police, « pour ces gens qui ont quitté le Kasaï pour venir faire la politique à Kinshasa. Comme ils sont contre le régime, ils doivent subir la rigueur de la loi. Ce sont des instructions de la hiérarchie¹² ».

À la fin 2013, la nomination du général Célestin Kanyama comme commissaire provincial de la police à Kinshasa apparaît comme un calvaire pour les *wewa*, auxquels on interdit, dès janvier 2014, d'opérer au centre-ville. Plusieurs mototaxis seront ainsi confisquées pour toujours au commissariat provincial de la police. Sur les artères de la capitale, il y a de plus en plus d'incidents enregistrés entre les agents de l'ordre et les *wewa*, qui en ont assez des tracasseries de la part de n'importe quelle unité de la police et de l'armée trouvant là une occasion de se faire de l'argent.

Pour défendre leurs intérêts, les *wewa* prennent l'option de s'adresser au quatrième pouvoir, c'est-à-dire la presse. À Kinshasa, il faut nécessairement passer par Molière, une chaîne de télévision qui a acquis une très grande audience au cours de cette dernière décennie en portant à la connaissance du public les situations d'injustice dont sont victimes les pauvres, les abus de pouvoir et les faits sociaux. Le 22 juillet 2014, l'opinion publique est bouleversée par une bavure policière relayée par la presse. Il s'agit du passage à tabac d'un journaliste et d'un cameraman de Molière qui s'est terminé par le saccage de cette télévision.

En effet, tout est parti d'une manifestation des *wewa* qui ont convergé au siège de Molière pour dénoncer les abus insupportables dont ils sont victimes de la part des agents de la police de la circulation routière (Kongotimes 2014). Cette dernière est ainsi descendue sur le lieu de l'interview pour semer la

¹¹ Entretien du 26/07/2012 avec un *wewa* à la place Victoire.

¹² Entretien du 09/03/2013 avec un lieutenant-colonel à la coordination de la police de la circulation routière.

désolation, comme c'est souvent le cas dans un pays où l'on continue à déplorer l'usager excessif de la violence lorsque la population veut s'exprimer par des moyens pacifiques.

Durant la même période, le gouverneur de la ville de Kinshasa prend la décision d'interdire la circulation des mototaxis après 19 h, cette plage horaire coïncidant selon lui avec la montée de l'insécurité. Or, c'est à partir de ce moment que la plupart des *wewa* maximisent leur revenu. Plusieurs interrogations sont de mise, car s'il y a une hausse de criminalité, il convient de renforcer le dispositif sécuritaire de la police dans les zones à problème au lieu de tout généraliser. Comme il fallait s'y attendre, cette décision est contestée par la population, les propriétaires des mototaxis et les *wewa*. Elle est toutefois très appréciée par les agents de l'ordre, qui ont la capacité d'extraire des ressources appartenant à d'autres citoyens.

Face à la répression, les *wewa* qui ont réussi entre-temps à s'organiser doivent chercher celui qui peut les protéger au sein du régime. Comme la police et les autres services de sécurité sont chargés de la répression, il faut envisager l'option d'un intercesseur en opérant un rapprochement avec l'autorité urbaine, laquelle présente l'avantage d'avoir non seulement « le dernier mot » dans la régulation du transport en commun, mais aussi d'être plus proche du président de la République. Le gouverneur André Kimbuta, également président de l'interfédéral du parti présidentiel à Kinshasa (PPRD¹³), devient ainsi un précieux allié en reconnaissant les services que rendaient jusque-là les *wewa* aux Kinois pour faciliter leur mobilité, et en revenant finalement sur une décision impopulaire. La porte du parti présidentiel est ainsi ouverte pour l'adhésion d'une population en quête de protection.

Alors que le mariage est bien scellé entre le gouverneur André Kimbuta et les *wewa*, tout le monde est surpris d'apprendre, le 14 novembre 2016, que le général Célestin Kanyama interdit la circulation des mototaxis au-delà de 18 h. Cette décision émanerait de la hiérarchie dans le but de sécuriser la population, y compris les *wewa*. Reprenant à ce propos une déclaration de la Voix des Sans Voix¹⁴ (VSV), le journal *Le Potentiel* note que cette ONG « est au regret de constater que sur le terrain, la décision portant interdiction de circulation des motocyclistes après dix-huit heures est plus à la base de l'insécurité, des tracasseries et du calvaire dont la population et surtout les femmes et jeunes filles font l'objet [...]»¹⁵.

De retour d'un voyage à l'étranger, le gouverneur André Kimbuta s'oppose publiquement à cette interdiction du commissaire provincial, qui a évoqué une décision de la hiérarchie que l'autorité urbaine ignore.

¹³ Parti du peuple pour la reconstruction et la démocratie.

¹⁴ Il s'agit d'une ONG très active dans la défense des droits humains.

¹⁵ *Le Potentiel*, dans sa parution du 24/11/2017.

En tant que gouverneur de la ville, André Kimbuta donne un contordre le 24 novembre 2016 en demandant aux *wewa* de travailler comme d'habitude, revendiquant ainsi son autorité. Cette déclaration du gouverneur suscite une liesse populaire à Kinshasa, et la presse s'en mêle. Le journal *La Tempête des tropiques* en donne l'écho que voici : « Kimbuta désillusionne Kanyama : les *wewa* peuvent circuler librement après 18 heures¹⁶ ». D'après *Le Potentiel*, « Kimbuta a réaffirmé qu'il demeure, jusqu'à preuve du contraire, le patron de la ville et, qu'à ce titre, il est le seul à prendre et à annoncer les décisions concernant les *wewa*¹⁷ ».

Au demeurant, il se produit une fragmentation de l'autorité, qui demeure une constante dans le secteur des transports en commun à Kinshasa depuis la tenue de l'élection présidentielle contestée de 2011, laquelle a débouché sur une grande crise politique aujourd'hui aggravée (Malukisa 2017). À la fin 2016, le second et dernier mandat constitutionnel du chef de l'État devait toucher à son terme, mais en bloquant l'organisation des élections pour demeurer au pouvoir, Kabila crée une vive tension dans la ville de Kinshasa, et tous les moyens sont convoqués pour contrôler les mouvements des groupes de population pro-opposition politique. En cassant la mesure du général Kanyama à un moment critique, André Kimbuta gagne en popularité et clientélisme avec les *wewa*, qui sont invités à ne pas s'engager dans des activités politiques. Dans un contexte où le président de la République éprouve de grandes difficultés à tenir des meetings à Kinshasa, où il est considéré par la majeure partie de la population comme un sujet étranger au service de l'étranger, lorsqu'il s'agit d'échanger avec une frange de la population pour améliorer le score du clientélisme, c'est le gouverneur de la ville qui est envoyé au front. Les conditions favorables pour bien opérer sur le terrain sont entretenues : la confusion, le désordre et/ou la fragmentation de l'autorité publique sont alimentés et deviennent ainsi un instrument politique (Chabal & Daloz 1999 ; Englebert 2011 ; Malukisa 2017).

3.2. La quête du clientélisme par l'instrumentalisation du port des casques

Le port obligatoire des casques, associé aux gilets fluorescents, a souvent été préconisé pour amortir le choc et/ou limiter les accidents de circulation impliquant les mototaxis. Les travaux qui ont abordé ce sujet mettent en exergue le fait qu'il n'y a pas seulement le facteur coût qui explique le manque d'intérêt que les moto-taximen et leurs passagers manifestent au respect de la réglementation en cette matière. En effet, il existe d'autres raisons telles que l'ampleur de la corruption au niveau des forces de l'ordre

¹⁶ *La Tempête des tropiques*, dans sa parution du 25/11/2016.

¹⁷ *Le Potentiel*, dans sa parution du 26/11/2016.

et le refus des passagers de porter des casques. Par exemple, pour ne pas déranger leurs coiffures et maquillages, beaucoup de femmes s'y opposent (Amougou Mbarga 2010 ; Sumner 2014).

En dehors des raisons sécuritaires avancées, l'activation des dispositions réglementaires sur le port obligatoire des casques peut avoir aussi des objectifs clientélistes. À Kinshasa, la manœuvre commence au mois de mai 2016, quand la tension monte au zénith à la suite de l'agenda du glissement¹⁸ de mandat présidentiel de Joseph Kabila. Pour « promouvoir la sécurité routière et préserver la vie des Kinois », annonce le Groupe l'Avenir (2017), le chef de l'État offre des casques aux *wewa*. Le premier lot de 10 000 pièces, à l'effigie de Joseph Kabila, a été solennellement remis au gouverneur André Kimbuta par le ministre de la Jeunesse et des Sports, monsieur Denis Kambay, lui-même originaire du Kasaï comme les *wewa*. Jusqu'au dernier lot, le journal *Le Potentiel* a dénombré 75 000 casques¹⁹ distribués. D'après les commentaires du Groupe l'Avenir, un organe de presse très proche du pouvoir, ce geste de « générosité » du président de la République s'était soldé par une adhésion massive des *wewa* au PPRD qui « ont scandé en chœur “Kabila wumela”²⁰ ». Pour le représentant des motocyclistes, ce geste [...] vient atténuer les tracasseries policières²¹ ».

Cependant, dans la ville de Kinshasa où le régime en place est impopulaire, même les *wewa* qui auraient adhéré volontairement au PPRD ne peuvent se permettre de porter ces casques propagandistes, au risque de faire l'objet d'agressions de la part de la population, et surtout des partisans d'Étienne Tshisekedi, communément appelés « combattants ». Afin d'inciter tous ceux qui ont bénéficié du geste du Président à lui renvoyer l'ascenseur, un ultimatum est lancé pour le port obligatoire du casque, mais c'est finalement l'ambivalence et le scepticisme qui l'emporteront sur le terrain. Comme le souligne *Le Potentiel*, le contrôle du port obligatoire des casques, « annoncé par le gouverneur de la ville de Kinshasa, André Kimbuta Yango, prend effet à dater du mercredi 1^{er} février 2017. Mais il y a de sérieux doutes quant à sa mise en application effective, car jusqu'à l'expiration de l'ultimatum, on n'a pas senti une mobilisation de la part des *wewa*, encore moins des autorités pour annoncer l'imminence de l'exécution de cette décision²² ».

Par le fait du hasard, c'est le jour même où le contrôle du port des casques devait avoir lieu que Kinshasa a appris, dans la soirée, le décès d'Étienne Tshisekedi à Bruxelles. Dès le lendemain, les motos, les taxis et les minibus

¹⁸ Ce terme est utilisé en RDC pour faire allusion au blocage des élections qui permet au président Kabila de rester au pouvoir sans modification de la Constitution.

¹⁹ *Le Potentiel*, dans sa parution du 1/02/2017.

²⁰ En français : « Kabila demeure au pouvoir ».

²¹ Groupe l'Avenir, dans sa parution du 11/05/2016.

²² *Le Potentiel*, dans sa parution du 1/02/2017.

ont commencé à arborer des feuilles de rameaux symbolisant le deuil dans la capitale congolaise. Ils ont été directement suivis par des conducteurs de véhicules à usage personnel, des chauffeurs de sociétés publiques et privées dont certains ont été obligés d'arborer ces rameaux ou d'autres feuilles vertes pour ne pas être perçus comme des partisans du régime, et courir ainsi le risque d'être agressés ou de voir leurs véhicules endommagés.

En s'appuyant sur les travaux de Weber, nombreuses sont les études qui démontrent que l'État ne parvient à construire des relations solides et mutuellement avantageuses avec les citoyens qu'à partir du moment où il est en mesure de transformer la coercition en domination. Ce qui permet l'éclosion d'un type d'autorité fondée sur l'obéissance au lieu de la violence physique (Hagmann & Péclard 2010 ; De Herdt 2015 ; Bellina *et al.* 2010). Ce que nous venons d'examiner tout au long de ce chapitre est révélateur d'une option préférentielle pour la force dans la mesure où la crise de légitimité des dirigeants politiques a atteint son paroxysme. En somme, il apparaît clairement que face à une population qui le conteste, le régime Kabila a tendance à instrumentaliser l'exercice de la violence légitime à des fins politiques.

Conclusion

Les difficultés des autorités publiques à réguler le secteur des transports en commun sont une réalité bien connue dans les villes de l'Afrique subsaharienne. L'offre des sociétés publiques étant inexistante ou à un niveau minimal, les petits opérateurs qui dominent le marché sont parvenus à imposer leurs règles du jeu en répondant à toute intervention gouvernementale allant à l'encontre de leurs intérêts par des menaces ou des mouvements de grève (Kumar 2011 ; Malukisa 2017). En quête de clientélisme, les régimes politiques, fortement contestés dans les capitales africaines, ont tendance à laisser une très grande marge de manœuvre aux propriétaires et chauffeurs pour évoluer en marge de la loi (Goodfellow 2015).

À propos de la tolérance de l'État ou des autorités publiques vis-à-vis du secteur informel, plusieurs auteurs soutiennent que la répression peut coûter cher sur le plan politique en termes notamment de sanctions lors de prochaines échéances électorales et de déstabilisation du pouvoir, en cas de soulèvement ou de manifestations visant à chasser un dirigeant ou un régime politique (Rubbers 2007 ; Sauloup 2012). En examinant le cas de la régulation des mototaxis dans la ville de Kinshasa, ce chapitre a démontré que l'usage de la violence physique ou la menace d'y recourir peut également s'avérer bénéfique pour un pouvoir en quête de clientélisme.

En effet, dans le paysage politique de la mégapole congolaise, le pouvoir en place a été fortement préoccupé par l'activisme politique des moto-taximen en faveur d'une opposition redoutable. L'instrumentalisation de la

régulation est ainsi devenue un moyen pour entretenir une relation clientéliste avec un groupe de la population hostile au pouvoir. Au moment où la police reçoit l'ordre de la haute hiérarchie pour la répression des *wewa*, une autre autorité publique faisant partie du même régime s'érige en défenseur des victimes de cette répression.

Finalement, comme la population cible se plaint des tracasseries ou de la répression de la part de la police, elle n'a plus d'autres choix que de chercher protection au niveau de l'autorité publique qui, en échange, lui demande d'adhérer massivement au parti présidentiel pour exercer librement ses activités dans le secteur informel. En somme, il s'avère que les décisions impopulaires, économiquement et socialement irrationnelles, peuvent bien avoir une grande rationalité politique.

Bibliographie

Alsayyad, N. 2004. « Urbanism as a “new” way of life ». In R. Ananya & A. Nezar (éd.), *Urban Informality. Transnational Perspectives from the Middle East*. Lanham : Lexington Books, pp. 7-30.

Amougou, M.A.B. 2010. « Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale. Une approche par les Cultural Studies ». *Anthropologie et Sociétés* 34 (1) : 55-73.

Assogba, G. 2015. « The reconstruction of shared taxis as rural transport due to the competition of motor bike taxis in Togo secondary cities ». *Case Studies on Transport Policy* 3 : 253-263.

Ayimpam, S. 2014. *Économie de la débrouille à Kinshasa*. Paris : Karthala.

Baaz, M.A. & Olsson, O. 2011. « Feeding the horse. Unofficial economic activities within the police force in the Democratic Republic of the Congo ». *African Security* 4 : 223-241.

Bellina, S., Darbon, D., Stein Sundstol, E. & Sending Ole, J. 2010. *L'État en quête de légitimité*. Paris : Éditions Charles Léopold Mayer.

Chabal, P. & Daloz, J.-P. 1999. *L'Afrique est partie. Du désordre comme instrument politique*. Paris : Economica.

De Herdt, T. 2015. « Hybrid orders and practical norms ». In T. De Herdt & J.-P. Olivier de Sardan (éd.), *Real Governance and Practical Norms in Sub-Saharan Africa*. London/New York : Routledge, pp. 95-120.

De Herdt, T. & Titeca, K. 2016. « Governance with empty pockets. The education sector in the Democratic Republic of Congo ». *Development and Change* 47 (3) : 472-494.

Diaz Olvera, L., Assogba, G., Plat, D. & Pochet, P. 2016. « Earning a living, but at what price? Being a motorcycle taxi driver in a Sub-Saharan African city ». *Journal of Transport Geography* 55 : 165-174.

Diaz Olvera, L., Plat, D., Assogba, G. & Pochet, P. 2013. « The motorbike taxis in Lomé: who earns what? ». 13th World Conference on Transport Research, Rio de Janeiro.

Englebert, P. 2009. *Africa. Unity, Sovereignty and Sorrow*. Boulder/London : Lynne Rienner.

Englebert, P. 2011. « Décentralisation, incertitude et nature de l'État en République démocratique du Congo ». Inédit.

Godard, X. 1985. « Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines ? » *Politique africaine* 17 : 41-57.

Goodfellow, T. 2015. « Taming the “rogue” sector. Studying state effectiveness in Africa through informal transport politics ». *Comparative Politics* 47 (2) : 127-147.

Goodfellow, T. & Titeca, K. 2012. « Presidential intervention and the changing “Politics of Survival” in Kampala’s informal economy ». *Cities* 29 : 264-270.

Groupe l'Avenir. 2017 (11 mai). « Pour promouvoir la sécurité routière : Joseph Kabila offre 10 000 casques aux wewa ». En ligne sur : <http://groupelavenir.org/pour-promouvoir-la-securite-routiere-joseph-kabila-offre-10-000-casques-aux-wewa/> (consulté le 17/07/2017).

Hagmann, T. & Péclard, D. 2010. « Negotiating statehood. Dynamics of power and domination in Africa ». *Development and Change* 41 (4) : 539-562.

Inkwayi Tungila, A. & Ebamba Boboto, J. 2013. « Faut-il interdire de circuler les “taxi-bus 207”, alias “esprit de mort” ? Pour les remplacer par quoi ? ». *Congo-Afrique* 473 : 119-133.

Institut national de la Statistique (INS). 2015. « Annuaire statistique 2014 ».

Kamuro, R. 2014. *Chronique sucrée-salée de l'Afrique centrale et d'ailleurs*. Sandton/RSA.

Kassi-Djodjo, I. 2013. « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) ». *Géotransports* 1-2 : 105-114.

Kongotimes. 2014 (27 juillet). « Bavure : deux journalistes tabassés par la police de “Joseph Kabila” ». En ligne sur : <http://afrique.kongotimes.info/culture/7875-bavure-deux-journalistes-tabasses-joseph-kabila-affaire-omec-indigne-agression-moliere-tv-agents-police-circulation-routiere-pcr.html> (consulté le 15/08/2017).

Kumar, A. 2011. *Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines : une perspective d'économie politique*. Banque mondiale, Document d'analyse SSATP n° 13, série transport urbain.

« Kimbuta désillusionne Kaniama : les wewa peuvent circuler librement après 18 heures ». En ligne sur : <http://www.latempete.info/17748-2/> (consulté le 12/07/2017).

La Tempête des tropiques. 2016 (25 novembre).

« La VSV déplore l'interdiction de la circulation des motos au-delà de 18h00 », p. 8.

Le Potentiel. 2016 (26 novembre).

Le Potentiel. 2017 (1^{er} février). « Contrôle du port obligatoire des casques ». En ligne sur : https://www.lepotentielonline.com/index.php?option=com_content&view=article&id=16269:1er-fevrier-controle-du-port-obligatoire-des-casques&catid=90:online-depeches&Itemid=510 (consulté le 15/08/2017).

Le Potentiel. 2017 (24 novembre).

« Kinshasa : Kimbuta autorise la circulation des wewa au-delà de 18 heures », p. 9.

Lelo Nzuzi, F. 2011. *Kinshasa. Planification & Aménagement*. Paris : L'Harmattan.

Lephareonline.net. 2014 (24 juillet). « Journalistes agressés et Molière Tv sacagée par des agents de la PCR : l'Omec indignée ». En ligne sur : <http://www.lephareonline.net/journalistes-agresses-et-moliere-tv-saccagee-par-des-agents-de-la-pcr-lomec-indigne/> (consulté le 15/08/2017).

Lindell, I. & Ampaire, C. 2016. « The untamed politics of urban informality. "Gray space" and struggles for recognition in an African city ». *Theoretical Inquiries in Law* 17 (257) : 258-282.

M'bemba-Ndoumba, G. 2010. *Transports urbains publics et privés au Congo*. Paris : L'Harmattan.

Mahamat Hemchi, H. 2015. « Mototaxis ou clandos : entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de N'Djamena ». CODATU 2015, Istanbul.

Malukisa Nkuku, A. 2017. « La gouvernance réelle du transport en commun à Kinshasa : la prééminence des normes pratiques sur les normes officielles ». Thèse de doctorat, Université d'Anvers.

Marysse, S. & Geenen, S. 2009. « Win-win or unequal exchange? The case of Sino-Congolese cooperation agreements ». *Journal of Modern African Studies* 47 (3) : 371-396.

McFarlane, C. 2016. « Repenser l'informalité : la politique, les crises et la ville ». *Lien social et politiques* 76 : 44-76.

McFarlane, C. & Waibel, M. 2012. *Urban Informalities. Reflexions on the Formal and Informal*. New York : Routledge.

Meagher, K. 2011. « Informal economies and urban governance in Nigeria. Popular empowerment or political exclusion? » *African Studies Review* 54 (2) : 47-72.

Ministère des Infrastructures. 2011 (juin). *Infrastructures routières : « état des lieux et perspectives »*.

Mwanza Wa Mwanza. 1997. *Le Transport urbain à Kinshasa, un nœud gordien*. Tervuren/Paris : Institut africain - CEDAF/L'Harmattan (coll. « Cahiers africains », 30).

Olawale, A.I. 2007. « Between the state and transporter unions: NURTW and politics of managing public motor parks in Ibadan and Lagos, Nigeria ». In L. Fourchard (éd.), *Gouverner les villes d'Afrique*, pp. 125-137.

Olivier de Sardan, J.-P. 2015. « Practical norms. Informal regulations within public bureaucracies (in Africa and beyond) ». In T. De Herdt & J.-P. Olivier de Sardan (éd.), *Real Governance and Practical Norms in Sub-Saharan Africa*. London/New York : Routledge, pp. 19-62.

- Radio Okapi. 2011 (20 juin). « Reportage photo : taxi-motos, le nouveau moyen de transport des Kinois ». En ligne sur : <http://www.radiookapi.net/actualite/2011/06/20/reportage-photo-taxi-motos-le-nouveau-moyen-de-transport-des-kinois/#.U9INmfl5Md0> (consulté le 15/07/2017).
- Roy, A. 2005. « Urban informality ». *Journal of the American Planning Association* 71 (2) : 147-158.
- Rubbers, B. 2007. « Retour sur le “secteur informel”. L'économie du Katanga (Congo-Zaïre) face à la falsification de la loi ». *Sociologie du travail* 49 (2) : 316-329.
- Sahabana, M. 2011. « Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable ». Laboratoire d'Économie des Transports, ENTPE/Université Lyon 2/CNRS.
- Sauloup, G. 2012. « Dans l'ombre de l'État : les informels de la rue à Khartoum (Soudan) ». *Margenes* 9 (11) : 126-135.
- Sorensen, E. & Torfing, J. 2003. « Network politics, political capital, and democracy ». *International Journal of Public Administration* 26 (6) : 609-634.
- Summer *et al.* 2014. « Effect of free distribution of safety equipment on usage among motor cycle-taxi drivers in Tanzania ». *Injury. Int. J. Care Injured* 45 : 1681-1686.
- Tshingi Kueno Ndombasi, S. 2007. *Kinshasa à l'épreuve de la désagrégation nationale*. Paris : L'Harmattan.
- Tublu Komi N'Kégbé Fogâ. 2010. « Le taxi-moto : un nouveau mode dans la mobilité urbaine au Togo pour quelle qualité de vie ? ». CODATU 14, Buenos Aires.
- Wagemakers, I., Makangu Diki, O., De Herdt, T. & Kitshiaba, J.-M. 2011. « Lutte foncière dans la ville : gouvernance de la terre agricole urbaine à Kinshasa et Kikwit ». In T. De Herdt, *À la recherche de l'État en RD Congo*. Paris : L'Harmattan.
- Zouhoula Bi, M.R. 2010. « Les fondements de la légitimité de l'emprise des corporations syndicales sur la frange informelle des transports urbains à Abidjan ». CODATU 14, Buenos Aires.