

DES CONDITIONS D'EXERCICE DU TRANSPORT PAR TAXI-MOTOS DANS LA VILLE DE LUBUMBASHI

Par *BANZA ILUNGA Aimé* et *NDJEKO KALUME Alexis*¹

INTRODUCTION

Dans plusieurs villes africaines, le taxi-moto s'affiche comme une nouvelle forme de transport public. Ce mode de transport s'impose rapidement et parvient à satisfaire une partie importante des besoins de transport de populations. Cependant, il suscite de critiques de la part des usagers des autorités publiques et d'autres opérateurs de transport.

L'objectif de cet article est de montrer les conditions idoines liées à l'exercice de ce transport en République Démocratique Congo en général et dans la ville de Lubumbashi en particulier. Il s'agit de montrer que le taxi-moto est une réponse aux problèmes de transport dans les villes congolaises et en second temps. Aussi il sera question d'évaluer la place actuelle du taxi-moto dans le secteur socio-économique des transports urbains et le système de mobilité des citoyens, son intérêt et ses limites. Pour y parvenir, nous nous appuyons principalement sur quelques textes et documents divers. Aussi, avons menés des entretiens semi-dirigés auprès des usagers de ce mode de transport, les autorités et conducteurs de taxi-motos.

Timide à ses débuts comme partout ailleurs en RD Congo, ce mode de transport s'est généralisé au fil des ans comme une traînée de poudre et est devenu un moyen de transport en commun reliant le centre ville aux quartiers périphériques et villages environnants de Lubumbashi.

Ainsi, dans cette ville ces taximen communément appelés « manseba »², viennent pour la plupart de deux provinces du Kasaï. Face à l'aggravation à la précarisation de l'emploi et de la baisse du niveau des revenus, de nombreux jeunes qualifiés ou non certains soldats démobilisés et certains travailleurs en activité s'y sont investis pour s'assurer d'un revenu. Ils sont plus actifs dans des coins reculés de la ville où les voitures n'accèdent pas à l'instar des Quartiers Kilobelobe, Matshipisha, Cinq ans, Hewa bora, Tabac Congo...

Les nouvelles demandes et les nouveaux services de mobilité urbaine des motos les ont rendus indispensables dans la ville. On les retrouve aussi dans les cités universitaires et souvent au centre ville de Lubumbashi. Parfois, ils embarquent à trois sur une moto alors qu'il faut normalement deux personnes.

Par conséquent, le parc de moto s'est multiplié considérablement rendant non seulement difficile la distinction entre la "moto-taxi" et la moto à usage personnel mais de se

1 *Tous Assistants à la Faculté de Droit de l'Université de Lubumbashi.*

2 Le concept « Manseba » signifie « oncle » en Tshiluba, l'une de quatre langues nationales de la RDC.

prononcer sur le chiffre exact des motos exploitées à titre onéreux. Il n'existe pas de statistiques relatives au nombre de motos taxis en circulation depuis 2010. Une certaine source, estime que le parc moto de Lubumbashi dispose plus de 10 000 engins³. Négligeable et clandestin à ses débuts, le transport par moto n'a donné lieu qu'à aucun enregistrement officiel au même titre que les « taxis de ville ». Cette situation explique l'anarchie constatée dans son mode d'organisation et fonctionnement dans la ville. En fait, la moto taxi est devenue un sérieux concurrent des taxis en voiture. Dans certains carrefours et quartiers de Lubumbashi par exemple, le transport en commun est désormais contrôlé par les "motos taxis" qui ont complètement éclipsé de la circulation des auto-taxis de ville⁴.

Cette activité, dont l'explosion est remarquable depuis 2008 dans les carrières du Katanga, mobilise une foule de personnes mais reste diversement appréciée par les usagers, les conducteurs alimentent des débats contradictoires dans les médias publics et privés. Autant, elle constitue un "vivrier d'emploi" ainsi qu'un excellent moyen "d'arrondir les fins du mois" pour certains travailleurs actifs, un pont pour les populations des quartiers enclavés et inaccessibles qui ont désormais accès en ville, il n'en demeure pas moins qu'elle engendre de nombreux problèmes et les autorités ne cessent d'entretenir la polémique sur l'interdiction ou la légalisation.

Ainsi, à l'origine de ce phénomène, l'autorité provinciale condamne le fait que le transport en taxi moto n'est pas réglementé. Selon les sources du ministère provincial des Infrastructures, l'état des routes ne constitue pas un motif pour autoriser le transport en taxi-moto. Et pour cause : le gouvernement provincial du Haut Katanga a décidé de réhabiliter les artères de la ville pour les rendre accessibles. Et donc on a assisté à des mesures d'interdiction voire de répression de ce mode de transport par les autorités administratives⁵.

Cependant, la désaffectation de ce mode de transport par les autorités n'a d'égale que son intégration et émergence dans la ville. Il sied donc de l'organiser, parce que ce secteur n'a pas que des faiblesses (source d'insécurité, des accidents ...), il a également des avantages,

- 3 Il s'agit de l'affirmation de monsieur Sylvain KALENGA MANDE, Président de la Ligue des Taximen Exploitants du Katanga, au cours de notre entretien du 31 janvier 2015 à son bureau, sis Rez de Chaussée, Hotel de ville de Lubumbashi,.
- 4 Il suffit de se rendre à l'arrêt bus Radem au Quartier Hewa Bora à Lubumbashi pour constater cela.
- 5 Par sa décision du 24 avril 2010, le chef de division des transports du Katanga va interdire le transport des passagers sur des taxis motos. A partir de cette année, les mesures d'interdiction du maire de la ville ont été nombreuses, à tel enseigne que les motards pouvaient être traqués par tout élément de sécurité (policier de circulation routière ou non, militaire de FARDC, agent ANR, bureau 2 etc.). Il s'agissait de l'opération dénommée « Moto- zéro » en 2010. Ensuite, des échéances butoirs de 6 mois, leur ont été données pour disparaître complètement dans le secteur du transport en commun. Toutes ces tracasseries et violations des droits du citoyen à l'initiative privée ont conduit à des marches pacifiques des motards à travers la ville, lesquelles les ont ouverts la porte à des négociations avec les autorités, qu'à ce jour certaines mesures ont été prises afin qu'on constate une certaine libéralisation. En clair, il s'agit d'une accalmie précaire parce que ce secteur a besoin d'une organisation profonde.

citons : Il offre une occupation utile aux chômeurs ⁶(jeunes gens désœuvrés, anciens creuseurs, ex-soldats démobilisés); un secteur générateur des revenus pour les propriétaires des motos et un moyen de déplacement rapide.

En clair, l'intrusion des taxis-motos à Lubumbashi s'analyse en termes d'utilité et facilité de mobilité. Mais le caractère informel de cette activité l'a rendu manifestement difficile à cerner car ses nombreuses ramifications et interactions l'ont rendu complexe. Il y a lieu de constater que l'Etat est pris au piège de son laxisme et a légalisé de façon tacite une activité informelle. De nos jours, les autorités sont face à un dilemme car il est difficile d'interdire une activité dont les nouvelles ramifications naissent au quotidien. A côté des textes épars, il n'existe simplement et timidement qu'une attestation d'implantation de la ligue des motards délivrée par le Maire de la ville⁷. Toutefois, entre utilité sociale et sécurité des citoyens, il va falloir bien organiser ce secteur d'activité.

Cette organisation passe au préalable par le respect des conditions d'exercice ou de fonctionnement dans ce secteur. D'abord, pour leur identification, les motos doivent circuler avec plaque d'immatriculation. Les conducteurs, majoritairement jeunes, doivent conduire dans le respect du code de la route. L'obligation de porter le casque par le chauffeur et l'unique passager à bord, usage des lunettes et masques à gaz, permis de conduire certifié par les écoles de formation, payer la taxe etc. devraient être considérés comme des obligations professionnelles des motards assorties des sanctions exemplaires. Ensuite, ce transport étant source de nombreux accidents de circulation, la question d'assurance automobile se pose avec acuité. Il faut souscrire à une police d'assurance avant la mise en circulation de sa moto qui est un véhicule à moteur⁸.

La question d'organisation syndicale des motards eux-mêmes est de mise. Et sur ce plan précis, la seule structure des motards au Katanga, la « Ligue de Taximan exploitants Motos du Katanga » en sigle Litmkat, a du pain sur la planche (à côté de la défense des intérêts de ses membres, elle doit s'occuper de la conscientisation efficace de ceux-ci, le rappel des obligations professionnelles et statutaires, l'application du règlement intérieur et des sanctions etc.). Enfin, il faut une législation spécifique pour ce type de transport et comme sous d'autres cieux.

Après cette brève introduction passons au développement des points saillants de cette étude.

6 Considérons le fait que tous ces taximen motos soient désœuvrés serait encore une avalanche des troubles sociaux à l'instar des vols, des viols, de banditisme etc.

7 Attestation d'implantation n°017/Bur/Maire/Ville/Ville/Lubumbashi du 12 octobre 2010.

8 Article 2 de Loi n° 73-013 du 5 Janvier 1973 portant Assurance de responsabilité civile en matière d'utilisation des véhicules automoteurs.

I. DE L'APPARITION A L'EMERGENCE DU TRANSPORT PAR MOTO A LUBUMBASHI

Le phénomène du transport par voie de moto a commencé timidement vers les années 2007 dans les carrières minières environnantes de la ville de Lubumbashi. C'était un moyen rapide de transport utilisé par les creuseurs et autres marchands fréquentant ces milieux. Si vite, on assistera peu à peu à l'émergence de ce mode de transport dans les périphéries de la ville et aujourd'hui presque dans le centre urbain.

Quelques raisons peuvent bien justifier l'intégration et l'émergence de ce phénomène de société, entre autres raisons, nous pouvons citer :

- Le manque d'emploi dans le chef de beaucoup de jeunes et adultes;
- La crise financière mondiale de 2008, ayant occasionné la fermeture de plusieurs mines et carrières dans la province du Haut Katanga. Cette situation a davantage créé le chômage à Lubumbashi⁹;
- L'entrée massive depuis 2010 des populations (pour la plupart désœuvrées) des provinces du Kasaï au Katanga¹⁰;
- L'incapacité de l'Etat d'assurer le transport public de ses citoyens;
- Conditions socio-économiques précaires en général sur l'ensemble de la République et de la province. Ceci fait du transport par moto une activité économique de grande importance,
- L'impraticabilité de certaines voies d'accès aux quartiers périphériques de la ville;
- Telles sont les quelques causes qui ont favorisé l'émergence de ce mode de transport.

II. DES CONDITIONS D'EXERCICE DE CE TRANSPORT

Ces conditions ont trait aux modalités d'accès à cette profession, à la réglementation du transport par moto-taxi et la répartition des revenus entre différents opérateurs dans ce domaine.

1. Des modalités d'accès et d'exercice de la profession

a) L'obtention du permis de conduire

La plupart des motards croient qu'il suffit de payer une moto et directement se dresser dans la voie publique pour effectuer le transport sans aucun préalable. L'obtention préalable du permis de conduire, pourtant une obligation légale les intéressent le moins. Cette obligation

9 La chute du boom minier au Katanga a eu autant de conséquences socio-économiques néfastes dont le chômage, diminution des recettes nationales et provinciales, montée du banditisme et insécurité etc.

10 Il s'agit d'une sorte « d'exode rurale », comme si le Katanga était le vivrier de l'emploi, du bonheur, de vie facile....

découle des textes qui régissent ce secteur en République démocratique du Congo. On peut pour ce faire, faire allusion au Décret-loi du 07 janvier 1958, tel que modifié et complété par l'Ordonnance-loi n°62/313 du 25 juillet 1962 relative au transport des personnes et des biens par véhicules automobiles et spécialement à l'Arrêté ministériel n°409/CAB/MINIT.V.C/0080/2010 du 16 décembre 2010 portant réglementation du transport par motocyclette. Il ressort de nos entretiens avec les motards qu'un sur deux ne dispose pas de permis de conduire ni d'autres pièces utiles exigées. Il est souhaitable que cette exigence légale soit respectée par les opérateurs de ce secteur.

b) Le respect du code de la route

Tous les usagers des voies publiques sont tenus au respect du code de la route, lequel régle la circulation routière¹¹. Les conducteurs de mototaxi sont eux aussi appelés à respecter cette obligation. Laquelle postule une bonne circulation routière.

Selon Gérard Cornu, pour les engins de locomotion et leurs conducteurs, la circulation c'est l'action de se déplacer sur les voies de communication (circulation routière, circulation des trains, etc.)¹².

La circulation routière peut s'appréhender comme le mouvement des véhicules, des piétons, dans les rues d'une ville et sur les routes. Et on peut dire à titre d'exemple que la circulation est dense sur l'autoroute à cause des départs en vacances. Elle est parfois synonyme de trafic.

La route elle, est composée d'une chaussée pour circuler, et d'accotements pour le stationnement ou pour les piétons. En agglomération, les accotements sont aménagés en trottoirs. La chaussée est partagée en voies qui sont ou non délimitées par un marquage au sol. Il existe diverses catégories de routes et des parties spécifiques pour circuler ou stationner. La signalisation routière est implantée sur les routes sous forme de panneaux, de signaux lumineux et de marquages au sol. Elle a pour but d'aider les usagers à circuler en harmonie dans un espace commun¹³.

Pour KANGULUMBA MBAMBI, la circulation s'entend généralement de tout déplacement d'un véhicule d'un point déterminé à l'autre sur l'étendue d'un territoire donné¹⁴.

Ainsi, la matière de la sécurité routière est régie en RD Congo par la Loi n°78-022 du 30 août 1978 portant Nouveau Code de la Route.

11 En RDC, il s'agit de la Loi n° 78/022 du 30 Août 1978 portant Nouveau Code de la route. Il faut dire que ce code qui est âgé de plus de 36 ans mérite une actualisation au regard de nouvelles données technologiques et urbanistiques. .

12 CORNU Gérard, *Vocabulaire juridique*, 10^{ème} éd., PUF, Paris, Janvier 2014, pp. 175-176.

13 Code de la Route 2014, Partenaire des Auto-écoles, TFI Publishing, Paris, Janvier 2014, p. 1..

14 KANGULUMBA MBAMBI Vincent, *Indemnisation des victimes des accidents de la circulation et assurance automobile. Etude de droit comparé belge et congolais*, Bruylant-academia, Paris, Février, 2013, p. 75.

Son livre premier, au titre premier est consacré à son domaine d'application et la définition de certains concepts et expressions contenus dans ses dispositions. Ce code édicte ensuite des instructions et recommandations à observer à divers niveaux : comportements des usagers de la route (Livre I, titre II), état des engins et animaux en circulation, état des routes et respect des signaux routiers (Livre II). Le Livre III est consacré aux sanctions qui doivent être infligées à tous les contrevenants.

Cependant, les sanctions comminées du code de la route ne consistent que dans le paiement des amendes, dont les taux minima et maxima sont fixés par la loi ou dans le retrait temporaire ou définitif des documents administratifs habilitant à conduire des automobiles sur la voie publique¹⁵.

Moult instructions et recommandations abondent dans cette réglementation de la circulation routière, auxquelles répondent bien des sanctions, mais moins nombreuses s'appliquent à cause de ce que telle ou telle sanction est prévue parfois contre la contravention de plusieurs instructions ou recommandations à la fois.

Faisons remarquer que le code de la route paraît complet, en ce qu'il constitue une législation comportant des dispositions universellement recommandées en matière de circulation routière, la RD Congo est à tel point moins équipée qu'elle ne peut lui assurer une entière et heureuse application sur le terrain. Peu des routes sont pourvues de macadam et des signaux routiers prévus, cependant qu'y roulent des véhicules n'ayant subi aucun contrôle depuis longtemps autant que ne sont iniquités bien d'automobilistes souvent sans documents qui les conduisent. A Lubumbashi par exemple, beaucoup de panneaux de signalisation placés à divers endroits ne fonctionnent plus comme il se doit. Et même les agents de la police routière, eux-mêmes sont à la base de beaucoup d'infractions.

De surcroît, l'article 140, al 1 et 2, de ce code envisage la responsabilité pénale du conducteur, lorsqu'il prévoit la sanction contre l'ivresse au volant ou l'état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur égal ou supérieur à 1,00 gramme pour mille etc. Ce taux d'alcool dans le sang du conducteur ne peut être déterminé par l'officier de police judiciaire qu'au moyen d'un matériel approprié que doit détenir la police routière. La loi prévoit de soumettre l'automobiliste à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré par l'automobiliste.

En effet, la dégradation des voies d'accès aux zones périurbaines ou rurales et les problèmes de mobilité des personnes, résultat d'une croissance démographique ne s'accompagnant pas toujours de moyens pour satisfaire le surplus de la demande, se posent avec acuité.

La forte sollicitation des moyens de transport en commun et l'étroitesse des routes occasionnent les embouteillages interminables sur certains tronçons. Pour se déplacer, les populations sont parfois obligées d'abandonner les auto-taxis pour emprunter une moto qui a

15 MOSILO EBOMA, *Enquête jurisprudentielle pour une indemnisation judiciaire équitable, cas des accidents de circulation*, PUC, Kinshasa, 2003, p.23.

la possibilité de se faufiler entre les voitures, foulant au pied les règles élémentaires du code de la route.

Ne dit-on pas qu'ils nagent entre les autres usagers de la route comme des poissons dans l'eau? Dans les grandes métropoles comme Lubumbashi, les populations éprouvent de nombreuses difficultés entre septembre et juin, hormis les périodes de congés scolaires, puisque la priorité semble être le transport des élèves. En fait, les moyens de transport existants (taxi- bus et voitures-taxis etc.) ne satisfont pas la demande. Par exemple, les déplacements dans la ville connaissent des pics journaliers et le long de l'année. Aux premières heures de la matinée, de même que dans la soirée, entre 16heures et 19heures, travailleurs et élèves envahissent les rues et sollicitent les moyens de transport pour leur déplacement entre le centre ville et les quartiers. A ce sujet on remarque toujours que le tunnel reliant le centre ville de Lubumbashi et les communes Kampemba et Ruashi est toujours saturé par des véhicules le matin et le soir. Ce qui crée des embouteillages sérieux¹⁶. Cette situation fait que les motards se faufilent avec leurs clients au niveau des trottoirs réservés aux piétons le long du tunnel.

L'épineux problème de mobilité fait aussi à ce que le code de la route soit constamment violé par les conducteurs des motos taxis. Donc, même à l'heure du *robot intelligent* régulant la circulation routière, beaucoup de dispositions du code de la route ne sont pas appliquées. Il faut donc des solutions globalisantes¹⁷.

c) Le port des casques

Le véhicule servant de mototaxi doit être équipé de deux casques. Un casque est porté par le conducteur lui-même et l'autre par le client passager. Cette exigence postule au besoin de sécurité des usagers des motos. A ce sujet le gouverneur de la province du Katanga a offert en 2013 plus de 5000 casques aux « manseba » de Lubumbashi, toujours dans le souci de faciliter l'exercice de ce transport dans de bonnes conditions¹⁸. Non seulement le port obligatoire des caques, mais aussi le port obligatoire des vêtements lourds, les protégeant contre les intempéries. Mais nous constatons malheureusement que plusieurs « manseba » roulent sans porter les casques de sécurité. Donc, ils transportent des passagers sans se soucier de leur sécurité. Quel est alors le danger de rouler à moto sans casques de protection? Les autorités locales tout comme la ligue des taximan des motos du Katanga ne cessent de sonner la sonnette d'alarme à ce sujet.

16 Cette situation d'embouteillage devient pire pendant la saison des pluies (Novembre-mars.).

17 Les solutions globalisantes sont celles d'ordre général liées à la réhabilitation des routes, agrandissement de celles-ci, à l'urbanisme, assurer le service de transport public par l'Etat lui-même....

18 Il s'agit bien du gouverneur Moïse Katumbi Chapwe qui a fait ce geste généreux envers ces opérateurs de transport public dans sa ville. Mais il se peut qu'aujourd'hui, il y a plus de 10 000 motards à Lubumbashi et dont plusieurs œuvrent sans casques.

d) L'obligation d'assurance

La loi régissant le domaine de l'assurance automobile renseigne que tout véhicule automoteur doit être assuré avant sa mise en circulation¹⁹.

L'automobile est à la fois un nom féminin et un adjectif, composé du préfixe auto et du latin *mobilis*. Comme adjectif, automobile se dit d'appareils qui se meuvent par eux-mêmes. Nom féminin, automobile désigne un véhicule progressant de lui-même par l'effet d'un moteur à essence, à vapeur, électrique, à air comprimé, à gaz, etc.²⁰.

De nos jours, l'automobile représente l'ensemble des véhicules suivants : Les voitures, camions, les bus, autocars, autocanons, autochenilles, autorails, automoteurs, *motocyclottes* et les vélomoteurs.

Ne sont, par contre, pas visés les charrettes, les trains, les navires, les aéronefs et les êtres humains se mouvant à pied²¹.

Ainsi aux termes de la loi, on entend par véhicule automoteur ou automobile, tout véhicule sur roues ou sur chenilles, pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique et non lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques de ce véhicule.

Les remorques sont les véhicules construits en vue d'être attelés à un engin tracteur et destinés au transport des personnes ou des choses, et tous appareils attelés quelle que soit leur destination et qu'ils soient attelés à l'auto ou au tracteur²².

L'automobile occupe dans le processus économique du pays une place qui n'est plus à démontrer. Elle permet la circulation de biens et des personnes. Elle entretient un rapport étroit avec les problèmes de construction et d'aménagement des routes qui constitue d'ailleurs un chantier dans le cadre du programme du Gouvernement. Elle constitue un bien de consommation qui se trouve au cœur de plusieurs activités économiques.

Sur le plan social, l'automobile constitue un sujet d'actualité. Il suffit de regarder autour de soi pour se rendre compte des conséquences fâcheuses dues à l'accroissement constant du parc automobile et des motos. Les nombreux accidents de la route qui défrayent constamment la chronique des journaux.

Dans un pays à dimension continentale comme la RD Congo, l'utilisation des véhicules automoteurs est une nécessité, tant il est vrai que l'infrastructure routière constitue encore le principal moyen de communication, aussi bien pour le monde des affaires que pour les simples relations humaines.

19 Article 2 de loi n° 73-013 du 5 Janvier 1973 portant Assurance de responsabilité civile en matière d'utilisation des véhicules automoteurs.

20 BOKEMPOSILA IKE OFISHE, KUMUAMBA DIBWE WA MULOWAYI et LUIS de la TORRE, « Evolution du parc automobile de la République du Zaïre de 1930 à 1973 », in *L'automobile et la sécurité routière en droit zaïrois*, PUZ., p. 19.

21 TSHIZANGA MUTSHIPANGU, *Droit congolais des assurances*, Ed. C.D, Kinshasa, p.124.

22 Article 1^{er} de la Loi du 5 janvier 1973 portant obligation de l'assurance de responsabilité civile en matière d'utilisation des véhicules automoteurs in *Les Codes Larquier, RDC, TIII, A – Droit commercial*, De Boeck et Larquier, Bruxelles, 2010, pp. 69-70.

Tous ces problèmes économiques et sociaux qui sont quotidiens et qui nous touchent de très près, se répercutent inmanquablement sur le plan juridique et soulèvent un certain nombre de questions de droit la plupart du temps mal connues.

Les problèmes juridiques liés à l'automobile se présentent lors de la circulation et lors de l'utilisation de l'automobile. La diffusion de l'automobile donne lieu à divers contrats civils et commerciaux, comme le cas fréquent de contrat de location d'automobiles.

Mais si l'utilisation de l'automobile est un besoin inhérent à l'évolution de la vie moderne, il ne reste pas moins vrai que ces engins constituent un danger permanent tant pour les vies humaines que pour les biens matériels de congolais. L'essentiel de ces nombreux et complexes problèmes juridiques gravite autour de la responsabilité civile du conducteur et piéton lors des accidents de circulation²³; de l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile, le droit pénal de l'automobile et du droit de la sécurité routière avec ses problèmes de prévention et de répression; de la réparation des préjudices directs et réfléchis...

De tous ces problèmes, la question d'assurance est celle qui nous préoccupe dans cette partie du travail.

Ainsi, cette obligation d'assurer pèse sur le propriétaire de motos. Il contracte dès l'acquisition et la mise en circulation de motos une police d'assurance à la SONAS (Société Nationale d'Assurance). Toutefois, une autre personne peut, à sa place, souscrire une police d'assurance de responsabilité.

La police d'assurance couvre le propriétaire, le gardien et le conducteur du véhicule²⁴.

L'article 4 de loi n° 73-013 du 5 janvier 1973 dispose que « l'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire du véhicule et de toute personne ayant, avec son assentiment exprès ou tacite, la garde ou la conduite du véhicule ».

La garde présuppose l'usage, la direction et le contrôle du véhicule. Le conducteur et le propriétaire ont la garde. Un tiers peut aussi avoir la garde du véhicule.

En termes des victimes indemnisables, la police d'assurance couvre les tiers contre les dommages corporels et les dommages aux biens.

Par tiers, le législateur entend « toute personne autre que l'assureur, l'assuré et le preneur d'assurance qui peut se prévaloir du bénéfice de la présente loi pour se faire indemniser et n'est pas frappée d'aucune cause d'exclusion prévue par l'article 5 de la présente loi ».

Il s'agit de tous ceux qui ne sont pas parties au contrat d'assurance. Sont ainsi visés, les piétons, les cyclistes, les cavaliers, les passagers à titre gratuit ou à titre onéreux du véhicule assuré et les passagers du véhicule adverse. Il en est de même d'autres automobilistes.²⁵

23 BREHM Roland, *La Responsabilité civile automobile*, 2^e éd., Berne, 2010, p. 55..

24 KALONGO MBIKAYI, « La responsabilité civile de l'automobiliste et le piéton en droit zaïrois » in *L'automobile et la sécurité routière en droit zaïrois*, PUZ, 1982, 34.

25 TSHIZANGA MUTSHIPANGU, *op cit*, p.133.

Mais, disons que sur le terrain beaucoup de conducteurs de motos ne souscrivent à cette police d'assurance. Il revient à la Ligue des motards d'inculquer à ses membres la culture assurancielle parce qu'il va de leur intérêt et celui des tiers²⁶.

e) Paiement des taxes et modes d'indentification

L'obligation fiscale est pèse sur tout opérateur de transport en commun en RDC, y compris le transporteur par mototaxi. Il ressort de l'article 1^{er} de l'arrêté du maire de la ville du 22 février 2014 que « les propriétaires des véhicules automobiles affectés au transport en commun des personnes et/ou des biens dans la ville de Lubumbashi devront payer l'autorisation annuelle de transport suivant un barème ». Et s'agissant précisément de la moto, le taux en franc est de 20 000 FC par an.²⁷

De plus, les propriétaires des motocyclettes affectés au transport en commun des personnes payent la taxe journalière de stationnement aux parkings publics. Ce paiement doit se faire au plus tard 12 heures. Pour la motocyclette exploitant, il faut un paiement de 500fc/jour.²⁸

Tout véhicule automobile et autre motocyclette affectés au transport des personnes dans la ville de Lubumbashi devra avoir des signes distinctifs de l'Hôtel de ville de Lubumbashi.

- Pour les taxis-bus : les véhicules doivent être peints aux couleurs de la ville (rouge-blanc) et une numérotation sur les portières avant.
- Pour les voitures taxis : elles devront obligatoirement porter au dessus du véhicule un enseigne numéroté et ayant l'emblème de la ville.
- Pour les motocyclettes : elles devront avoir une numérotation et code de la ville.

Les indications sur la peinture des minibus affectés au transport des personnes, les enseignes sur les voitures taxis et les autocollants de numérotation à placer aux motocyclettes sont contenues dans la note technique du Service Urbain des Transports et voies de communication²⁹.

Ainsi, les propriétaires des motos payent la taxe de 18 000 FC pour la numération de leurs engins.

26 A ce sujet, Monsieur KALENGA MANDE Sylvain, Président de la LITMKAT, nous a renseignés qu'en 2012, ils ont eu des accords avec la SONAS et les services de celle-ci ont même siégé pendant un moment au sein des bureaux de la LITMKAT afin de procéder à la signature des polices d'assurance avec des motards qui étaient d'ailleurs sensibilisés à ce sujet. Mais cette opération n'a pas eu de succès énorme.

27 Arrêté urbain n°011/BUR-MAIRE/VILLE/L'SHI/2014 du 22 février 2014 portant fixation du taux de la taxe sur l'autorisation annuelle de transport urbain dans la ville de Lubumbashi.

28 Arrêté Urbain N° 019/BUR-MAIRE/VILLE/L'SHI/2014 du 22 février 2014 portant fixation de la taxe sur le stationnement de motocyclettes dans la ville de Lubumbashi, article 1.

29 Article 2 de l'Arrêté Urbain n° 020/BUR-MAIRE/VILLE/L'SHI/2014 du 22 février 2014 portant fixation de la taxe sur la numérotation de moyens de transport en commun dans la ville de Lubumbashi.

Outre les taxes que les motards payent, il y a des cotisations qu'ils sont sensés payer à leur corporation (la ligue des taximan exploitant moto).

f) Le respect du temps imparti et aire de travail

L'autorité urbaine ne permet pas aux « manseba » de conduire les motos 24heures sur 24. Elle fixe bien un temps précis de travail pour eux. C'est pourquoi ils commencent le travail le matin et ils arrêtent à 20h 30. On peut lire cette décision dans un arrêté récent du maire de la ville³⁰. De plus, ils ne peuvent œuvrer que dans les quartiers périphériques et il y a interdiction formelle d'arriver au centre ville.

D'aucuns estiment que depuis l'arrivée de ce moyen de transport sur la ville, le taux des accidents est de plus en plus croissant. Face à cette situation, l'autorité urbaine a formellement interdit la circulation des taxis-motos sur les grandes artères. A la lumière de ces mesures, les motos circulent seulement dans les rues et avenues où la circulation n'est pas intense. Motif avancé : les statistiques élevées des accidents enregistrés depuis le début de cette activité. Décision favorablement accueillie par la population qui déplore de nombreux cas d'accidents Mais, l'application stricte et rigoureuse de ces mesures pose problème. La population demande l'implication directe de l'autorité compétente pour éradiquer ce fléau une fois pour toute.

2. Conditions liées à l'organisation de l'activité

Les manseba exercent au sein des arrêts indiqués par l'autorité urbaine ou communale. Cette activité s'exerce autour de plusieurs catégories d'acteurs aux logiques toutes particulières. Précisons que dans ces motards : il y a des jeunes gens simples, des anciens creuseurs, des ex soldats démobilisés etc. Mais, il y a lieu de rappeler que la plupart de ces manseba viennent des provinces du Kasaï.

Ainsi, ils sont organisés en termes des conducteurs permanents (ceux qui en font une activité principale), des conducteurs temporaires (ceux qui font le taxi en cas de ralentissement de l'activité principale), des conducteurs occasionnels (ce sont généralement des fonctionnaires aux petits revenus qui veulent arrondir les bouts du mois). Le groupe de conducteurs permanents se subdivise en deux sous-groupes à l'instar des conducteurs locataires et des conducteurs propriétaires.

Mais indépendamment du type de conducteurs, les formules contractuelles entre le propriétaire et le conducteur sont complexes. Il peut s'agir de la location-vente avec les propriétaires ou du contrat de louage des services avec du versement journalier aux propriétaires. Ce qui veut dire que le conducteur considère l'argent versé au propriétaire comme un "remboursement" d'une somme correspondante à la valeur de la moto. Au terme du rem-

30 Arrêté urbain n° 081/BUR-MAIRE/VILLE/L'shi/2014 du 05/09/2014 portant réglementation des heures de circulation des taxis motos dans la ville de Lubumbashi.

boursement, il devient propriétaire de la moto. Dans ce cas les versements se font chaque jour et le conducteur doit travailler 6 jours par semaine pour atteindre son objectif. Il retourne à 21 heures la moto au propriétaire pour la reprendre le matin.

La loi de l'informel est de règle car rien n'est ni formalisé ni arrêté définitivement. Lorsqu'il ne s'agit pas de ce type de contrat qui aboutit à une cession de l'engin au conducteur, les versements s'élèvent à 10 000 F C par jour de travail dans la plupart des cas. Si ce type de contrat est un moyen pour le propriétaire d'aider le jeune, il s'agit d'une procédure à risque car les déconvenues sont fréquentes. Certains conducteurs disparaissent dès qu'ils ont bien exploité et amorti la moto.

D'autres conducteurs sont payés au rendement, système dans lequel le conducteur prend une moto en location et le supplément en dehors des frais de location est considéré comme le salaire du conducteur. Pour atteindre cet objectif, le conducteur doit faire face à une dure épreuve : tout accepté tel que trois personnes au lieu de deux, les surcharges; transporter les sacs du ciment. Dans cette pratique, les clients déposés au centre ville payent 1000 FC au risque de se faire prendre par la police ou encore de se faire percuter par un véhicule si le code de la route n'est pas respecté. Dans les situations urgentes, un client peut payer 1500 FC ou 2000 F C.

A la lecture de la répartition de charges, il se dégage les mobiles de la prétention de chaque conducteur de devenir conducteur propriétaire. Mais à la seule différence que le locataire ne se soucie pas de l'état de la moto. C'est au patron que revient l'entretien de la moto.

Certains propriétaires ont deux conducteurs par moto à savoir : un conducteur de jour et un conducteur de nuit. La recette de la nuit est élevée que celle de la journée.

III. DES AVANTAGES ET INCOVENIENTS

Le transport par mototaxi a certes des avantages et inconvénients qu'il faut relever à ce stade de réflexion.

1. DES AVANTAGES SOCIO-ECONOMIQUES

En termes d'avantages socioéconomiques, nous pouvons dire que le taxi-moto est une activité qui offre de l'emploi à beaucoup des congolais et aussi c'est un mode de transport qualifié rapide par les usagers. En outre, il y a émergence des magasins de vente des motos, des ateliers de montage et d'entretien de celles-ci. Nous pouvons simplement dire que le transport par moto tant à l'intérieur qu'à la périphérie constituer une alternative viable à la précarisation de l'emploi et à la stagnation, voire la baisse des revenus. Tels sont les grands avantages que nous pouvons relever.

a) Un secteur qui offre de d'emploi

L'exploitation des motos-taxis, indépendamment des points de vue des différents acteurs, apparaît comme une filière porteuse de l'économie. Ce secteur, prospère dans les grandes villes comme Kinshasa, Lubumbashi, Goma, Kisangani, Kindu, Mbuji-Mayi... et fait vivre un nombre non négligeable de citoyens malgré les difficultés qui sont de nature à décourager ceux qui veulent encore s'y investir.

Comparativement à l'ensemble du secteur informel, c'est faute de n'avoir pas trouvé un emploi, économiquement rentable que de nombreux jeunes se sont retrouvés conducteurs de moto. C'est le cas du jeune Lukusa Thibangu Leandres qui n'avait jamais pensé exercer cette activité, mais dès qu'il a perdu son emploi dans un mining, il a cédé à la tentation d'acheter une moto et d'exercer le transport en commun. Sa gaieté durant l'entretien et ses propos nous font croire qu'il ne regrette pas son geste car il se réfère toujours à la vie, pas misérable de sa famille de quatre personnes³¹.

A ce jour, l'activité est tenue par toutes les couches de la société : des personnes âgées, des jeunes et des moins jeunes, des diplômés et des non scolarisés, des chômeurs et des travailleurs en activité. Les principaux acteurs sont prêts à abandonner le métier de « taximen exploitant moto » s'ils décrochent une opportunité plus rentable. Mais combien auront-ils cette chance dans le contexte de précarisation actuel du tissu économique? Certains propriétaires après 2 ou 3 années se font un capital, commencent le commerce de détail des produits manufacturés sans abandonner totalement le transport. Ils laissent leurs motos en location et ne manquent pas de la récupérer le jour du repos du conducteur pour leurs propres courses ou pour faire le transport.

C'est pourquoi, l'autorité urbaine a interdit cette activité, par contre elle a fini par comprendre le côté positif et finalement l'autoriser tacitement.

b) Moyen de déplacement rapide

Le déplacement en soi est une opération à caractère physique et matériel. Ainsi, le fait d'exécuter un certain trajet constitue le déplacement, même s'il ne s'effectue pas d'un point à un autre, qu'il s'agisse des voyages circulaires dans lesquels les points de départ et d'arrivée coïncident comme des circuits touristiques. L'exigence de ces caractères est suffisante, dès lors qu'à un moment donné, la personne vivante ou la marchandise, qui est objet du contrat de transport s'est trouvée en lieu différent du point de départ.³²

31 Entretien du 22 janvier 2015 avec Lukusa Tshibangu, motard de son état, arrêé Kilobelobe, commune Kampemba à Lubumbashi.

32 RODIERE R., *Droit des transports, transports terrestres et aériens*, Sirey, 2eme éd, Paris, 19977, p. 632.

Il importe que l'exécution du déplacement se produise sur une courte distance, voire quelques centaines de mètres, mais le déplacement doit être l'objet principal du contrat. En outre, le déplacement requiert un comportement positif du transporteur³³.

C'est pourquoi, à côté de ce bénéfice de l'emploi créé sous forme des taxis, la moto s'est imposée comme une réalité urbaine et nul ne peut y échapper. Elle aide des nombreuses personnes à se déplacer, à atteindre des endroits jadis inaccessibles en voiture. Certains quartiers périphériques sont devenus désenclavés depuis l'apparition des motos comme taxi. Avec 500 FC (0,54 \$), le taxi-moto vous accompagne vers l'endroit de destination peu importe la distance. Même ceux qui rentrent tard, trouvent toujours un moyen de transport (taxi-moto) pour rentrer paisiblement. « C'est plus rapide et très pratique, en terme de gain de temps », indique une passagère, avant de s'embarquer.

Le métier de conducteur de moto s'est considérablement développé en ville comme dans les campagnes congolaises. Aujourd'hui, des motos relient quotidiennement les villages à la ville la plus proche. Elles ont l'avantage de rouler aisément sur les pistes et sentiers, de gravir les collines en toute saison et de déposer les clients à domicile.

c) L'émergence des structures de vente et de réparation des motos

La demande de motos sur le marché étant de plus en plus croissante, le commerce en ce domaine s'est développé également. Il s'agit plus des motos en provenance de la Chine qui inondent le marché lushois. Les points de vente se sont multipliés dans la ville ainsi que les ateliers de dépannage, de vente de pièces de rechange et surtout de montage. Citons les grands fournisseurs de ces produits à Lubumbashi : Yamaha, Quin Electro, Liberty ma Maison, Groupe Jambo ...

Aux côtés de ces structures, certains hommes d'affaires achètent des motos qu'ils cèdent ensuite contre une recette journalière à des conducteurs. Le transport par moto a donné une plus value à l'activité de garagiste.

Les ateliers de réparation se sont multipliés dans la ville et nombreux sont les jeunes qui s'intéressent de plus en plus au métier de réparateur de moto.

2. DES POINTS NEGATIFS

Le transport par moto se révèle encore aujourd'hui comme une activité à risque à Lubumbashi tout comme dans d'autres villes de la RDC.

a) Des difficultés liées à ce mode de transport

À côté des avantages susvisés les difficultés inhérentes au transport par moto sont aussi nombreuses.

33 PIEDELIEVRE Stéphane et GENCY-TANDONNANT Dominique, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Paris, 2013, p. 253.

Ce transport fait face à une insécurité totale ou à des goulots d'étranglement qu'il paraît difficile de lever. Dans l'ensemble, le transport par moto évolue totalement en marge de la loi. Les « manseba » sont non seulement des inconscients puisque conduisant sans permis de conduire, mais ne respectent le plus souvent pas le code de la route.

Les conducteurs des motos sont plus attirés par l'appât du gain que leur sécurité et celle des clients qu'ils transportent. Ils sont pressés, les yeux tournés plus vers la montre que sur la route car disent-ils, "pour survivre, il faut travailler vite pour pouvoir disposer à la fin de la journée d'une recette supérieure à celle que nous imposent les propriétaires des motos". Ces transporteurs de fortune sont caractérisés par l'amateurisme et travaillent en violation des normes, augmentant ainsi le nombre d'accidents de la circulation qui se soldent souvent par de nombreuses pertes en vies humaines.

A en croire un analyste, les taxis -motos exagèrent par le nombre de personnes transportées et le coût de la course, du reste, plus onéreux et dénué de tout fondement juridique.

Ce mode de transport qui est en vogue est aussi désavoué à cause de ses méthodes qui ne prennent pas en compte le respect du corps de la femme.

C'est pourquoi sans casque et ne maîtrisant parfois pas les bases du code de la route, ces conducteurs prennent très souvent des risques insensés tels que : le dépassement à gauche, le non respect des feux de signalisation, les arrêts intempestifs... Ces égarements tiennent d'une part, de l'imparfaite structuration du secteur liée à la divergence des points de vue au sujet de l'application des textes relatifs à la pratique de ce type d'activité en milieu urbain. D'autre part, les pouvoirs publics manifestent une ferme volonté d'interdire cette activité mais ils sont stoppés par le service que leur rendent ces derniers tels que la forte capacité de mobilisation des motards durant les campagnes politiques.

C'est fort de cela qu'ils sont devenus un puissant lobby craint par tous ceux qui veulent préserver leur poste électif ou bien présenter des ambitions politiques³⁴.

b) Des plaintes récurrentes

À la place des avantages socio-économiques qu'on vantait, on entend plutôt désormais des plaintes d'une et d'autre part. Les « manseba » sont à l'origine de nombreux accidents dans la ville; de la recrudescence des agressions de personnes transportées, des enlèvements, des viols et des vols. La moto est souvent utilisée par des malfaiteurs, dans leurs opérations.

D'où, la décision des autorités d'interdire leur circulation au-delà de 20 heures. « J'ai vu deux personnes rafler le sac d'une dame qui attendait un taxi sur Kilobelobe. Les bandits se servent aisément des motos ces derniers temps », raconte un policier.

34 A ce sujet, on voit régulièrement plein des motards qui mobilisent des citoyens lors des meetings politiques, ou eux-mêmes mobilisés pour accueillir de l'Aéroport jusqu'au centre ville de L'shi des autorités politiques qui arrivent : en commençant par le Président Joseph Kabila, Le gouverneur Moïse Katumbi, Etienne Tshisekedi, Kyungu Wa Kumwanza, Muyambo Kiassa etc. En clair les leaders politiques se servent des motards et cela fait que ces derniers constitue aujourd'hui une force non négligeable.

Il est communément reproché aux motos taximen : l'excès de vitesse, le non respect du code de la route, l'absence de permis de conduire chez près de 60% d'entre eux. Mentionnons aussi que d'autre part, eux-mêmes « manséba » sont parfois victimes des tracasseries policières, des bandits qui les tabassent ou les tuent et s'en vont avec leurs motos. Toutefois, rapidité et accessibilité aux quartiers les plus reculés sont autant d'atouts qui font d'eux en ce moment les transporteurs urbains les plus prisés, sans oublier les prix qui sont plus abordables que chez les chauffeurs de taxi de ville. Mais cela est-il suffisant pour assister à ce "suicide autorisé" ou de laisser ces "engins de la mort" semer tant de trouble dans notre ville?

C'est pourquoi, une analyse minutieuse permet de voir que l'interdiction de cette activité aujourd'hui, renvoie peut-être à la catastrophe : d'abord le problème de déplacement va se poser cruellement, ensuite il faudra gérer le chômage que cela va entraîner avec ces conséquences, et enfin il faudra d'énormes capitaux pour investir dans les nouveaux moyens et voies de transport.

IV. PISTES DE SOLUTIONS

- Après avoir dégagé les avantages et désavantages, nous proposons l'organisation profonde de ce secteur afin de prévenir des dérives. A un moment donné, la police a commencé la répression, mais on s'est rendu compte à la longue qu'elle s'est plutôt rempli les poches et que le problème reste entier. Au lieu de mener des actions coercitives contre la présence ou non des motos taxis en ville ou pas, les débats doivent œuvrer pour « la complémentarité » entre les différents modes de transport en ville. Malgré l'introduction du bus, les motos comme les taxis de villes auront toujours pignon sur rue dans notre ville. Seulement, ces deux modes de transport semblent cultiver une sorte de discrimination : ils n'offrent pas de place pour le transport des biens. L'utilisation du bus dans la ville de Lubumbashi soulage les citoyens, mais n'éclipse pas le rôle joué jusqu'ici par les motos-taxis.
- Une forte organisation syndicale des « manseba » est souhaitable. La structure existante à savoir la « Ligue des taximan exploitants moto du Katanga » en sigle « LITEMKAT » devra doubler des efforts en sensibilisant ses membres au respect des conditions de travail. Elle peut même organiser des séances de recyclage des motards et maîtrise du code de la route
- Il faudrait une réglementation idoine à ce mode de transport et à ce type d'engin.

CONCLUSION

Le transport public par taxi moto se révèle aujourd'hui comme une solution au problème de déplacement et d'emploi à Lubumbashi. Au travers lui, le secteur informel est venu à la rescousse de l'Etat. Il devrait désormais s'analyser en termes d'utilité et de facilité de transport.

A coté de avantage, il y a aussi plusieurs dérapages et plaintes contre les conducteurs des motos. Ce qui fait de ce transport une activité à la fois difficile et complexe. Les autorités provinciales sont face à un dilemme car il semble difficile d'interdire une activité dont les nouvelles ramifications naissent au quotidien. Mais, entre l'utilité sociale et sécurité des citoyens, il va falloir bien organiser ce secteur d'activité. Cette organisation passe par l'implication totale des pouvoirs publics, des conducteurs des motos eux-mêmes et de leur ligue « la LITMKAT ».

BIBLIOGRAPHIE

I. Textes de lois

1. Constitution de la RDC, 18 février 2006, telle que révisée à ce jour,
2. Loi n° 73-013 du 5 Janvier 1973 portant Assurance de responsabilité civile en matière d'utilisation des véhicules automoteurs.
3. Loi n° 78/022 du 30 Août 1978 portant Nouveau Code de la route.
4. Décret-loi du 07 janvier 1958, tel que modifié et complété par l'Ordonnance-loi n° 62/313 du 25 juillet 1962 relative au transport des personnes et des biens par véhicules automobiles.
5. Arrêté ministériel n°409/CAB/MINIT.V.C/0080/2010 du 16 décembre 2010 portant réglementation du transport par motocyclette.
6. Arrêté urbain n°011/BUR-MAIRE/VILLE/L'SHI/2014 du 22 février 2014 portant fixation du taux de la taxe sur l'autorisation annuelle de transport urbain dans la ville de Lubumbashi.
7. Arrêté Urbain N° 019/BUR-MAIRE/VILLE/L'SHI/2014 du 22 février 2014 portant fixation de la taxe sur le stationnement de motocyclettes dans la ville de Lubumbashi.
8. Arrêté Urbain n° 020/BUR-MAIRE/VILLE/L'SHI/2014 du 22 février 2014 portant fixation de la taxe sur la numérotation de moyens de transport en commun dans la ville de Lubumbashi.
9. Arrêté urbain n° 081/BUR-MAIRE/VILLE/L'shi/2014 du 05/09/2014 portant réglementation des heures de circulation des taxis motos dans la ville de Lubumbashi
10. Attestation d'implantation n°017/Bur/Maire/Ville/Ville/Lubumbashi du 12 octobre 2010

II. Ouvrages et articles.

1. BOKEMPOSILA IKE OFISHE, KUMUAMBA DIBWE WA MULOWAYI et LUIS de la TORRE, « Evolution du parc automobile de la République du Zaïre de 1930 à 1973 », in *L'automobile et la sécurité routière en droit zaïrois*, PUZ, 1982.
2. BREHM Roland, *La Responsabilité civile automobile*, 2^e éd., Berne, 2010.
3. Code de la Route 2014, Partenaire des Auto-écoles, TFI Publishing, Paris, Janvier 2014, p. 1.;

4. CORNU Gérard, *Vocabulaire juridique*, 10^{ème} éd., PUF, Paris, Janvier 2014.
5. KAFFO Célestin et alii, « l'intégration des motos- taxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne », in *google.fr* (20 novembre 2014).
6. KALONGO MBIKAYI, « La responsabilité civile de l'automobiliste et le piéton en droit zaïrois » in *L'automobile et la sécurité routière en droit zaïrois*, PUZ, 1982.
7. KANGULUMBA MBAMBI, *Indemnisation des victimes des accidents de la circulation et assurance automobile. Etude de droit comparé belge et congolais*, Bruylant-academia, Paris, Février, 2013
8. MOSILO EBOMA, *Enquête jurisprudentielle pour une indemnisation judiciaire équitable, cas des accidents de circulation*, PUC, Kinshasa, 2003,
9. PIEDELIEVRE Stéphane et GENCY-TANDONNANT Dominique, *Droit des transports*, Lexis Nexis, Paris, 2013
10. RODIERE R., *Droit des transports, transports terrestres et aériens*, Sirey, 2eme éd, Paris, 19977
11. TSHIZANGA MUTSHIPANGU, *Droit congolais des assurances*, Ed. C.D, Kinshasa, 2010.