

LE TRANSPORT REMUNERE DES PERSONNES PAR MOTOS ET SON IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DANS LA VILLE DE BUKAVU

BASHOMBE Balagizi Anselme* et NJANGALA Cibashimba Joël*

RESUME. - *La présente étude se propose de présenter, d'analyser et d'émettre un avis sur l'impact socio-économique du transport rémunéré des personnes par moto dans la ville de Bukavu. Les résultats de cette étude permettront au pouvoir public de mettre sur pied des structures, des mécanismes et des mesures d'encadrement appropriés à ce secteur afin de réaliser des recettes supplémentaires pour le trésor public et garantir ainsi les conditions sociales et économiques saines à la population. La question principale de cette étude est la suivante : quelle est la rentabilité sociale et économique des intervenants dans le transport des personnes par motos ? Nous avons avancé l'hypothèse selon laquelle tous les intervenants réaliseraient une rentabilité, raison de l'attractivité du secteur. Cependant, l'accroissement du secteur créerait d'autres effets pervers. Pour vérifier cette hypothèse, ce travail a dû recourir aux méthodes quantitatives et analytiques. Cette étude a été menée dans la ville de Bukavu et portait sur les motards, les propriétaires des motos, l'administration fiscale et la population bénéficiaire de ce mode de transport. Après étude, le constat est que le transport rémunéré des personnes par motos a un impact social et économique dans la ville de Bukavu et notamment sur la vie sociale des motards, les revenus des propriétaires des motos, le transport en commun des populations et les recettes publiques. Les effets pervers de la croissance de ce secteur est l'augmentation des accidents de circulation, l'apparition des maladies professionnelles (paralysie, bronchite aiguë...), la déperdition scolaire.*

MOTS- CLÉS.- *Motards, Impact, Rentabilité sociale.*

ABSTRACT. - *This research intends to present, analyse and forward a view on the socio-economic impact of paid transport of people by motorcycle in Bukavu city. The findings of this study will enable authorities to mount structures, mechanisms and appropriate preventive measures to this sector in order to realize supplementary receipts for the public treasure and guarantee/assure social and economic sane conditions to the population. The main question of our study is: "What is the social and economic profitability of the actors in the transport of people on motorcycles? We emitted a hypothesis according to which all the actors would get some income, reason why the sector becomes more and more attractive. However, the growth of the sector would create other ill-effects. To check the hypothesis, we used both quantitative and analytical methods. This study was carried out in Bukavu city on motorcyclists, motorcycles owners, fiscal administration and the population who use this mode of transport. At this end of the study, we came to the conclusion that paid transport of people in motorcycle has a social and economic impact in Bukavu city, mainly on the social life of motorcyclists, the income of motorcycles owners, public transport of populations and the public receipts. The ill-effects of the growth of this sector is the increase of traffic accidents, the emergence of professional illnesses (paralysis, bronchitis...) and the decrease of school children numbers.*

KEYWORDS. – *Motorcyclists, Impact, Profitability*

INTRODUCTION

Depuis plusieurs décennies, la République Démocratique du Congo est secouée par une crise multiforme. Cette crise caractérisée essentiellement par une basse conjoncture, des années 1990 à nos jours, fut marquée par le chômage accru et la misère généralisée des populations. En effet, la croissance du chômage dans une économie non structurée ou mal structurée engendre nécessairement des secteurs économiques palliatifs.

Le secteur des transports a, depuis l'aube des temps, constitué un moyen efficace pour faciliter le déplacement des personnes et de leurs biens. Il va de soi que le développement économique d'un pays passe entre autres par l'amélioration de l'infrastructure de communication. Il s'avère cependant que la République Démocratique du Congo n'échappe pas à la triste réalité des pays en voie de développement qui sont caractérisés par la précarité de leurs voies de communication.

Dans la plupart des villes africaines, le transport urbain en commun pose problème. Le pouvoir public ayant presque abandonné ce secteur, particulièrement en République Démocratique du Congo, les

* Département des Sciences Commerciales et Administratives, ISP/Bukavu, R.D. Congo

initiatives privées ont pris le dessus pour résoudre tant soit peu cet épineux problème pourtant très vital pour une nation. C'est dans ce sens qu'il s'observe depuis la fin de la deuxième guerre dite de libération, une activité commerciale de transport par motos.

Avec l'éruption volcanique de Goma, les motards de Goma ont déménagé à Bukavu et, par effet d'entraînement, les jeunes de Bukavu ont massivement suivi le mouvement. Pour en savoir plus, la présente étude cherche à démontrer la rentabilité sociale et économique que tireraient tous les intervenants dans ce secteur, notamment les propriétaires des motos, les motards, l'Etat congolais et la société en général.

En effet, pour appréhender et élucider cette question, nous avons été guidés par l'hypothèse selon laquelle l'activité de transport par motos serait rentable pour les propriétaires de motos, bénéfique pour les motards et permettrait à l'Etat congolais, non seulement de percevoir les impôts et les taxes pour la couverture des dépenses publiques, mais également de résoudre tant soit peu les problèmes de chômage de la jeunesse désœuvrée. La société en général y trouve son compte en ce sens qu'elle apporte une solution au problème de transport urbain en dépit des inconvénients épinglés ci haut.

2. METHODOLOGIE

L'étude a été menée dans la ville de Bukavu sur les stations (parking), auprès des motards, des propriétaires des motos et des personnes chargées de l'Administration fiscale et autre service étatiques concernés.

Les informations recherchées concernaient :

- le nombre des stations : une station étant un point où les motards se rencontrent pour prendre ou déposer un client ;
- le nombre des motards qui exploitent les lignes de la ville de Bukavu ;
- le nombre des propriétaires des motos ;
- les recettes mensuelles ou annuelles versées par les motards aux propriétaires ;
- les revenus mensuels des motards ;
- Les charges d'exploitation engagées.
- les impôts et les taxes auxquels cette activité est assujettie.

La synthèse des informations recueillies se trouve condensée comme repris dans les tableaux du point 3.

3. PRESENTATION, ANALYSE ET INTERPRETATION DES RESULTATS

3.1. Répartition des enquêtés dans la ville de Bukavu

Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Répartition de l'échantillon des motards

COMMUNE DE KADUTU		COMMUNE D'IBANDA		COMMUNE DE BAGIRA	
Station	Nombre de motards	Station	Nombre de motards	Station	Nombre de motards
Cimpunda	10	Nguba	05	Bagira-commune	8
Pas-à-Pas	8	Nyawera	17	Brasserie	6
Carrefour	12	ISP	11	Ciriri	02
Place du 24 Novembre	15	Camp Saio	04	Hopital général de référence de Bukavu	04
		COOCEC	10		
		Major Vangu1	13		
		Major Vangu2	15		
		Panzi	10		
Total/commune	45		85		20

3.2. Revenu des motards dans la ville de Bukavu

Nous présentons dans le tableau 2, le revenu mensuel des motards enquêtés au cours de notre étude.

Tableau 2 : Revenus mensuel de 150 motards

Classe	N	xi	nxi	$(x - \bar{x})^2$	$n(x - \bar{x})^2$
40 – 60	31	50	1550	2484,03	77004,93
61 – 81	41	71	2911	831,75	34101,75
82 – 102	15	92	1380	61,47	922,05
103 – 123	31	113	3503	173,19	5368,89
124 – 144	9	134	1206	1166,91	10502,19
145 – 165	2	155	310	3042,63	6085,26
166 – 186	8	176	1408	5800,35	46402,8
187 – 207	8	197	1576	9440,07	75520,56
208 – 228	3	218	654	13961,79	41885,37
229 – 249	2	239	478	19365,51	38731,02
	$\Sigma n = 150$		$\Sigma nxi = 14.976$	$\Sigma (x - \bar{x})^2 = 56327,7$	336524,82

Les revenus indiqués ci haut sont des revenus nets après déduction des charges d'exploitation, notamment les repas du matin et de midi, les petites réparations (pneus, chambre à air,...). Il s'agit donc des revenus qui restent définitivement entre les mains du motard après versement du dû au patron/propriétaire de la moto.

$$\bar{X} = \frac{\sum nxi}{\sum n} = \frac{14.976}{150} = 99,84$$

n= effectif de l'échantillon

$\bar{X}$ = la moyenne

xi = centre des classe

$$\delta^2 = \frac{\sum n(x - \bar{x})^2}{n-1} = \frac{336524,82}{149} = 2258,5$$

$$\text{Ecart type} = \sqrt{\delta} = \sqrt{2258,5} = 47,5$$

Ce résultat démontre que le revenu moyen du motard par mois se chiffre à 99,84 \$ US et par projection le revenu de ce dernier par an serait alors de 99,84 x 12 mois de l'année = 1.198,08 \$ US. L'écart-type de 47,5 démontre que la dispersion du revenu autour de la moyenne est de 47,5 \$.

En comparant ce revenu au salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) prévu par le code du travail de la RDC qui est de 90 \$ US/mois et 1080 \$ US/an. On dégage facilement que le revenu du motard est légèrement supérieur à celui du fonctionnaire moyen travaillant pour l'administration publique en République Démocratique du Congo.

La comparaison évoquée ci-haut du revenu du motard par rapport au SMIG ne tient pas compte toutefois au fait que le SMIG inclut les avantages sociaux (transport, logement, frais médicaux) qui d'ailleurs ne peuvent pas dépasser 30 % du salaire de base pour le logement. Ils doivent refléter la réalité du terrain pour le transport et ne peuvent pas revêtir un caractère exagéré pour les frais médicaux (Cfr Code des Impôts mis à jour en 2003).

Par ailleurs le revenu réalisé par les motards permet à ces derniers de couvrir leurs besoins tels qu'indiqués dans le tableau ci-après :

Tableau 3 : Affectation des revenus des motards

N°	AFFECTATION	Nombre de motard	Pourcentage %
1	Mariage	93	62
2	Logement (construction)	21	14
3	Elevage	4	2,67
4	Activités Génératrices des revenus	9	6
5	Epargne	8	5,33
6	Aucune réalisation	15	10
		150	100

En lisant attentivement le tableau ci-dessus, on dégage ce qui suit :

- La plupart des motards soit 62 % de ceux enquêtés affectent en priorité les revenus tirés de leur travail à leur mariage.
- 14 % des motards enquêtés affectent à l'investissement en logement (construction en matériaux généralement semi-durables) ;
- 6 % d'entre eux ont réalisé des activités Génératrices des revenus notamment le petit commerce (kiosque, boutique,...)
- 5,33 % ont réussi à constituer des épargnes.

Il convient de préciser que pour cette catégorie, les épargnes constituées ont comme objectif de se procurer d'une part une moto pour soi-même et ainsi devenir propriétaire de même que celui de réaliser d'autre part des fonds pour subvenir aux besoins du mariage.

- 2,67 % ont mis sur pied les activités d'élevage ;
- 10 % des motards n'ont aucune réalisation à leur actif.

Sur les 100 % des motards auprès desquels notre enquête a été menée, 135 motards soit 90 % ont à leur actif une quelconque réalisation et 10 % soit 15 motards n'ont rien réalisé. Ces chiffres sont suffisamment

éloquents pour montrer l'importance de cette activité dans la société congolaise et plus particulièrement dans la ville de Bukavu.

De ce qui précède, nous concluons que les motards tirent de leur exploitation des revenus qui leur permettent de répondre à certains besoins vitaux tels qu'évoqués dans les pages précédentes. Il va donc sans dire que ce métier est rentable pour les motards.

3.3. Revenu des propriétaires des motos (patrons) dans la ville de Bukavu

Les résultats obtenus au cours du présent travail sont présentés dans le tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4 : Revenus mensuels des 30 propriétaires des motos par mois

Classe	n	xi	nxi
60 – 75	1	67,5	67,5
76 – 81	1	78,5	78,5
82 – 97	1	89,5	89,5
98 – 113	2	105,5	211
114 – 119	5	121,5	607,5
130 – 145	7	137,5	962,5
146 – 161	10	153,5	1535
162 – 177	3	169,5	508,5
	$\Sigma n = 30$		$\Sigma nxi = 4060$

$$\bar{X} = \frac{\sum nxi}{\sum n} = \frac{4060}{30} = 135,3\$US / mois$$

A l'issue des calculs ci haut effectués, on constate que le revenu moyen mensuel d'un propriétaire de moto est de 135,3 \$ US/mois. Ce revenu est supérieur à celui du motard (conducteur), mais il faut faire remarquer que le propriétaire de la moto supporte tous les frais d'entretien et de réparation ainsi que les diverses taxes dues à l'Etat, voire les impôts éventuels (vignette + immatriculation).

Estimant à 10 % tous ces frais, on peut déduire que le revenu mensuel net du propriétaire d'une moto en exploitation est $135,33 - \frac{135,33 \times 10}{100} = 121,80\$US / mois$

En faisant une projection de ces revenus sur une année, on aura $121,80 \times 12 \text{ mois} = 1.461,56 \US/an . La valeur de 1461,56 \$ US/an étant inférieure au coût d'achat de la moto (1480 \$ US). Il convient dès lors qu'on se pose la question de savoir si les propriétaires des motos gagnent sur cette activité.

Pour répondre à cette préoccupation, il est important de déterminer la valeur résiduelle ou de cession de la moto après une année d'exploitation. Lors de nos enquêtes auprès des propriétaires des motos, il a été signifié que la valeur de la moto après une année d'utilisation est égale à la moitié de sa valeur d'acquisition. Ce qui revient à dire que sa valeur d'acquisition étant 1480 \$ US, celle-ci divisée par deux donne 740 \$ US.

Si alors une année après, le propriétaire décide de céder sa moto à une autre personne, il aura perçu en tout $1461,56 (\text{revenus annuels}) + 740 \$US \text{ prix de cession} = 2201,56 \US après une année. Ainsi donc la rente tirée sur cette activité après une année est égale à $2.201,56 \$US - 1.480 \$US = 721,56 \$US$ soit une rentabilité de 48,75 %.

Le revenu mensuel étant de 60,13 \$ US, il est largement inférieur aux revenus mensuels gagnés par le conducteur (99,84 \$ US/mois).

Au vu de ce qui précède, on pourrait se poser la question de savoir que peuvent faire les propriétaires des motos pour rentabiliser davantage cette activité. Pour répondre à cette préoccupation, nous avons recouru au système de « Leasing (crédit-bail)» qui se réalise généralement à long et à moyen terme. Mais pour notre cas il sera question de ramener le long et moyen termes au court terme compte tenu du délai très réduit d'amortissement des motos-taxi sur les routes bukaviennes. Le leasing (SOLNIK, 2001) est une méthode de financement des investissements qui, dans son esprit, s'assimile à l'emprunt même si la forme en est très particulière.

En effet, l'entreprise utilisatrice de l'investissement (Usufruitier) n'en est pas le propriétaire mais le locataire dans le cadre d'un bail de longue durée.

Le contrat de crédit-bail se caractérise par :

- 1) Une période de location dont la durée est déterminée et durant laquelle aucune des deux parties ne peut mettre fin au contrat. Cette durée couvre généralement la durée d'amortissement fiscal du bien ;
- 2) Une clause de fin de contrat proposant plusieurs options au choix du locataire. Il s'agit essentiellement soit de rendre le bien au propriétaire soit de l'acheter moyennant le paiement d'une valeur résiduelle faible fixée dans le contrat, mais souvent indexée ; soit de renouveler le contrat de leasing.

Pendant nos enquêtes auprès des conducteurs, sur les 150 constituant l'échantillon, 110 (soit 73,3 %) ont accepté que le système de leasing pourrait davantage les intéresser.

Sur les 30 propriétaires, 28 (soit 93,3 %) étaient d'accord avec le système de leasing. Quant à savoir quels seraient les termes de ce contrat de leasing, pour ce qui concerne le prix du bien (moto) , trois tendances se sont dégagées :

- 1^{ère} catégorie : Remettre au bailleur un total de 2700 \$ US après 12 mois en paiements échelonnés ;
- 2^e catégorie : Remettre au propriétaire un total de 2600 \$ après 12 mois en paiements échelonnés ;
- 3^e catégorie : Remettre au propriétaire un total de 2500 \$ après 12 mois en paiements échelonnés.

Quant on observe ce terme, on constate qu'en moyenne toutes les 3 catégories consentent de remettre en paiements échelonnés en 12 mois une somme moyenne de 2700 \$ US (Moyenne arithmétique simple) soit une rentabilité de 82,83 %).

Par application du leasing, on constate que la rentabilité annuelle passe de 48,75 % à 82,43 % soit une amélioration de 33,68 %. Cette situation qui, du reste, est intéressante pour le propriétaire, l'est aussi pour le conducteur qui devient désormais propriétaire.

Au vu des résultats dégagés de cette analyse, il convient de conclure que l'activité de transport des personnes par motos procure une rentabilité au propriétaire. Mais cette exploitation, pour être davantage rentable, devrait être soutenue par le leasing qui procure aux deux parties des gains réciproques. Il faut signaler par ailleurs que le leasing est très en vogue dans les pays avancés alors qu'il semble être méconnu dans les pays les moins avancés.

Il faudrait donc proposer aux propriétaires des motos de transport de mettre sur pied des mécanismes d'application du leasing pour rentabiliser davantage leur activité. Ces mécanismes consisteraient entre autres à ouvrir un compte dans lequel les loyers seraient mensuellement, trimestriellement ou semestriellement versés suivant les termes du contrat.

4. IMPACT FISCAL DU TRANSPORT REMUNERE DES PERSONNES PAR MOTO DANS LA VILLE DE BUKAVU

Pour exploiter ce point, nous avons focalisé nos recherches sur l'administration fiscale pour recueillir des informations en rapport avec les impôts auxquels un contribuable se trouvant dans une telle activité devrait faire face. C'est ainsi qu'en rapport avec les textes légaux, et particulièrement en rapport avec le code régissant les impôts en RDC, nous avons découvert que ce secteur est assujéti aux impôts et aux taxes ci-après :

1° IPR (Impôt professionnel sur les rémunérations) pour les motards (conducteurs travaillant pour le compte des propriétaires de motos). Cet impôt est calculé à 15 % du revenu touché par le motard en considérant que les motards font partie du personnel occasionnel. En considérant 1700 motards qui oeuvrent dans la ville (cfr APROMOTSKI) et le revenu mensuel de 99,84 \$ US calculé, on comprend vite que l'IPR pour cette catégorie :

a) Revenu total réalisé par les motards par mois :

99,84 \$ US x 1500 = 149.760 \$ US. Ici nous considérons par estimation que 1700 motards n'échapperont pas tous à l'impôt et que ± 200 motards pourraient éventuellement y échapper.

b) Impôt professionnel sur les rémunérations dû calculé à 15 % (Personnel occasionnel n'ayant signé aucun contrat à durée indéterminée)

$$\frac{149.760 \times 15}{100} = 22.464 \$US$$

2° IPR/Exploitant individuel : cet impôt concerne le propriétaire qui doit payer 30 % des revenus qu'il tire de son activité.

En considérant, le revenu mensuel calculé (soit 135,3 \$ US) et en considérant la base imposable à 30% de ce revenu (soit 40,5 \$ US), l'impôt sera de $\frac{40,5999 \times 30}{100} = 12,8 \$US / mois$ et par propriétaire.

Les investigations menées sur notre échantillon montrent que chaque propriétaire possède en moyenne 3 taxis motos. Ce qui revient à dire que pour les 1500 motards, les propriétaires seraient en moyenne au nombre de 500.

En considérant que 20 % de ces propriétaires pourraient ne pas payer les impôts, l'IPR/Exploitant individuel pour les 400 propriétaires sera alors de $400 \times 12,8 = 5.120 \$ US$. L'administration fiscale percevrait 22.464 \$ US par mois au titre d'impôt sur les revenus (rémunérations des motards) et 5.120 \$ comme IPR/Exploitant individuel. Ce qui renforcerait les recettes du trésor public. Par projection, l'Etat percevrait annuellement de ce secteur 331.008 \$ US, IPR exploitant individuel et IPR nationaux.

En outre, il convient de retenir que les services publics gestionnaires de la parafiscalité y trouveraient leurs comptes de la manière suivante :

1) Pour la Mairie

• **Taxe de stationnement :**

$$300 \times 1500 \times 26 = 11.700.000 \text{ FC au taux de } 1 \$ = 570 \text{ FC} \\ = 20.526,32 \$ US.$$

• **Taxe voirie :**

$$1500 \text{ motards} \times 10 \$ US/an = 15.000 \$ US/an$$

2) Pour la Division de transport et communication

- **Permis de conduire**

$$30 \text{ \$ US} \times 1500 = 45.000 \text{ \$ US pour 5 ans soit } \frac{45.000}{5} = 9.000 \text{ \$ US par an}$$

- **Validation permis de conduire**

Dans l'hypothèse que 500 motards pourront valider leurs permis de conduire, cette opération procureraient alors $500 \times 10 \text{ \$ US} = 5.000 \text{ \$ US}$.

3) Pour la SONAS (Société Nationale d'Assurance)

Pendant nos enquêtes, plusieurs ont fustigé le mauvais traitement des dossiers d'accidents par la SONAS, raison pour laquelle sur 150 motards enquêtés 48 seulement avaient souscrit une police d'assurance (soit 32 %).

En répercutant ce pourcentage sur la population d'étude (1700 motards) on aura pour la SONAS :

$$\frac{1700 \times 32}{100} \times 50 \text{ \$ US (prime d'assurance)} = 27.200 \text{ \$ US}$$

Somme toute, il convient de constater après toutes ses analyses que l'Etat pourrait tirer une part minime soit-elle des recettes de l'ordre de 331.000 \$ US (administration fiscale), 35.526,32 \$ US (Mairie ville de Bukavu), 14.000 \$ US ordonnancés par la DGRAD pour le compte de la Division de Transport ; 27.200 \$ US (SONAS). Il serait donc recommandé à l'Etat congolais de voir avec un œil vigilant ce qui se passe dans ce secteur. Ceci est aussi une recommandation particulière adressée à l'administration fiscale ainsi qu'à d'autres services étatiques concernés par ce domaine, notamment la division de transport, la Mairie, la DGRAD, la SONAS...

Cependant, force est de constater qu'en dépit des avantages que présente ce mode de transport, des inconvénients dont notamment les accidents de circulation (23,3 % de notre échantillon soit 35 motards sur 150 enquêtés), la déperdition scolaire dont le taux atteint 53,3 % soit 80 motards sur 150 et les maladies ayant comme origine la conduite de la moto (paralysie, bronchite aiguë...) sont les effets pervers non négligeables.

5. IMPACT SOCIAL DU TRANSPORT DES PERSONNES PAR MOTOS DANS LA VILLE DE BUKAVU.

Tout habitant de la ville de Bukavu reconnaît aujourd'hui que le transport des personnes par motos a résolu le problème de chômage d'une jeunesse jadis désœuvrée qui s'adonnait au banditisme, au vol, à l'escroquerie, etc. La plupart des motards que nous avons interviewés (87 %) ont déclaré avoir abandonné les sales métiers et s'adonnent maintenant au transport par motos.

Par ailleurs, la ville de Bukavu étant érigé sur des collines et ayant une infrastructure routière délabrée, le transport par moto apparaît aujourd'hui comme un moyen efficace permettant aux gens de se déplacer d'un coin à un autre, mettant ainsi un terme aux files d'attente observées jadis dans les arrêts des taxis-voitures et des bus.

CONCLUSION GENERALE

L'étude qui a porté sur le transport rémunéré des personnes par motos et son impact socio-économique dans la ville de Bukavu, avait comme objectif de démontrer l'impact social et économique de cette activité. Pour y parvenir, nos investigations ont eu comme cible la ville de Bukavu, les motards, les propriétaires des motos, l'administration fiscale et les bénéficiaires de ce mode de transport.

Après analyse et interprétation des résultats de nos enquêtes, il s'est avéré que :

- L'activité de transport rémunéré des personnes par motos est bénéfique aux motards car ces derniers, à partir des revenus réalisés, parviennent à réaliser certains objectifs vitaux tels que le mariage, le logement, l'élevage, les activités substantielles, les épargnes...
- Les propriétaires des motos tirent une rente sur leur exploitation. La rentabilité de cette exploitation est d'une manière générale de 48,75 %. Par application du système de leasing cette rentabilité va jusqu'à 82,43 %.
- L'Etat congolais à travers l'administration fiscale et d'autres services publics concernés par ce domaine, percevrait des recettes supplémentaires pour la couverture des dépenses publiques comme le démontrent les calculs effectués dans les pages précédentes.
- La population en générale trouve, à travers ce mode de transport, une solution au problème de déplacement ;
- Du point de vue social, cette activité a résolu tant soit peu le problème de chômage d'une jeunesse qui s'adonnait à des activités de banditisme, de cambriolage, d'escroquerie,...

L'Etat devrait ainsi mettre sur pied des structures appropriées et adaptées pour organiser ce secteur qui, incontestablement, contribue au développement économique et social de la ville de Bukavu en particulier, de la province du SUD-Kivu et de la RDC en général. Tout compte fait, l'activité commerciale à travers le transport par motos a un impact socio-économique positif et considérable dans la ville de Bukavu, et ce en dépit des inconvénients qu'une organisation bien faite pourrait permettre d'éradiquer.

BIBLIOGRAPHIE

1. ALAIN B., Antoine C, Christine D et Anne Mary Draï, Dictionnaire des Sciences économiques, éd. Armand Colin, 2007, p.
2. ASWATH Damodaran, Finances d'Entreprise, Ed. Nouveaux HORIZONS, 2007
3. Bruno SOLNIK, Gestion financière, Dunod, 6^e édition, Paris 2001, 275 p
4. Code des Impôts de la RDC mis à jour en 2003, 226 p.