

**Déterminants du consentement fiscal dans le secteur informel :
une analyse économétrique du cas des taxis-motos à Kindia
(Guinée)**

**Determinants of tax compliance in the informal sector: an
econometric analysis of the case of motorcycle taxis in Kindia
(Guinea)**

KOUROUMA Mohamed
Enseignant chercheur
Université de Kindia-Guinée

Assaendi FAHAD
Université de Kindia-Guinée
Laboratoire de Recherches en Sciences Sociales, Humaines et Economiques (LARSSHE)
Université de Kindia-Guinée

Date de soumission : 24/03/2026

Date d'acceptation : 29/04/2026

Pour citer cet article :

KOUROUMA. M. & FAHAD. A. (2026) « Déterminants du consentement fiscal dans le secteur informel : une analyse économétrique du cas des taxis-motos à Kindia (Guinée). », Revue Française d'Economie et de Gestion « Volume 7 : Numéro 5 » pp : 223- 249.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 International License



Résumé

Kindia, en République de Guinée, est une ville cosmopolite où les activités agricoles et commerciales sont très variées et développées. Plusieurs modes de transport sont pratiqués pour satisfaire les multiples besoins de mobilité. Les taxis-motos demeurent les plus utilisés (ils règlent environ 70% de la mobilité urbaine).

La présente étude a été axée sur une enquête statistique auprès de 143 conducteurs des taxis-motos et visait à analyser de façon objective les facteurs qui influencent significativement le paiement de la taxe communale par les taxis-motards. On a adopté une approche quantitative utilisant le modèle logistique binaire pour analyser les variables qui ont un impact significatif sur le paiement de la taxe communale. La variable dépendante était le consentement du paiement de la taxe communale. Les résultats obtenus montrent, en effet, que les variables « **âge du conducteur** », « **recettes journalières** », « **ancienneté** » et « **recensement** » ont un impact significatif et positif sur le paiement de la taxe communale par les conducteurs.

Mots clés : « taxi-moto », « modèle logistique binaire », « développement local », « taxe communale », « Kindia ».

Summary

Kindia, in the Republic of Guinea, is a cosmopolitan city where agricultural and commercial activities are very varied and developed. Several modes of transportation are used to meet the multiple mobility needs. Motorcycle taxis remain the most used (they account for about 70% of urban mobility).

The present study focused on a statistical survey of 143 motorcycle taxi drivers and aimed to objectively analyze the factors that significantly influence the payment of the municipal tax by motorcycle taxi drivers. A quantitative approach using the binary logistic model was adopted to analyze the variables that have a significant impact on the payment of the municipal tax. The dependent variable was the consent to pay the municipal tax. The results obtained show, indeed, that the variables 'driver's age,' 'daily income,' 'seniority,' and 'census' have a significant and positive impact on the payment of the municipal tax by drivers.

Keywords: 'motorcycle taxi,' 'binary logistic model,' 'local development,' 'municipal tax,' 'Kindia.'

Introduction

À Kindia, les taxis-motos constituent aujourd'hui l'un des principaux modes de transport payant, largement utilisé par la majorité de la population urbaine et périurbaine. Leur accessibilité, leur disponibilité permanente ainsi que leur coût relativement abordable leur confèrent un avantage comparatif significatif par rapport aux autres moyens de déplacement dans la ville.

Malgré les risques liés à la sécurité routière et les mesures réglementaires mises en place par les autorités pour encadrer leur expansion, la demande pour ce mode de transport demeure élevée et constante. Cette forte sollicitation s'explique notamment par leur rapidité, leur flexibilité, leur accessibilité et la croissance démographique soutenue de la ville.

Initialement informelle, l'activité de taxi-moto est progressivement devenue une composante reconnue du système de transport urbain. Elle est désormais tolérée, voire encadrée, par les autorités communales, avec l'appui d'une organisation syndicale qui tente d'en assurer la structuration et la régulation.

Cette activité est principalement exercée par des jeunes âgés de 20 à 35 ans, qui y voient une opportunité économique viable, bien que caractérisée par des journées de travail longues et souvent éprouvantes.

Selon un recensement réalisé en 2015 par la commune en collaboration avec le syndicat des transporteurs, plus de 8 000 conducteurs de taxis-motos avaient été identifiés dans la commune urbaine de Kindia et ses environs. D'après les estimations de la mairie en 2025, ce nombre aurait considérablement augmenté pour atteindre environ 11 000 conducteurs.

Cette étude s'inscrit dans un contexte marqué par une croissance démographique rapide et un étalement urbain progressif, entraînant une augmentation significative des besoins en mobilité des personnes et des biens. Face à l'insuffisance des transports publics capables de répondre à cette demande, les initiatives privées ont favorisé l'émergence et l'expansion des taxis-motos comme solution alternative.

Cependant, au-delà de leurs nombreux avantages, cette activité soulève une problématique majeure en matière de mobilisation des ressources fiscales. En effet, les recettes fiscales mensuelles actuellement générées par les taxis-motos s'élèvent à environ 60 millions de francs guinéens (soit 720 millions par an), alors que le potentiel estimé atteindrait 240 millions de francs guinéens par mois (soit 2,88 milliards par an).

Cet écart considérable entre les recettes effectives et le potentiel mobilisable met en évidence un déficit important dans la collecte fiscale liée à ce secteur. Dès lors, plusieurs interrogations

se posent : quels sont les facteurs explicatifs de cet écart ? Les conducteurs adhèrent-ils au principe de taxation communale à Kindia ? Quel est leur niveau de confiance envers les autorités locales ? Et enfin, quelles mesures pourraient être envisagées pour améliorer, voire optimiser, la mobilisation de ces ressources ?

En effet, il convient de rappeler que la théorie du consentement fiscal repose sur l'idée que l'adhésion des citoyens à l'impôt ne dépend pas uniquement de la contrainte légale, mais surtout de facteurs subjectifs liés à leur perception de l'État et du système fiscal.

En effet, les contribuables sont plus enclins à s'acquitter de leurs obligations lorsqu'ils ont confiance dans les institutions publiques, perçoivent l'impôt comme légitime et nécessaire au financement des biens collectifs, et estiment que la répartition de la charge fiscale est équitable. À cela s'ajoute l'exigence de transparence dans la gestion des ressources publiques, qui permet de renforcer la crédibilité de l'action publique.

Ainsi, le consentement fiscal apparaît comme le résultat d'un équilibre entre la confiance, la justice perçue et la responsabilité de l'État, constituant un fondement essentiel de la relation entre les citoyens et les pouvoirs publics.

Aussi, les approches institutionnelles et comportementales du consentement fiscal mettent en évidence que l'adhésion des citoyens à l'impôt dépend à la fois de la qualité des structures publiques et des dynamiques sociales.

D'une part, une gouvernance locale efficace, proche des citoyens et capable de fournir des services publics visibles et de qualité, renforce la crédibilité de l'action publique et favorise l'acceptation de l'impôt. D'autre part, les comportements fiscaux sont fortement influencés par les normes sociales et le regard des autres : lorsque le paiement de l'impôt est perçu comme une pratique collective normale, la conformité augmente.

Enfin, le sentiment d'appartenance à une communauté joue un rôle déterminant, en incitant les individus à contribuer volontairement au financement du bien commun. Ainsi, ces approches montrent que le consentement fiscal résulte autant de la solidité des institutions que de l'intériorisation de valeurs et de normes sociales.

Cette situation nous a amenés à nous poser la principale question de recherche suivante : quelles variables déterminent le consentement des taxis-motards à payer la taxe communale ?

De cette principale question découlent plusieurs questions spécifiques dont les réponses faciliteront à coup sûr la satisfaction de notre principale question d'étude :

✓ La réalisation des recettes journalières suffisantes facilite-t-elle le paiement de la taxe communale ?

✓ L'ancienneté du conducteur dans cette activité est-elle déterminante pour le paiement de la taxe communale ?

✓ Plusieurs personnes à la charge du conducteur peuvent-elles être un frein au paiement de la taxe ?

Ces questions et d'autres constituent, à ce jour, de réelles problématiques autour desquelles nous voulons mener des réflexions afin de pérenniser les acquis des taxis-motos à Kindia et de rentabiliser durablement la pratique de cette activité de transport au bénéfice des collectivités à la base.

Pour répondre à ces questions, nous nous sommes fixés comme objectif principal, l'identification des principaux facteurs qui déterminent le paiement de la taxe sur les taxis-motos à Kindia. De cet objectif principal découlent les objectifs spécifiques ci-dessous :

- Déterminer si la réalisation des recettes quotidiennes suffisantes facilitent-elles le paiement de la taxe ;
- Vérifier l'existence de relation entre l'ancienneté et le paiement de la taxe ;
- Analyser la relation entre le paiement de la taxe et le nombre de personnes à charge du conducteur.

Pour atteindre ces objectifs, nous avons formulé les hypothèses suivantes :

- Des recettes quotidiennes suffisantes réalisées impactent positivement le paiement de la taxe communale ;
- L'ancienneté dans l'activité impacte positivement le paiement de la taxe ;
- Enfin, le nombre de personnes à charge du conducteur influe négativement le paiement de la taxe.

Pour bien mener ce travail scientifique, nous avons adopté un plan d'étude structuré en trois chapitres. Dans le premier chapitre, nous analysons les cadres théoriques de ce thème, le deuxième chapitre fait une revue de littérature, décrit les variables et aborde la méthodologie employée. Enfin, le dernier chapitre analyse, les données issues de l'enquête ; interprète et discute les résultats scientifiques obtenus.

1. Cadres théoriques

Les théories sur le transport urbain dans les villes africaines s'articulent autour de plusieurs axes de réflexion, notamment l'adaptation à l'urbanisation rapide et à la forte croissance démographique, la coexistence des systèmes de transport formels et informels, et la nécessité urgente de développer des solutions durables et résilientes.

Il s'agit de réorganiser l'offre de transport, de gérer l'étalement urbain, et d'intégrer des approches innovantes tout en reconnaissant la pertinence des acteurs informels et la nécessité d'une planification urbaine contextuelle et inclusive. Les principaux concepts et théories développés sont les suivants :

1.1. Défis de l'urbanisation rapide

Les villes africaines connaissent une croissance démographique et urbaine extrêmement rapide, surpassant souvent la capacité de planification des infrastructures. Cette croissance nécessite de repenser la mobilité afin d'éviter l'engorgement, la pollution et l'exclusion sociale.

1.2. Coexistence et régulation des transports formels et informels

Il existe une coexistence dynamique entre les systèmes formels (bus publics) et informels (taxis-motos, minibus ...), qui répondent souvent à des besoins non couverts par le système formel. Les théories soulignent la nécessité de ne pas rejeter le secteur informel, mais plutôt de le réguler et de l'intégrer dans une vision globale pour améliorer la cohérence et l'efficacité du système (IFRI, programme Afrique subsaharienne, février 2018).

1.3. Mobilité durable et résiliente

L'enjeu est de transformer la mobilité urbaine pour atteindre une durabilité socio-économique et environnementale à long terme, comme le souligne ICLEI Afrique 2025. Les solutions proposées incluent la mise en place de systèmes de transport de masse efficaces comme les Bus Rapid Transit (BRT) qui, grâce à leurs voies dédiées, offrent rapidité et ponctualité.

1.4. Intégration sociale et inclusion

Les transports sont un outil d'inclusion ou d'exclusion sociale. Les inégalités d'accès aux ressources urbaines sont souvent renforcées par un système de transport déficient, comme l'exemple de l'apartheid dans la métropole du Cap¹. Il est crucial que la planification du transport favorise l'équité en rendant les services plus accessibles aux populations marginalisées, notamment en périphérie.

1.5. Planification urbaine contextuelle et collaborative

Au-delà de la planification des infrastructures de transport, il faut une vision plus large de l'urbanisme qui prend en compte le contexte local, l'économie de la construction et l'architecture traditionnelle africaine, comme le suggère IFRI (Institut français des Relations internationales.). La collaboration entre différents acteurs (publics, privés, informels) et la

¹ [Open Édition Journals](#), consulté le 20/04/2024

concertation avec les populations sont essentielles pour créer des solutions adaptées et acceptées.

1.6. Rôle socio-économique des transports informels

Les transports informels jouent un rôle socio-économique crucial dans de nombreux pays, en particulier en offrant des services essentiels de mobilité, en créant des emplois et en soutenant les économies locales. Ils sont souvent le principal moyen de transport pour les populations à faible revenu, en particulier en milieu urbain, en réponse à l'insuffisance des infrastructures et des services de transports publics formels.

1.7. Rôle économique

Les transports informels, comme les taxis-motos, les triporteur et les vendeurs ambulants, créent de nombreux emplois et contribuent de manière significative à l'économie informelle, qui représente une part importante de l'emploi dans certains pays. Ils facilitent l'accès aux marchés, à l'éducation et aux services de santé pour les populations, notamment en milieu où les routes sont en mauvais état, en permettant l'acheminement des produits agricoles et des marchandises. Ces services sont souvent plus flexibles que les transports formels, s'adaptant rapidement à la demande et aux besoins spécifiques des populations.

1.8. Rôle social

Les transports informels assurent la mobilité des populations, en particulier celles qui ne peuvent pas s'offrir les transports formels ou qui vivent dans des localités mal desservies. Ils contribuent à réduire l'isolement social et permettent aux individus de participer pleinement à la vie économique et sociale de leur communauté. Ils offrent une gamme de services de mobilité adaptés à différents besoins, de l'acheminement de passagers à la livraison de marchandises.

1.9. Théorie du consentement fiscal et économie institutionnelle

Le comportement de paiement de la taxe communale chez les conducteurs de taxis-motos à Kindia peut être compris comme le résultat d'interactions entre facteurs économiques, facteurs sociaux et facteurs institutionnels. Ce cadre théorique intègre les trois questions de recherche et les principaux courants de la littérature sur la conformité fiscale.

1.10. Capacité contributive et modèle de dissuasion

La question portant sur l'impact des recettes journalières sur le paiement de la taxe illustre le rôle de la capacité contributive. Selon Michael Allingham et Agnar Sandmo (1972), un revenu suffisant diminue le coût relatif de l'impôt et augmente la conformité volontaire.

1.11. Ancienneté et socialisation fiscale

L'influence de l'ancienneté dans l'activité s'appuie sur les travaux de Benno Torgler (2007) et James Alm (1999), qui montrent que l'expérience et l'intégration dans les réseaux sociaux renforcent la probabilité de se conformer aux obligations fiscales. L'ancienneté favorise la connaissance des règles et la pression sociale positive.

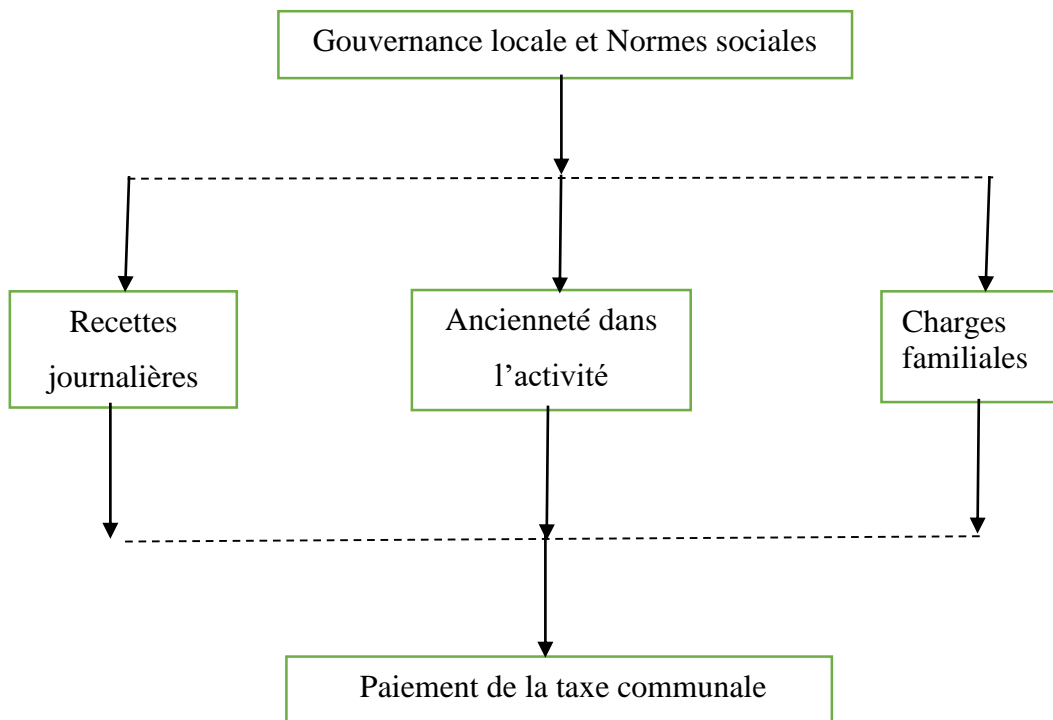
1.12. Charges familiales et contraintes économiques

Le nombre de personnes à charge illustre l'impact des contraintes économiques sur la conformité. Les contributions de Jean-Jacques Laffont et Jean Tirole (1993) expliquent que des charges élevées peuvent limiter la capacité à payer, réduisant ainsi la conformité fiscale.

1.13. Gouvernance locale et normes sociales

Enfin, Douglass North (1990) souligne que la qualité des institutions et la gouvernance locale influencent directement la légitimité perçue de l'impôt et renforcent les normes sociales favorables au paiement volontaire.

1.14. Schéma conceptuel du paiement de la taxe communale



2. Revue de littérature

2.1. Revue théorique

La littérature économique relative à la conformité fiscale s'appuie sur plusieurs courants théoriques complémentaires. La théorie de la conformité fiscale, initiée par les travaux de Michael Allingham et Agnar Sandmo (1972), repose sur une approche néoclassique selon laquelle le contribuable est un agent rationnel qui maximise son utilité en arbitrant entre les gains issus de la fraude et les risques de détection et de sanction.

Toutefois, cette vision strictement économique a été enrichie par des approches comportementales, notamment celles de James Alm (1999) et Benno Torgler (2007), qui soulignent l'importance de la morale fiscale, de la confiance dans les institutions et des perceptions d'équité dans les décisions des contribuables.

Par ailleurs, l'économie institutionnelle, développée par Douglass North (1990), met en évidence le rôle fondamental des institutions dans l'encadrement des comportements économiques, en insistant sur l'impact de la qualité de la gouvernance, de la transparence et de l'unité des administrations publiques sur le respect des obligations fiscales.

Enfin, la théorie des incitations, portée notamment par Jean-Jacques Laffont et Jean Tirole (1993), analyse les mécanismes permettant d'aligner les intérêts des contribuables avec ceux de l'État, en tenant compte des asymétries d'information, et met en évidence le rôle combiné des sanctions, des contrôles et des incitations positives dans l'amélioration de la conformité fiscale (Laffont & Tirole, 1993).

2.2. Revue empirique

De précédentes études effectuées par des chercheurs d'horizons différents ont essayé de mettre en évidence les facteurs qui déterminent le paiement des taxes communales dans les pays en développement et développé.

En 2022, Impostos et *al.* ont analysé les « déterminants du paiement des taxes municipales par les petites entreprises informelles » en Côte d'Ivoire. À l'aide de l'estimation d'un modèle probit, l'étude a mis en évidence les variables qui influencent positivement le paiement des taxes. Selon eux, un environnement commercial favorable, le paiement électronique des factures, la simplification des procédures, le nombre d'employés et les difficultés d'accès aux crédits incitent les gérants à payer les taxes.

Au Togo, une autre étude a été menée par l'Office National des Recettes et du Ministère de la Justice (2021) pour identifier les déterminants des recettes fiscales foncières. Les données collectées et utilisées concernaient une période de cinq ans (2016-2020). L'analyse descriptive

a révélé que « la région maritime génère plus de 98 % des recettes de la taxe foncière ». La régression linéaire a mis en évidence « l'influence positive de la numérisation et des actions de sensibilisation sur le niveau de recouvrement des recettes ».

Djibril Adékola *et al.* (2022) ont fait une analyse sur « l'estimation de l'imposition foncière dans les pays de l'UEMOA ». Ce travail a évalué le potentiel des recettes de la taxe foncière dans les pays de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA). À cette fin, trois méthodes ont été employées à partir des données des Statistiques financières publiques (SFP), du Fonds Monétaire international (FMI) et des Indicateurs du Développement dans le Monde (IDM) de la Banque mondiale. La méthode du filtre de *Hodrick-Prescott* (1980) a permis une estimation chronologique du potentiel de la taxe foncière, tandis que le modèle d'optimisation de *Scully* (1995) a facilité une estimation ponctuelle de ce potentiel, en fournissant des informations sur la signification des paramètres. Enfin, le modèle quadratique de *Laffer* (1981) a complété les résultats du modèle de *Scully*. Dans l'ensemble, les résultats démontrent l'existence d'une sous-optimalité dans la collecte de la taxe foncière dans les pays de l'UEMOA.

2.3. Description des variables

La description des variables utilisées figure dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : description des variables

Variables	Nom dans la base de données	Code des modalités
Paiement de la taxe communale	Payementtaxe	1.payé 0.non payé
Âge	Quelâgeavezvous	continue
Recettes journalières	recettesjournalières	continue
Statut matrimonial	Statutmatrimonial	0.celibataire 1.mariee
Jours travaillés par semaine	Jourstravaillés	continue
Recensement	Officiellementrecensée	0.non 1.oui
Niveaux de scolarisation	Niveauescolarisation	0. école coranique 1.non scolarisé 2.primaire 3.secondaire 4.superieur
Personnes à charge	personnesàvotrecharge	discrète
Ancienneté	Ancienneté	continue

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

2.4. Méthodologie

Les données collectées ont été analysées à l'aide du logiciel SPSS (*Statistical package for Science Social*) version 21.

2.5. Source des données

Les données utilisées dans ce travail proviennent d'une enquête de terrain que nous avons réalisé sur les différents points de stationnement des taxis-motos à travers la Commune urbaine de Kindia (Guinée), entre la dernière quinzaine du mois de décembre 2024 et le premier trimestre de 2025. Au total, 143 conducteurs ont été enquêtés sur le terrain. À partir de la revue de littérature, nous avons sélectionné les variables susceptibles d'expliquer notre variable dépendante.

2.6. Présentation et spécification du modèle de recherche utilisé

Le choix du modèle à utiliser afin d'identifier les facteurs explicatifs du paiement de la taxe communale est déterminant pour la pertinence des résultats. Dans ce sens nous avons porté notre choix sur un modèle logistique binomial.

Ainsi, son expression générale se présente comme suit :

$$\begin{aligned} Pr(\text{Paiement Taxe}_i) &= \beta_0 + \beta_1 * \text{Age}_i + \beta_2 * \text{Recettes journalières}_i + \beta_3 \\ &* \text{Jours travaillés}_i + \beta_4 * \text{Heures travaillées}_i + \beta_5 \\ &* \text{Situation matrimoniale}_i + \beta_6 * \text{Recensement}_i + \beta_7 \\ &* \text{niveauescolarisation}_i + \beta_8 * \text{Personnes à charge}_i + \beta_9 \\ &* \text{Ancienneté}_i + \varepsilon_i \end{aligned}$$

Où : - $\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4, \beta_5, \beta_6, \beta_7, \beta_8$ et β_9 Désignent les vecteurs de coefficients de régression;

- l'indice i représente les individus interrogés (les conducteurs de taxis-motos) ;

- ε , l'erreur de spécification.

2.7. Méthode de résolution

Pour chaque modèle économétrique, la résolution dépend de la nature des variables. Ainsi pour le nôtre, la résolution de ces équations est faite par maximisation du logarithme de vraisemblance (*logarithme likelihood* (LL)). Seulement la significativité et le signe des coefficients auront un sens pour les résultats issus de cette régression. À des fins d'interprétation, le calcul des odds-ratios des coefficients trouvés sera nécessaire.

2.8. Analyse de la relation entre la variable d'intérêt et les variables exogènes retenues

Puisque la variable d'intérêt est une variable qualitative, l'existence de lien dépendra de la nature de la variable exogène en question. Deux cas de figure se présentent dans notre étude :

1^{er} cas : si la variable exogène est qualitative, le lien est déterminé par un test de Khi-deux.

Calcul de Khi deux :
$$X^2 = \frac{(E_0 - E_e)^2}{E_0}$$

Avec E_0 = Effectif observé et E_e = effectif estimé.

Les hypothèses de test sont les suivantes :

H_0 : Pas de lien significatif entre les variables.

H_1 : Il existe un lien significatif entre les variables.

Comme pour la plupart des tests statistiques, la prise de décision est faite à partir de la valeur de la probabilité calculée. Si cette dernière est inférieure à 0,05 (seuil de risque) ; on rejette l'hypothèse nulle (H_0) ; dans le cas contraire, on accepte H_0 .

2^e cas : si la variable exogène est quantitative, le lien est déterminé par conséquent par le test d'analyse de la variance (ANOVA). Il consiste à calculer la moyenne de la variable quantitative continue dans chaque groupe (modalité) de la variable qualitative, et à comparer ces moyennes.

Les hypothèses de test sont les suivantes :

H_0 : Moyennes égales entre ces groupes ;

H_1 : Moyennes inégales entre ces groupes.

Les règles de décision sont les mêmes que pour le test de khi deux.

2.9. Analyse des résultats et discussions

Dans un premier temps, nous allons faire une brève description de certaines variables, ensuite nous ferons une analyse bidimensionnelle entre la variable d'intérêt et chacune des variables concernées et enfin suivra l'analyse multidimensionnelle.

3.1. Analyse descriptive

3.1.1. Analyse de la variable d'intérêt « Paiement de la taxe communale »

Pour cette variable dépendante, sur un échantillon de 143 conducteurs enquêtés, l'analyse révèle que 88,1% payent quotidiennement la taxe (soit 126 conducteurs) et 11,9% ne paient pas (soit 17 conducteurs). Le tableau ci-dessous présente ces statistiques.

Tableau 2: Répartition des conducteurs selon qu'ils paient ou non la taxe

Paiement de la taxe	Effectif	Pourcentage
Non	17	11,9
Oui	126	88,1
Total	143	100,0

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

❖ **Motifs de non-paiement de la taxe communale**

Plusieurs raisons ont été avancées par les conducteurs qui ne paient pas la taxe pour motiver leur refus. Parmi ces conducteurs au nombre de 17 individus, 35% disent travailler tardivement (la nuit) ; 23% affirment ne pas voir les agents en charge de la distribution et de la vente des tickets et 17% disent ne pas connaître l'importance de la taxe. Il y a 5% qui se réclament syndicalistes ; 5,9% disent ne pas être recensés et 5 autres pour cent disent par ce que ne travaillant pas tous les jours.

3.1.2. Analyse descriptive des variables quantitatives indépendantes

Tableau 3: valeurs caractéristiques des variables quantitatives

Variables	Moyenne	Écart type	Minimum	Maximum
Âge	25		15	35
Recettes journalières	100 139,00	30 477,099	30 000	200 000
Ancienneté	3	2	1	17
Personnes à charge	2	1	0	10

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

Le tableau ci-dessus montre qu'en moyenne un conducteur de taxi-moto réalise une recette de 100 139fg/jour avec un écart de 30 477,099fg. La recette minimale réalisée est de 30 000fg/j alors que la recette maximale est de 200 000fg/j.

En ce qui concerne la variable « ancienneté », les résultats montrent que l'expérience moyenne est de 3 ans pour un conducteur en activité. De plus, on a pu relever que l'ancienneté maximale égale à 17 ans et l'expérience minimale est d'une année.

En outre, un conducteur a 2 personnes à sa charge en moyenne avec un écart d'une personne. Le maximum de personnes à charge est de 10 pour un conducteur.

L'analyse des données a également révélé que 37,1% des conducteurs travaillent 6 jours sur 7 (soit un effectif de 53 agents), avec un seul jour de repos. On note aussi que 20,1% travaillent 4 jours et 20,1% travaillent toute la semaine sans interruption (respectivement 30 agents). Il existe aussi des conducteurs qui travaillent 5 jours et 3 jours, avec des effectifs de 15 et 9 conducteurs respectivement (soient 10,5% et 6,3%). Ces statistiques sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Tableau 4: nombre de jours travaillés par semaine.

Nombre de jours travaillés par semaine	Effectif	Pourcentage
7	30	20,1
6	53	37,1
5	15	10,5
4	30	20,1
3	9	6,3

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

3.1.3. Analyse descriptive des variables qualitatives indépendantes

La presque totalité des conducteurs à Kindia sont recensés et enregistrés par les autorités de la ville, soit 95,1% (n = 136) et 7 conducteurs disent ne pas être recensés (soit 4,9%).

Il ressort également de l'enquête que 71,3% des conducteurs sont célibataires et 28,7% sont mariés, respectivement 102 et 41 conducteurs.

Enfin, il est à noter que la grande majorité des conducteurs de taxi-moto à Kindia sont des jeunes qui ont soit un niveau d'études supérieures, ou un niveau d'études secondaires, respectivement 37,8% (n = 54) et 35,7% (n = 51). Il y a 21 conducteurs non scolarisés (14,7%) et 13 conducteurs (9,1%) qui se sont limités à l'école primaire. Pour l'école coranique, on a enregistré 2,8% (soit n = 4). Ces statistiques sont illustrées ci-dessous :

Tableau 5: Description des variables qualitatives indépendantes

Variables qualitatives	Modalités	Effectif	%
Recensement	Oui	136	95,1
	Non	7	4,9
Statut matrimonial	Célibataire	102	71,3
	Marié	41	28,7
Niveaux d'étude	Supérieur	54	37,8
	Secondaire	51	35,7
	Primaire	13	9,1
	École coranique	4	2,8
	Non scolarisé	21	14,7

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

3.2. Analyse bivariée

Après l'analyse univariée, les deux tableaux suivants donnent le résumé des analyses bivariées. Nous avons choisi ici de présenter seulement les variables qui ont un lien significatif avec la variable d'intérêt « paiement de la taxe ».

Tableau 6: croisement entre la variable dépendante et les variables quantitatives (seuil = 5%)

Variables	Caractéristiques	Paiement de la taxe		P
		Oui	Non	
Âge	Moyenne	25,86	22,41	0,006
	Écart type	4,766	4,515	
Ancienneté	Moyenne	3,63	2,35	0,039
	Écart type	2.458	1,730	
Recettes journalières	Moyenne	102261,90	84411,76	0,023
	Écart type	30123,792	29255,467	

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

La lecture croisée de ce tableau révèle que l'âge moyen des conducteurs ne payant pas la taxe communale est d'un peu plus de 22 ans et ceux qui acceptent de payer ont un âge moyen d'environ 26 ans. La différence entre ces moyennes est statistiquement significative au seuil de 5%, car la probabilité associée (0,006) est inférieure au seuil fixé de 0,05.

On peut constater aussi que les conducteurs qui ont plusieurs années d'expérience dans cette activité (environ 3 ans et demi) sont enclins au paiement de la taxe que ceux qui ont à leur actif moins de trois années d'activité (en moyenne 2,35 ans). Ici également la relation entre ces deux variables est significative au seuil de 5%, la probabilité étant de 0,039.

En outre, on peut également remarquer que plus un conducteur réalise des recettes quotidiennes plus élevées, plus il paie la taxe. Ceux qui paient la taxe réalisent en moyenne des recettes journalières d'environ 102 261,90fg, tandis que les conducteurs qui ne paient pas gagnent en moyenne 84411,76fg. Notons ici qu'au seuil de 5%, le lien statistique entre les deux moyennes est significatif avec une probabilité de 0,023.

Tableau 7: Croisement entre le recensement, le niveau de scolarisation, le statut matrimonial et le paiement de la taxe communale (seuil = 5%)

Variables	Modalités	Paiement de la taxe		Probabilité
		Oui	Non	
Recensement	Oui	122	14	0,037
	Non	4	3	
Statut matrimonial	Célibataire	88	14	0,22
	Marié	38	3	
Niveaux d'étude	Supérieur	49	5	0,557
	Secondaire	43	8	
	École coranique	3	1	
	Non scolarisé	20	1	

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

Ce tableau montre également que seul le recensement des conducteurs de taxis-motos par les autorités a un effet positif sur le paiement de la taxe, car la probabilité de la liaison statistique (0,037) entre ces deux variables est significative au seuil de 5%. En effet, sur un total de 143 conducteurs interrogés, il y a 126 agents qui paient la taxe, dont 122 conducteurs recensés et 4 conducteurs non recensés. Il y a 17 conducteurs qui ne paient pas la taxe, dont 14 agents recensés et 3 agents non recensés.

3.3. Analyse multivariée

3.3.1. Test de significativité individuelle

Les Résultats de l'estimation du modèle sont consignés dans le tableau ci-dessous :

Tableau 8: Résultats de l'estimation du modèle (seuil = 5%)

Variables	A	E.S.	Wald	ddl	P
Âge	0,273	0,123	4,939	1	0,026
Recettes journalières	0,000	0,000	4,387	1	0,036
Statut matrimonial (Célibataire)	1,200	1,045	1,319	1	0,251
Niveaux de scolarisation			2,702	4	0,609
Nombre de jours travaillés dans la semaine	0,122	0,219	0,308	1	0,0579
Nombre de personnes à charge	-0,172	0,217	0,628	1	0,428
Ancienneté	0,605	0,245	6,078	1	0,014
Recensement des taxis-motos (non)	-2,370	1,024	5,355	1	0,021
Constante	-9,299	4,126	5,079	1	0,024

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

L'analyse de ce tableau montre que le paiement de la taxe communale est expliqué significativement par l'âge du conducteur, les recettes journalières, l'ancienneté dans l'activité et par le recensement au seuil de 5 %.

En effet, le coefficient de la variable « **âge** » est significativement différent de zéro, car la probabilité associée est égale à 0,026 (< 5%). Le coefficient étant positif, par conséquent l'âge du conducteur impacte positivement le paiement de la taxe communale. Une augmentation d'une unité de la variable « âge » augmente donc les chances de payer la taxe, car ce coefficient est supérieur à zéro.

S'agissant de la variable « **recettes journalières** », la probabilité associée est égale à 0,036 (< 5%), donc elle influence significativement le paiement de la taxe communale. Le coefficient de cette variable est positif, par conséquent une augmentation d'une unité de la variable concernée augmente les chances de payer la taxe communale.

Concernant la variable « **ancienneté** », celle-ci est significative au seuil de 5%, car la probabilité associée au coefficient est inférieure à 5% ($p=0,014$). Le signe du coefficient est positif, donc une augmentation d'une unité de la variable augmente les chances de payer la taxe.

Pour la variable « **recensement** », elle aussi est significative au seuil de 5%, parce que la probabilité associée à son coefficient de régression est égale à 0,021 (inférieure au seuil de 5%). Lorsque les conducteurs sont soumis à un recensement, les chances de payer la taxe communale augmentent en conséquence.

Par contre, la probabilité associée au coefficient de la variable « **nombre de personnes à charge** » est égale à 0,428. Ce ratio est supérieur au seuil de 0,05 fixé. Donc la variable n'a pas un effet significatif sur le paiement de la taxe. Ce qui infirme l'hypothèse selon laquelle la variable « nombre de personnes à charge » du conducteur influe négativement le paiement de la taxe.

3.3.2. Test de significativité globale du modèle

Ce test est fondé sur le maximum de vraisemblance, et suit un khi deux à j degrés de liberté (j étant le nombre de variables explicatives). Les résultats sont consignés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 9 : Significativité globale du modèle estimé (seuil = 5%)

	Khi deux	ddl	P
Étape	30,763	11	0,001
Bloc	30,763	11	0,001
Modèle	30,763	11	0,001

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

L'issue du test donne les résultats suivants :

LRchi2 (11) =30,763 avec Prob > chi2 = 0,001

La probabilité de rejeter l'hypothèse nulle alors qu'elle est vraie est égale à 0,001, inférieure au seuil fixé de 5%, donc on rejette l'hypothèse nulle. Par conséquent, il y a au moins une variable parmi les variables explicatives, qui explique la variable d'intérêt.

3.3.3. Analyse des résultats avec les odds ratios

Le Tableau ci-dessous présente les résultats de l'estimation du modèle logistique binaire avec les Odds ratios :

Tableau 10 : Résultats de l'estimation avec les odds ratios

	odd ratio	E.S.	P	IC	
Âge	1,31	0,123	0,026	1,033	1,671
Recettes journalières	1,01	0,000	0,036	1,001	1,025
Statut matrimonial (Célibataire)	3,32	1,045	0,251	0,428	25,774
Nombre de jours travaillés par semaine	1,13	0,219	0,579	0,735	1,735
Nombre de personnes à charge	0,84	0,217	0,428	0,550	1,288
Ancienneté	1,83	0,245	0,014	1,132	2,962
Recensement par le syndicat des taxis-motos (non)	0,09	1,024	0,021	0,013	0,696
Constante	0,00	4,126	0,024		

Source : Auteur, à partir des données d'IBM SPSS Statistic 21

3.3.4. Interprétation générale des résultats

Les résultats obtenus montrent que plusieurs facteurs socio-économiques et professionnels influencent significativement le paiement de la taxe communale par les conducteurs de motos-taxis à Kindia. En particulier, l'âge, les recettes journalières et l'ancienneté apparaissent comme des variables favorisant ce comportement, tandis que le non-recensement agit comme un frein important.

On retiendra qu'une variable influe positivement sur le paiement de la taxe communale, si et seulement si son odd ratio est supérieur à 1.

À l'opposé, une variable indépendante qui a un « odd ratio » inférieur à un (1), a un effet négatif sur le paiement de la taxe communale. Pour faciliter l'analyse, seules les variables dont les coefficients estimés sont significativement différents de zéro au seuil de 5% sont retenues.

3.3.4.1. Effet de l'âge

Ainsi, pour la variable « Âge », L'odd ratio obtenu est égal à 1,31 nous pouvons donc dire que les conducteurs plus âgés ont 1,31 fois plus de chance de payer la taxe communale. À titre d'exemple, si on considère deux conducteurs qui ont les mêmes caractéristiques sauf que l'un est âgé de 25 ans et l'autre de 26 ans, ce dernier a 1,31 fois plus de chance de payer la taxe que celui qui a 25 ans. À cet égard, on peut considérer « l'âge » comme un facteur significatif dans le paiement de la taxe. On peut autrement dire qu'un conducteur plus âgé a 1,31 fois plus de volonté à payer la taxe qu'un autre conducteur moins âgé.

L'influence positive de l'âge (OR = 1,31) peut s'expliquer par le fait que les conducteurs plus âgés sont généralement plus responsables et plus conscients de leurs obligations fiscales.

- Ils peuvent avoir une meilleure perception des risques liés au non-paiement (amendes, sanctions).
- Ils sont aussi souvent plus intégrés socialement, ce qui renforce leur conformité aux administratifs.

Cela rejoint certaines analyses en économie comportementale qui montrent que la conformité fiscale augmente avec l'âge.

3.3.4.2. Effet des recettes journalières

Quant à la variable « **Recettes journalières** », l'O.R = 1,01 par conséquent elle influence positivement le paiement de la taxe communale. Si l'on considère deux conducteurs ayant les mêmes caractéristiques sauf que l'un réalise une recette quotidienne égale à 100 000 fg et que l'autre gagne 101 000 fg, ce dernier a 1,01 fois plus de chance de payer la taxe que le premier. L'impact positif des recettes journalières (OR = 1,01) indique que la capacité financière joue un rôle clé dans le paiement de la taxe.

- Plus les revenus sont élevés, plus les conducteurs peuvent supporter le coût de la taxe.
- Cela suggère que le non-paiement peut parfois être lié à des contraintes économiques plutôt qu'à un refus volontaire.

Ce résultat met en évidence l'importance de prendre en compte le niveau de revenu dans la politique fiscale locale.

3.3.4.3. Effet de l'ancienneté

Concernant la variable « **Ancienneté** », l'O.R obtenu est égal à 1,83 nous pouvons également affirmer que les conducteurs ayant beaucoup d'années d'expérience dans cette activité ont 1,83 fois plus de chance de payer la taxe communale. En considérant par exemple, deux conducteurs qui ont les mêmes caractéristiques, si le premier conducteur exerce cette activité depuis 3 ans et que le deuxième depuis seulement 2 ans, ce ratio indique que le premier conducteur a 1,83 fois plus de chance de s'acquitter de la taxe que le deuxième conducteur.

Donc nous pouvons affirmer que l'ancienneté dans le métier de conducteur (OR = 1,83) est l'un des facteurs les plus influents.

- Les conducteurs expérimentés connaissent mieux les règles et les mécanismes de contrôle.
- Ils ont souvent déjà été confrontés à des sanctions ou à des campagnes de sensibilisation.
- Ils peuvent aussi être mieux intégrés dans les réseaux professionnels où le paiement est valorisé.

Cela montre que l'apprentissage et l'expérience jouent un rôle déterminant dans la conformité fiscale.

3.3.4.4. Effet du recensement

Par contre, pour les **conducteurs non recensés**, l'odd ratio a une valeur de 0,09 (<1), ce qui voudrait dire que le fait de ne pas être recensé diminue les chances de payer la taxe communale. En prenant l'exemple de deux conducteurs qui ont les mêmes caractéristiques, si le premier est recensé et que le deuxième ne l'est pas, cela voudrait dire que ce dernier a 0,09 fois plus de chance de ne pas payer la taxe communale que le premier conducteur.

Le non-recensement (OR = 0,09) réduit donc fortement la probabilité de paiement de la taxe.

- Les conducteurs non recensés échappent plus facilement au contrôle administratif.
- Ils peuvent également manquer d'information sur leurs obligations fiscales.

Ce résultat souligne que le recensement constitue un levier essentiel pour améliorer la mobilisation des recettes fiscales.

3.3.5. Implications pour les politiques publiques

Ces résultats suggèrent plusieurs pistes d'action :

- Renforcer le recensement systématique des conducteurs.
- Mettre en place des campagnes de sensibilisation, notamment ciblées sur les jeunes conducteurs.
- Adapter la fiscalité en tenant compte des capacités financières des conducteurs.

- Encourager la formalisation du secteur pour améliorer la conformité fiscale

3.3.6. Discussion des résultats

Les résultats issus de l'estimation du modèle mettent en évidence que le paiement de la taxe communale par les conducteurs de motos-taxis à Kindia est influencé par un ensemble de facteurs à la fois économiques, individuels et institutionnels. Cette diversité de déterminants peut être interprétée à la lumière de plusieurs approches théoriques en économie publique.

D'une part, ces résultats s'inscrivent dans le cadre de la théorie du choix rationnel, notamment développée par Allingham et Sandmo (1972), selon laquelle le comportement fiscal des individus repose sur un arbitrage entre les gains associés à la fraude et les coûts attendus en cas de détection. Dans cette perspective, l'effet positif des recettes journalières (OR = 1,01) traduit le rôle central de la capacité financière dans la décision de s'acquitter de la taxe. En effet, plus le revenu du conducteur est élevé, plus la contrainte budgétaire liée au paiement de la taxe est allégée, ce qui accroît la probabilité de conformité fiscale. Ce qui permet de confirmer notre première hypothèse de recherche qui stipule que des recettes quotidiennes suffisantes réalisées impactent positivement le paiement de la taxe communale ;

À l'inverse, la faible valeur de l'odd ratio associé au non-recensement (OR = 0,09) peut être interprétée comme une réduction de la probabilité de contrôle et donc du coût attendu de la fraude, ce qui incite les conducteurs non identifiés à ne pas s'acquitter de leurs obligations fiscales.

D'autre part, les résultats peuvent également être éclairés par les apports de l'économie comportementale, qui souligne l'importance des facteurs psychologiques et sociaux dans les décisions individuelles. L'influence positive de l'âge (OR = 1,31) suggère que les conducteurs plus âgés présentent une plus grande aversion au risque et un sens plus prononcé de la responsabilité civique, ce qui les incite davantage à respecter les obligations fiscales.

De même, l'effet significatif de l'ancienneté (OR = 1,83) peut être interprété comme le résultat d'un processus d'apprentissage progressif : au fil du temps, les conducteurs acquièrent une meilleure connaissance des règles fiscales et des mécanismes de contrôle, ce qui favorise leur conformité. Par ailleurs, leur intégration dans des réseaux professionnels peut renforcer les normes sociales favorables au paiement de la taxe. Cela nous permet de confirmer la deuxième hypothèse de cette étude qui stipule que l'ancienneté dans l'activité impacte positivement le paiement de la taxe.

En outre, ces résultats trouvent un fondement dans la théorie de la capacité contributive, selon laquelle l'impôt doit être fonction des moyens économiques des contribuables. L'impact positif

des recettes journalières confirme ainsi que la capacité à générer des revenus constitue un déterminant essentiel du paiement de la taxe. Ce constat suggère que le non-paiement peut, dans certains cas, être davantage lié à des contraintes économiques qu'à une volonté délibérée de fraude.

Enfin, le rôle déterminant du recensement met en évidence l'importance des facteurs institutionnels, en particulier dans un contexte marqué par la prédominance du secteur informel. En effet, conformément aux analyses de l'économie de la gouvernance, la capacité de l'administration à identifier et à suivre les contribuables constitue une condition essentielle pour améliorer la mobilisation des recettes fiscales. Le fait que les conducteurs non recensés aient une probabilité significativement plus faible de payer la taxe souligne les limites des dispositifs de contrôle dans les secteurs peu formalisés et met en évidence la nécessité de renforcer les mécanismes d'enregistrement et de suivi.

En somme, ces résultats confirment que le comportement de paiement de la taxe communale ne peut être appréhendé à travers une seule approche théorique. Il résulte plutôt d'une combinaison de facteurs liés au calcul économique, aux caractéristiques individuelles des contribuables et à l'efficacité des institutions publiques.

Cette analyse met ainsi en évidence le caractère multidimensionnel de la conformité fiscale, particulièrement dans les économies où le secteur informel occupe une place importante.

Conclusion et Perspectives

Cette étude a permis d'identifier les principaux déterminants du consentement à payer la taxe sur les taxis-motos à Kindia. Les variables explicatives retenues incluaient notamment l'âge, le statut matrimonial, les recettes journalières, le nombre de jours et d'heures travaillés, le recensement, le niveau de scolarisation, l'ancienneté ainsi que le nombre de personnes à charge. Les résultats de l'estimation du modèle révèlent que, par ordre d'importance, l'ancienneté, l'âge, les recettes journalières et le recensement constituent les variables significatives influençant la probabilité de s'acquitter de la taxe. Ces facteurs apparaissent ainsi comme des éléments clés dans la compréhension du comportement fiscal des conducteurs de taxis-motos à Kindia.

Toutefois, cette recherche présente certaines limites qu'il convient de souligner. D'une part, la taille relativement réduite de l'échantillon peut affecter la portée des résultats. D'autre part, l'absence de variables institutionnelles telles que le contrôle, les sanctions ou encore la confiance envers l'administration fiscale, ainsi que le manque de variables comportementales liées à la perception de l'impôt, constitue une restriction importante.

Ces limites ouvrent des perspectives pour de futures recherches, qui pourraient intégrer ces dimensions afin d'approfondir l'analyse et d'améliorer la compréhension du consentement fiscal dans ce secteur.

Dans une optique d'amélioration du niveau et de l'importance des taxes appliquées aux taxis-motos, il apparaît nécessaire d'élargir le champ d'analyse en intégrant d'autres variables explicatives susceptibles d'avoir une influence positive.

À ce titre, plusieurs axes de recherche méritent d'être approfondis :

1. **La digitalisation de la chaîne de gestion des taxes communales**

L'introduction d'outils numériques dans les processus de collecte, de suivi et de traçabilité des taxes pourrait améliorer la transparence, limiter les pertes de recettes et renforcer l'efficacité administrative.

2. **La mise en place d'un système de contrôle public et de sanctions a posteriori**

Un dispositif de contrôle rigoureux, combiné à des mécanismes de sanction crédibles, permettrait de réduire la fraude et d'encourager le respect des obligations fiscales par les acteurs concernés.

3. **Les modalités de perception de l'impôt :** L'analyse des méthodes de collecte (paiement direct, intermédiaires, systèmes électroniques, etc.) pourrait mettre en évidence les dispositifs les plus efficaces pour maximiser les recettes fiscales.

4. **La gouvernance locale :** La qualité de la gouvernance, notamment en termes de transparence, de redevabilité et de gestion des ressources publiques, constitue un facteur déterminant dans l'optimisation des recettes fiscales issues du secteur des taxis-motos.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- 1- AGBAMARO, M. (2022). Apport des taxis-tricycles dans la mobilité des personnes à Lomé (Togo). *Espace géographique et Société marocaine*, 1(62).
- 2- <https://revues.imist.ma/index.php/EGSM/article/download/33719/17407>
- 3- Akerlof, G. A., & Yellen, J. L. (1986). *Efficiency wage models of the labor market*. Cambridge University Press. https://books.google.com/books?hl=fr&lr=&id=zSfP-8iT_TAC&oi=fnd&pg=PP13&dq=Akerlof+et+Yellen,+1986+&ots=Hg2FfRJA2k&sig=eVXmby36_EeAZ57QDXy9pYUIQaI
- 4- Alm, J. (2012). Measuring, explaining, and controlling tax evasion: Lessons from theory, experiments, and field studies. *International Tax and Public Finance*, 19(1), 54–77. <https://doi.org/10.1007/s10797-011-9171-2>
- 5- Alm, J. (1999). Tax compliance and administration. In W. Bartley Hildreth & J. A. Richardson (Eds.), *Handbook on Taxation*.
- 6- Allingham, M. G., & Sandmo, A. (1972). Income tax evasion: A theoretical analysis. *Journal of Public Economics*, 1(3–4), 323–338. [https://doi.org/10.1016/0047-2727\(72\)90010-2](https://doi.org/10.1016/0047-2727(72)90010-2)
- 7- Amaral, P. S., & Quintin, E. (2006). A competitive model of the informal sector. *Journal of monetary Economics*, 53(7), 1541-1553.
- 8- Ayimpam, S., OKITO, B. K., & KIBUL, M. B. (2023). La gouvernance au quotidien des taxis-motos à Kinshasa. Une régulation difficile. *Géotransports*, 2022(17-18), 135-149.
- 9- Becker, G. S. (1968). Crime and punishment: An economic approach. *Journal of Political Economy*, 76(2), 169–217. <https://doi.org/10.1086/259394>
- 10- Becker, C. (2010). *Salutogenesis 30 Years Later: Where do we go from here?* [https://www.academia.edu/download/36564810/IEJHE - Salutogenesis 30 Years Later.pdf](https://www.academia.edu/download/36564810/IEJHE_-_Salutogenesis_30_Years_Later.pdf)
- 11- Berkani, A. (2017a). *La crise financière de 2007-2008 (l'impact de la crise sur le secteur du transport aérien européen)* [PhD Thesis, Université Mouloud Mammeri]. <https://dspace.ummto.dz/items/c2117d3f-fd36-4347-b61b-1103e0e25305>
- 12- Bird, R. M., & Zolt, E. M. (2008). Tax policy in emerging countries. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 26(1), 73–86. <https://doi.org/10.1068/cav3>
- 13- Bispo, P. C. & Oliveira, L. G. (2007). Diversity and structure of Ephemeroptera, Plecoptera and Trichoptera (Insecta) assemblages from riffles in mountain streams of Central Brazil. *Revista Brasileira de Zoologia*, 24, 283-293.

- 14- Bourguignon, D., & Herman, G. (2005). La stigmatisation des personnes sans emploi : Conséquences psychologiques et stratégies de défense de soi. *Recherches sociologiques*, 36(1), 53-78.
- 15- Chelli, A., Duvert, G., Bourgès, L., Mella, G., Lafrasse, S., Bonneau, D., & Chesneau, O. (2016). Pseudomagnitudes and differential surface brightness: Application to the apparent diameter of stars. *Astronomy & Astrophysics*, 589, A112.
- 16- Dahani, I., & Compaore, G. (2020a). Marché central et impact sur la mobilité urbaine : les taxis motos a fada n' gourma. *Les Cahiers de l'ACAREF*, 2(5), 153-166pp.
- 17- DJOSSOU, G. N. A. (2017). *Analyse de l'activité de taxi-moto au Bénin*.
<https://publication.aercafricalibrary.org/handle/123456789/2029>
- 18- Doeringer, P. B. (1986). Internal labor markets and noncompeting groups. *The American Economic Review*, 76(2), 48-52.
- 19- Ellier, G. (2009). Les déterminants des recettes fiscales des gouvernements provinciaux canadiens : une étude empirique. *Canadian Public Administration*, 52(4).
- 20- Falco, C., Sieben, J. M., Brun, N., Sevilla, M., van der Maelen, T., Morallón, E., Cazorla-Amorós, D., & Titirici, M. (2013). Hydrothermal Carbons from Hemicellulose-Derived Aqueous Hydrolysis Products as Electrode Materials for Supercapacitors. *ChemSusChem*, 6(2), 374-382. <https://doi.org/10.1002/cssc.201200817>
- 21- Fjeldstad, O.-H., & Semboja, J. (2001). Why people pay taxes: The case of the development levy in Tanzania. *World Development*, 29(12), 2059–2074. [https://doi.org/10.1016/S0305-750X\(01\)00081-X](https://doi.org/10.1016/S0305-750X(01)00081-X)
- 22- Friedman, B. M. (1977). Financial Flow Variables and the Short-Run Determination of Long-Term Interest Rates. *Journal of Political Economy*, 85(4), 661-689. <https://doi.org/10.1086/260595>
- 23- Friedman, M. (1977). Nobel Lecture: Inflation and Unemployment. *Journal of Political Economy*, 85(3), 451-472. <https://doi.org/10.1086/260579>
- 24- Gazier, B. (1992). *Economie du travail et de l'emploi*. [https://clerse.univ-lille.fr/fileadmin/user_upload/laboratoires/clerse/Documents Valorisation/Economie du travail et de l emploi Gazier Petit 2019-1.pdf](https://clerse.univ-lille.fr/fileadmin/user_upload/laboratoires/clerse/Documents_Vvalorisation/Economie%20du%20travail%20et%20de%20l%20emploi_Gazier_Petit_2019-1.pdf)
- 25- Gërxfhani, K. (2004). The Informal Sector in Developed and Less Developed Countries: A Literature Survey. *Public Choice*, 120(3-4), 267-300. <https://doi.org/10.1023/B:PUCH.0000044287.88147.5e>

- 26- Guézéré, A. (2012). Territoires des taxis-motos à Lomé : De la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux. *Géographie, économie, société*, 14(1), 53-72.
- 27- Günther, I. & Launov, A. (2012). Informal employment in developing countries: Opportunity or last resort? *Journal of development economics*, 97(1), 88-98.
- 28- Hall, R. E. (1979). A theory of the natural unemployment rate and the duration of employment. *Journal of monetary economics*, 5(2), 153-169.
- 29- Harris, J. R. & Todaro, M. P. (1970). Migration, unemployment and development: A two-sector analysis. *The American economic review*, 60(1), 126-142.
- 30- Impostos, et al. (2022) « determinants of municipal taxes payment by informal micro and small business in Côte d'Ivoire».
- 31- Kaffo, C. Kamdem, P. Tatsabong. B & Diebo, L. M. (2012). L'intégration des " motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne. *Yaoundé, Cameroon*.
https://www.sifee.org/client_file/upload/%C3%89coles%20d'%C3%A9t%C3%A9/2011%20Douala/1_SAMOURA_EXERCICE.pdf
- 32- Kalieu. C (2016). *Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam* [PhD Thesis, Université de Bretagne occidentale-Brest]. <https://theses.hal.science/tel-01646937/>
- 33- Kirchler, E. (2007). *The economic psychology of tax behaviour*. Cambridge University Press.
- 34- Laffont & Tirole. J. (1993). *A theory of incentives in procurement and regulation*. MIT Press.
- 35- Leibenstein, H. (1957). The Theory of Underemployment in Backward Economies. *Journal of Political Economy*, 65(2), 91-103. <https://doi.org/10.1086/257894>
- 36- Leontaridi, M. (1998). Segmented Labour Markets: Theory and Evidence. *Journal of Economic Surveys*, 12(1), 103-109. <https://doi.org/10.1111/1467-6419.00048>
- 37- D. C. (s. d.). *Les moteurs du changement*. Consulté 25 décembre 2025, à l'adresse <https://gnadoemedia.com/wp-content/uploads/2023/01/Usage-durable-et-securise-des-motos-au-Togo-et-en-Afrique-voici-les-chiffres-importants-a-savoir.pdf>

- 38- Lewis, E. B. (1954). The Theory and Application of a New Method of Detecting Chromosomal Rearrangements in *Drosophila melanogaster*. *The American Naturalist*, 88(841), 225-239. <https://doi.org/10.1086/281833>
- 39- Magnac, T. (1991). Analyse économique de l'augmentation de l'offre de travail féminine : Application à des données colombiennes. *Économie & prévision*, 97(1), 21-34.
- 40- Maloney, E. D. (2009). The moist static energy budget of a composite tropical intraseasonal oscillation in a climate model. *Journal of Climate*, 22(3), 711-729.
- 41- Maloney, W. F. (1999). Does informality imply segmentation in urban labor markets? Evidence from sectoral transitions in Mexico. *The World Bank Economic Review*, 13(2), 275-302.
- 42- Maloney, W. F. (2004). Informality revisited. *World development*, 32(7), 1159-1178.
- 43- Narayanan, A. (2015). Informal employment in India: Voluntary choice or a result of labor market segmentation? *Indian Journal of Labour Economics*, 58(1), 119-167. <https://doi.org/10.1007/s41027-015-0009-9>
- 44- N'da, P. (2002). Méthodologie de la recherche, de la problématique à la discussion des résultats. *Editions Universitaires de Côte d'Ivoire, Abidjan*.
- 45- Ndock, N. S. (2022). Gouverner l'informel. Les politiques de régulation et de gouvernementalité des conducteurs de mototaxis par les « camps » à Douala (Cameroun). *Gouvernance, vulnérabilités et résiliences sociales en Afrique*, 153.
- 46- Nkuku, A. M. (2018). Gouvernance dans l'incertitude et instrumentalisation de la régulation des mototaxis à Kinshasa. *afrika studies*, 117.
- 47- North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.
- 48- Olvera. L. D., Plat, Pochet & Sahabana, M. (2007). La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara. *ASRDLF. Les dynamiques territoriales: débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires-XVIIIe colloque de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble/Chambéry, France, Atelier T2 «Transports et mobilité», 17-p.* <https://shs.hal.science/halshs-00175729/>
- 49- Phelps, E. S. (1968). Money-Wage Dynamics and Labor-Market Equilibrium. *Journal of Political Economy*, 76(4, Part 2), 678-711. <https://doi.org/10.1086/259438>
- 50- Pigou, A. C. (1933). A note on Mr. Hicks' distribution formula. *Económica*, 40, 143-146.

- 51-** Pratap. S & Quintin. E. (2006). *The informal sector in developing countries: Output, assets and employment*. WIDER Research paper. <https://www.econstor.eu/handle/10419/63326>
- 52-** Reich, H. J., Reich, I. L., & Renga, J. M. (1973). Organoselenium chemistry.
- 53-** Alpha. -Phenylseleno carbonyl compounds as precursors for. alpha., Beta. -unsaturated ketones and esters. *Journal of the American Chemical Society*, 95(17), 5813-5815. <https://doi.org/10.1021/ja00798a090>
- 54-** Rotheim, R. J. (1981). Keynes' Monetary Theory of Value (1933). *Journal of Post Keynesian Economics*, 3(4), 568-585. <https://doi.org/10.1080/01603477.1981.11489248>
- 55-** Sameera (2022) « Amélioration des recettes à Kampala, en Ouganda : leçons pour d'autres villes africaines ».
- 56-** Schneider & Enste. D (2000a). *Shadow economies around the world size, causes, and consequences*. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=879376
- 57-** Schneider, & Enste, D. H. (2000). Shadow economies: Size, causes, and consequences. *Journal of Economic Literature*, 38(1), 77–114. <https://doi.org/10.1257/jel.38.1.77>
- 58-** Soussi, S. A., Bellemare, G., & Verret, S. (2005). *Les syndicalismes africains à la croisée des chemins*. Université du Québec en Outaouais, Chaire de recherche du Canada en <https://depot.erudit.org/bitstream/001610dd/1/ET0504.pdf>
- 59-** Stiglitz, J. E. (1976). Monopoly and the rate of extraction of exhaustible resources. *The American Economic Review*, 66(4), 655-661.
- 60-** Torgler B. (2007). *Tax compliance and tax morale: A theoretical and empirical analysis*. Edward Elgar.
- 61-** Van Dijk, M., van Bezu, J., van Abel, D., Dunk, C., Blankenstein, M. A., Oudejans, C. B., & Lye, S. J. (2010). The STOX1 genotype associated with pre-eclampsia leads to a reduction of trophoblast invasion by α -T-catenin upregulation. *Human molecular genetics*, 19(13), 2658-2667.