

PROFIL ET APPRECIATION DU METIER DE CONDUCTEUR DE MOTOTAXIS (MOTARD) A KABINDA, REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

[PROFILE AND APPRECIATION OF MOTORBIKE TAXI DRIVER JOB (MOTARD) IN KABINDA TOWN, DEMOCRATIC REPUBLIC OF CONGO]

KIKANGALA NTAMBWE Trésor¹, NDJIBU MUKONKOLE Marcel¹, KITENGIE NGOYI Elie¹, MUNDU MADINA Nathanaël², YAPAMBA YAPAMBA Benjamin³

¹Section des Sciences Infirmières, Institut Supérieur des Techniques Médicales de Lubao, République Démocratique du Congo ²Section de Gestion des Institutions de santé, Institut Supérieur des Techniques Médicales de Lubao, République Démocratique du Congo ³Section Développement Rural, Institut Supérieur de Développement Rural de Lubao, République Démocratique du Congo

Résumé : La croissance démographique, constatée en ce XXI^e siècle en Afrique, met à nu l'insuffisance des infrastructures de transports, longtemps décriée. Le transport en commun doit compter de nos jours sur le phénomène des mototaxis. Cette étude vise comme objectif de déterminer les caractéristiques des conducteurs de moto taxis et d'évaluer l'appréciation qu'ils ont de leur métier. L'étude a été menée dans la ville de Kabinda, province de Lomami, en République Démocratique du Congo. Il s'agissait d'une étude descriptive et observationnelle durant la période de deux mois, Juin et Juillet 2022. Le questionnaire avait servi à la récolte des données. Les résultats de cette étude ont démontré que les conducteurs des motos taxis (motards) sont tous de sexe masculin, jeunes et dévoués à leur métier. Le mauvais état des routes, la rapidité de déplacement (au lieu d'attendre que le véhicule se remplisse), le chômage après les études et la liberté d'exercer le métier sont des opportunités qui favorisent l'émergence de transport en commun par moto. La majorité des conducteurs des mototaxis apprécient leur métier, source des survies pour les ménages. Il se dégage, d'après nos constatations un besoin urgent à ce que le pouvoir public s'intéresse à court terme à l'organisation de cette profession ; et à long terme à améliorer l'état des routes, disposer de transport urbain par véhicules et bannir professionnellement cette activité pour l'intérêt public.

Mots-clés : Motard, Boda-Boda, Mototaxis, Conducteur de Moto, Kabinda, RDC

Abstract: The demographic growth observed in Africa in the 21st century has exposed the inadequacy of transport infrastructure, which has long been decried. Public transport must nowadays rely on the phenomenon of motorbike taxis. The aim of this study is to determine the characteristics of motorbike taxi drivers and to assess their appreciation of their profession. The study was conducted in the town of Kabinda, Lomami province, in the Democratic Republic of Congo. It was a descriptive and observational study during the period of two months, June and July 2022. The results of this study showed that motorbike taxi drivers ("Motards") are all male, young and dedicated to their profession. The poor state of the roads, the speed of travel (instead of waiting for the vehicle to fill up), unemployment after studying and the freedom to practice the trade are opportunities that favour the emergence of public transport by motorbike. The majority of motorbike taxi drivers enjoy their job, which is a source of survival for their households. According to our observations, there is an urgent need for the public authorities to take an interest in the short term in the organisation of this profession, and in the long term to improve the state of the roads, to provide urban transport by vehicle and to banish this activity professionally in the public interest.

Keywords: Boda-Boda, Public transport, Motorcycle drivers, Kabinda, DRC

1. Introduction

Le besoin de transport en milieu urbain demeure une réalité croissante en Afrique[1]–[3]. Plusieurs raisons concourent à cette forte demande d'adaptation des moyens de transport, dont la forte démographie liée à l'exode rural de population [4] [5]. La ville de Kabinda, en République Démocratique du Congo n'échappe pas à cette réalité [6]. A cet effet, il existe plusieurs moyens de transport : véhicule, moto à deux roues (bicycle), moto à trois roues (tricycle), etc.

Le transport en commun par mototaxis à deux ou trois roues en Afrique prend de nom selon les différentes régions : "Zemijan" au Benin, "Bendskin" au Cameroun, "Boda-Boda" en Afrique de l'Est (Ouganda, Tanzanie, Kenya), clandos au Tchad, "Wewa" à Kinshasa (RDC), "Manseba" à Lubumbashi (RDC), "Motard" à Kalemie et à Kabinda [2], [4], [7]–[9].

Il s'agit d'un métier à risque car la vie des passagers dépend des certains éléments tels que l'état physique et mental du conducteur, de l'attitude du passager, le nombre des passagers transportés, l'état de la route, la qualité technique de la moto et l'expérience du conducteur[8], [10], [11]. Par ailleurs, les risques élevés d'infection à VIH/SIDA suite au mode de vie des conducteurs des mototaxis et de lombalgie ont été évoqués dans la littérature médicale[9], [12].

Deux éléments importants permettent de souligner l'importance de la forte demande en transport. D'une part, les routes en état de délabrement avancé ne permettent pas une bonne circulation de véhicules, devant accéder dans les quartiers enclavés ; d'autre part, le chômage de jeunes, même parmi ceux ayant étudiés dans les meilleures universités du pays et de la Province de Lomami.

De ce fait, le métier de conducteurs de moto taxis demeure une opportunité génératrice de recette. Le chômage perturbe la vie des populations Congolaises, dans un pays où le pouvoir d'achat demeure très faible et relativement instable, des obstacles à l'investissement et aux initiatives privées sont très nombreux, tirant leur source de la bureaucratie, du climat social, politique, économique et sécuritaire. Dans plusieurs pays, les études sur les phénomènes des mototaxis ont été abordés : Ouganda, Tanzanie, Brésil et Kenya [2], [13]. En République Démocratique du Congo, les études sur ce phénomène demeurent encore rares dans les différentes bases de données de la littérature scientifique.

Les caractéristiques sociodémographiques, la proportion de la contribution financière du phénomène des mototaxis à la survie des ménages et l'appréciation du métier n'ont jamais fait l'objet d'étude dans notre milieu. Cette étude semble donc être la première, particulièrement dans la Province de Lomami. Elle a pour objectif de déterminer les caractéristiques des conducteurs de moto taxis et d'évaluer l'appréciation qu'ils ont de leur métier.

2. Méthodologie

2.1. Milieu d'étude

Cette étude a été menée dans la Ville de Kabinda, Province de Lomami en République Démocratique du Congo, il s'agit des nouvelles Provinces créées en 2015 dans le respect de la constitution de 2006. La Ville de Kabinda est caractérisée par la voie urbaine en délabrement très avancé et l'unique système de transport en commun demeure les mototaxis.

2.2. Types et méthode

Il s'agissait d'une étude descriptive et observationnelle durant la période de deux mois, Juin et Juillet 2022. La technique de questionnaire a été utilisée pour récolter les données, selon les variables recherchées.

2.3. Population d'étude

2.3.1. Echantillonnage et recueil des données

Notre échantillon était de 107 conducteurs de taxis-moto, sélectionnés par hasard et ayant acceptés de reprendre à notre questionnaire. La procédure de récolte des données a été :

- ✓ Contact avec l'Association conducteurs des mototaxis : les données statistiques font état de 254 motards enquêtés ;
- ✓ Descente sur terrain dans les stations de transport ;
- ✓ Interview des conducteurs de mototaxis ayant acceptés de répondre aux questions d'enquête.

2.3.2. Critères d'inclusion et exclusion

Critères d'inclusion comprenaient tout conducteur de mototaxis résident dans la Ville de Kabinda, enregistré ou non à l'Association des conducteurs de mototaxis, ayant accepté de répondre au questionnaire préparé à l'avance.

Tout conducteur n'ayant pas répondu à ce critère a été exclu de l'étude. C'est le cas des motards visiteurs en provenance des Villes et entités environnantes (Lubao, Tshofa, Ngandajika, Kabinda, Mbuji-Mayi).

2.4. Définitions opérationnelles

Motard : c'est le conducteur de mototaxis (motocycliste) qui fait payer ses services pour le transport en commun.

2.5. Paramètres étudiés

- Age
- Sexe
- Résidence (commune et quartier)
- Statut matrimonial
- Niveau d'études
- Niveau d'appréciation du métier (très bon, assez bon)
- Impact socioéconomique du métier (Appréciable/Non appréciable)
- Sentiment d'être utile à la société (Oui/Non)
- Intention de continuer ou abandonne le métier (raison) : Oui/Non

2.6. Traitement et analyse des données

Les données ont été récoltées sur une fiche à partir de questionnaire d'enquête puis analysées par le Microsoft Excel (version 2010) pour déterminer la fréquence, les moyennes et les écarts-types pour

les variables qualitatives. Les données recueillies ont été présentées sous forme des tableaux et graphiques (Figures).

2.7. Éthique de la recherche

Avant de mener cette étude, l'autorisation avait été obtenue de l'Université de Kabinda. L'étude a été menée dans le cadre du travail de fin de cycle de Licence (Bac+5) en psychologie de travail et des organisations. L'anonymat des participants et les règles éthiques de recherche en science avaient été respectées.

3. Résultats

Le résultat de l'enquête menée parmi les 107 conducteurs de mototaxis (sur 245 enquêtés à l'ASMKA, soit 43,7%) relèvent que tous sont de sexe masculin. L'âge moyen est de $27,2 \pm 1,67$ ans avec les extrêmes de 17 à 35 ans. La tranche d'âge de 25 à 31 ans a été la plus rencontrée avec (17,6% soit 83 conducteurs de mototaxis) (tableau 1). Les communes urbaines, de Kabondo, Kajiba et Mudingayi ont été les plus représentées parmi les motards, avec respectivement 43,9% (47 motards) 29% (31 motards) et 21,1% (29 motards) (tableau 1).

De tous les quartiers de la ville de Kabinda, le Quartier Bunduki (commune de Kajiba) et le siège de la majorité des conducteurs des mototaxis (29,0%, 31 cas) suivi de Kamukungu (23,4% ; 25 cas) (tableau 1). Il y a lieu de signaler 17 cas d'union libre (Tableau 1). Le statut matrimonial des mototaxis est dominé par les célibataires (48,8%, 52 cas) et des mariés (31,8% ; 34 cas). La majorité des conducteurs de mototaxis est du niveau d'étude secondaire (62,6% ; 67 cas). Il a été 14 cas des conducteurs du niveau universitaire (tableau 1).

Dans notre série d'étude, le métier de conducteurs de mototaxis est différemment apprécié. Il a été jugé "Bon métier" dans 49,5% soit 53 cas. La majorité des conducteurs de mototaxis apprécié l'impact économique du métier (93,5% ; 100 cas) et n'en épargnent pas abandonner (83,2% ; 89 cas). De ce fait, tous les motards enquêtés se sentent utile à la communauté (tableau 2). Les raisons avancées pour justifier le sentiment de pérennisation ou d'abandon du métier ont été condamnées dans les graphiques 1 et 2.

Tableau 1. Caractéristique sociodémographique enquêtés

Caractéristiques	Conducteurs enquêté n (%)
Age (ans)	
< 17 (ans)	
18-24	13 (12,1)
23-31	38 (77,6)
32-38	11 (10,3)
SD	1,67 ans
Moyenne	27,2 ans
Extrême	17-35 ans
Sexe	
Masculin	107 (100%)
Féminin	-

Provenance (Résidence)	
Commune de KABONDO	47 (43,9)
Kamukungu	25 (23,4)
Bena Mbua	11 (10,3)
Senga Monga	11 (10,3)
Kasele	-
Kombelga	-
Shadilayi Pasha	-
Commune de Mudingayi	29 (27,1)
Bel Air	7 (6,5)
Camp-Cinq-Aire	10 (9,3)
Kalala	1 (0,9)
Zewe	11 (10,3)
Bunduki	31 (29,0)
Matembela	-
Camp Simba	-
Lutembo	-
Commune de KAJIBA	
Balasa	-
Yakasongo	-
Domaine	-
Golf	-
Shidika	-
Tshibandabanda	-
Lunya	-
Kabondo	-
Commune de KABUELA BUELA	
Congo 1, 2, 3	-
Bandaka	-
Mont Flery	-
Statut matrimonial	
Celibataires	52 (48,6)
Divorces	3 (2,8)
Veufs/veuves	1 (0,9)
Mariés	34 (31,8)
Unions libres	17 (15,9)
Niveau d'étude	
Analphabète	-
Formation professionnelle	17
Primaire	9
Secondaire	67
Universitaire	14

Tableau 2. Satisfaction du métier de conducteur de taxi moto

Caractéristiques	Conducteurs enquêtés n (%)
Appréciation du métier	
Très Bon	28 (26,2)
Bon	53 (49,5)
Assez Bon	26 (24,3)
Pas Bon	-
Impact socio-économique du métier	
Appréciable	100 (93,5%)
Non appréciable	7 (6,5)
Intention d'abandonner le métier	
Oui	18 (16,8)
Non	89 (83,2)
Sentiment d'utilité à la société	
Non	107 (100)
Oui	-

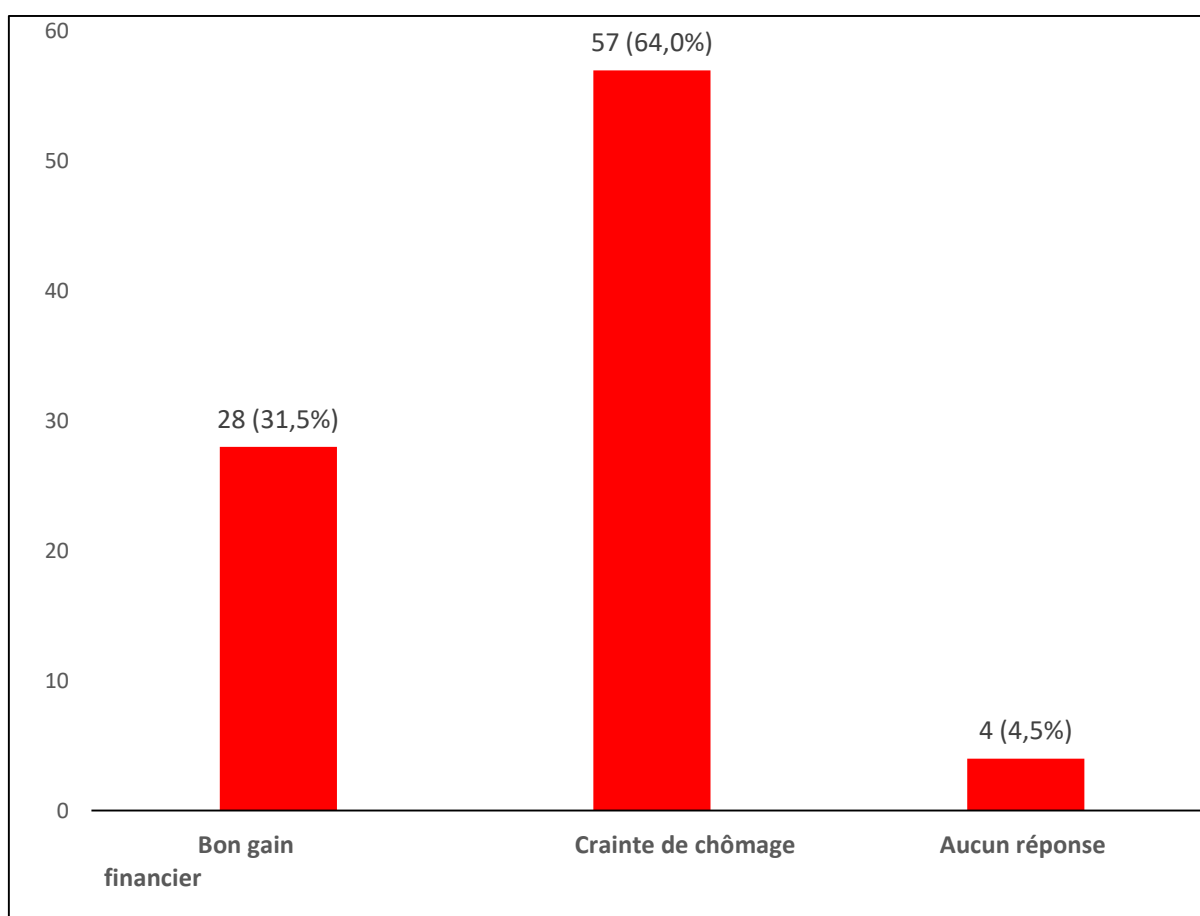


Figure 1. Motifs justifiant le refus d'abandonner le métier

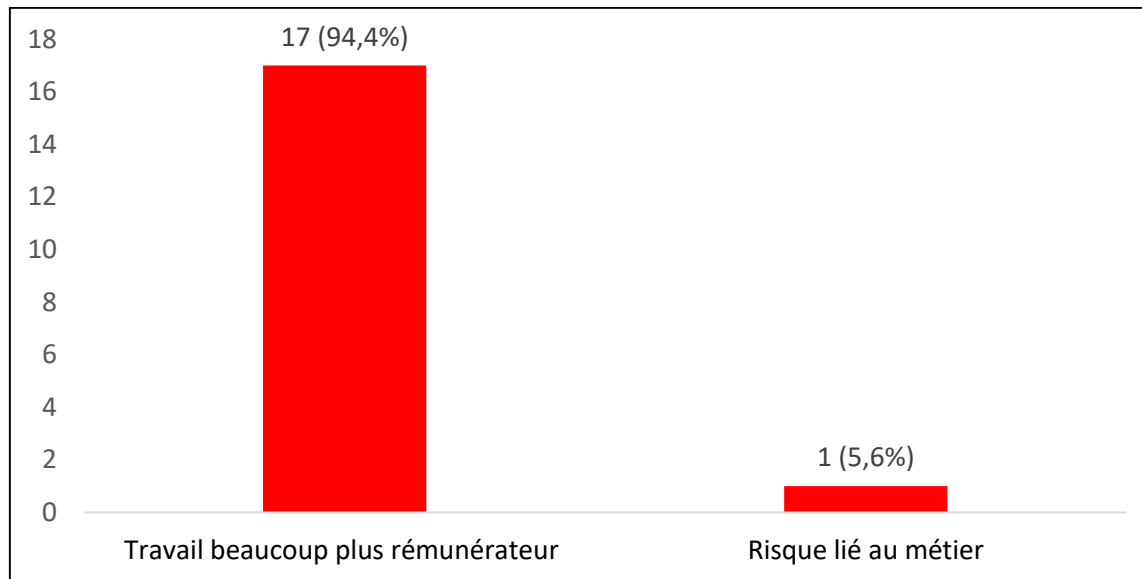


Figure 2. Motif justificatif d'abandonner le métier

4. Discussion

Le transport par taxis (moto ou véhicule) sert des nombreuses populations dans le monde pour satisfaire les besoins de déplacement[2], [14], [15].

Depuis 1990 jusqu'à nos jours, les Villes Africaines assistent à une amplification de phénomène de mototaxis [16]–[18], ce qui exige les études scientifiques enfin de comprendre ce phénomène et ses conséquences sur le plan social, économique, sanitaire et sécuritaire. C'est dans ce contexte que cette série d'étude a été menée.

Dans la Ville de Kabinda, au Centre de la République Démocratique du Congo, le phénomène de mototaxis est une réalité. Il est amplifié par le mauvais état des routes, le besoin accru de transport, le gain temporel et le faible coût pour les courtes distances ne dépassent pas dix kilomètres.

Les conducteurs des mototaxis présentent plusieurs avantages :

- Sur le plan social : Ils nouent des relations avec les clients, dont la plupart seraient soit des employés, soit des employeurs. De ce fait, certains gagneraient même des bonus de la part des autorités politico-administratives, alors que les autres se voient recrutés et finissent par abandonner leurs motos, enfin d'exercer des nouvelles professions ;
- Sur le plan économique : les motards sont considérés comme des opérateurs économiques actifs dans la Ville de Kabinda. Les meilleurs gestionnaires des motos et des fonds qui découlent de l'exercice du métier améliorent leurs économies, investissent dans d'autres domaines commerciaux, tout en considérant leurs motos comme la base de rentabilité ; d'autres conducteurs des mototaxis finissent par ne pas travailler pour leurs employeurs, en se procurant leurs propres motos et continuent leur métier[19].
- Sur le plan professionnel : le métier de « motard » a des avantages socioprofessionnels dans le cas où plusieurs activités, informelles soient-elles, pour les jeunes et adultes chômeurs se créent[13], [20].

Dans notre série d'étude, tous les motards ne sont pas enregistrés à l'association. Il existe des conducteurs solitaires, non affiliés à l'ASMKA par manque d'intérêt et dans l'objectif d'éviter de payer les contributions financières que tout membre doit s'acquitter hebdomadairement et mensuellement.

Le profil de conducteur de mototaxis est celui de jeune âgé en moyenne de 27,2 ans, uniquement de sexe masculin, célibataire ou marié et dont le niveau d'études est en majorité du secondaire des humanités (Baccalauréat).

La majorité des motards habite les quartiers chauds et sensibles de Bunduki (Commune de Mudingayi) et Kamukungu (Commune de Kabondo).

Tous les motards apprécient leur métier, à des degrés divers car c'est l'unique source qu'ils ont pour satisfaire leurs besoins socio-économiques.

Le fait d'assurer la profession de transporteur entraîne le sentiment d'utilité publique à tous les motards. Néanmoins, 6,5% des motards n'apprécient pas le métier et 16,8% envisagent d'abandonner suite au risque du métier et de l'envi et de l'envi d'obtenir un métier plus rémunérateur. La majorité des motards, par crainte de chômage et de subsistances, n'ont pas d'alternative pour abandonner leur métier. De même que les bénéficiaires n'apprécient pas tous, globalement, les services rendus par les motards notamment en tenant compte des aspects moraux et sécuritaires tels que la collaboration avec les bandits (criminels) [1], [14]. A cet effet, l'organisation et la régularisation des aspects légaux du métier de conducteur de mototaxis s'imposent au regard des réalités économiques, sécuritaires, sociales et sanitaires [1], [5], [14], [21]. La finalité recherchée est de faire sortir le métier parmi les activités informelles, afin de permettre aux services publics de faire payer les taxes et par conséquent améliorer le budget de l'Etat congolais [19]–[21]. Par ailleurs, en tenant compte des enjeux liés aux changements climatiques, par souci de supprimer progressivement les moyens de transport les plus polluants, les alternatives par remplacement progressif des moteurs thermiques par les moteurs électriques doivent être envisagées [8].

Limite de cette étude

Les tentatives de validation externe de nos résultats doivent intégrer les limites de cette étude, liées à la représentativité de l'échantillon et des facteurs associés à l'exercice du métier de conducteur de mototaxis. Nous osons espérer que les recherches futures tiennent compte des limites.

Conclusion

Le métier de conducteur de taxis-moto demeure une voie non négligeable pour les jeunes analphabètes, diplômés des humanités secondaires (baccalauréat) et des Universités et instituts supérieurs qui n'ont pas d'emploi. De ce fait, les résultats de notre étude permettent de les encadrer et éviter toute récupération politicienne.

Les taxis-motos reflètent le paysage routier et socio-économique de notre milieu. Il est témoin des fins libres dans la planification des activités de développement de la Province de Lomami et de la République Démocratique du Congo.

Outre le fait qu'il facilite le transport dans notre contexte et constitue une source de survie pour les conducteurs de mototaxis, le transport en commun par moto est source de pollution environnementale d'insécurité des risques sanitaires (transmissions des maladies infectieuses et accidents de trafic routier). Il s'avère donc utile que le pouvoir public s'intéresse à court terme à l'organisation de cette profession ; et à long terme à améliorer l'état des routes, disposer de transport urbain par véhicules et bannir professionnellement cette activité pour l'intérêt public.

Conflit d'intérêt :

Les auteurs ne déclarent aucun conflit d'intérêt par rapport à cette observation.

Contributions des auteurs

Tous les auteurs de cet article ont contribué à la conception, rédaction et validation du manuscrit. Ils sont à cet effet lu et approuvé la version finale soumis à la publication

Références

- [1] **Alimo P. K., Rahim A. B. A., Lartey-Young G., Ehebrecht D., Wang L., et Ma W.** « Investigating the increasing demand and formal regulation of motorcycle taxis in Ghana », *Journal of Transport Geography*, 2022; 103: 103398 Doi: 10.1016/j.jtrangeo.2022.103398.
- [2] **Agossou N.** « Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, 2004; 32, 4: 135-148 Doi: 10.3917/autr.032.0135.
- [3] **Hu C. et Thill J.-C.** « Predicting the Upcoming Services of Vacant Taxis near Fixed Locations Using Taxi Trajectories », *International Journal of Geo_Information*, 2019;8,7: 95 Doi: 10.3390/ijgi8070295.
- [4] **Hemchi H. M.** « Mototaxis ou clandos entre adaptation citoyenne et refus politique au sein de la ville de N'Djamena », Exposé au CODATUS 2015, Istanbul, Turquie : 1-13
- [5] **Ehebrecht D., Heinrichs D., et Lenz B.** « Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge, implications for the debate on “informal” transport and research needs », *Journal of Transport Geography*, 2018; 69: 242-256 Doi: 10.1016/j.jtrangeo.2018.05.006.
- [6] **Khonde Mambuene S.** « Le succès de la moto comme mode de transport dans le Kongo-Central en R.D.C : ses effets sur la pérennisation de la Réserve de Biosphère de Luki, Patrimoine Mondial de l'Unesco », juin 2021, Consulté le: 21 septembre 2022. [En ligne]. Disponible sur: <https://matheo.uliege.be/handle/2268.2/11907>
- [7] **Keutcheu J.** « Le « fléau des motos-taxis »: Comment se fabrique un problème public au Cameroun », *Cahiers d'Etudes Africaines*, 2015; 219: 509-534 Doi: 10.4000/etudesafricaines.18208.
- [8] **Mbegu S. et Mjema J.** « Poverty Cycle with Motorcycle Taxis (Boda-Boda) Business in Developing Countries: Evidence from Mbeya—Tanzania », *Open Access Library*, 2019; 6, 8: 1-11 Doi: 10.4236/oalib.1105617.
- [9] **Tumwebaze M., Otiam E. O., Rukindo K. M., et Mwesigwa J.** « Prevalence and Predisposing Factors of Human Immunodeficiency Virus Infection among the Boda-Boda Riders in Mbarara Municipality-Uganda », *Open Journal Of Epidemiology*, 2020;10, 3: 235-250, 2020, Doi: 10.4236/ojepi.2020.103021.
- [10] **Nicole N. M. O., Jacques E., Léonel A., Wilfried M. E., AbdouM., Charles B.** « Connaissances, Attitudes et Pratiques des Conducteurs de Moto-Taxis de la Ville de Maroua vis-à-vis des Traumatismes Maxillo-Faciaux et leur Prévention: CAP moto-taxis prévention traumatismes maxillo-faciaux », *Health Sciences And Disease*, 2022; 23, 2: 235-250 Consulté le: 21 septembre 2022. [En ligne]. Disponible sur: <http://hsd-fmsb.org/index.php/hsd/article/view/3413>
- [11] **Owona M. L. J., Pouokan D.A., N'na J.-H., Kidwang J.-P., Lompo S.-M., Dieuboue J., et al.,** « Prévalence et facteurs associés au stress professionnel chez les conducteurs de motos-taxis à Douala, Cameroun », *Revue de Médecine et de Pharmacie*, 2019; 9, 2: 931-943
- [12] **Zomahèto Z., Nayeton Mikponhoué R. C., Wanvoègbe A., Adikpéto I., et Ayélo P.** « Prévalence et facteurs associés à la lombalgie chez les conducteurs de taxi moto à Porto-Novo (Bénin) », *Pan African Medical Journal*;2019; 32: 107 Doi: 10.11604/pamj.2019.32.107.13477.

- [13] **Cokola C. N.** « La création de l'emploi au profit des jeunes désœuvrés et démunis de Kavumu et Miti grâce à l'émergence du transport public entre Kavumu et Bukavu », *International Journal of Innovation and Scientific Research*, 2017; 33, 2: 240-255
- [14] **Amougou Mbarga A. B.** « Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale: Une approche par les Cultural Studies », *Anthropologie et Sociétés*, 2010; 34,1: 55-73 Doi: 10.7202/044196ar.
- [15] **Kazaura W. G.** « A GIS-Based Integrated Model for Exploring Effects of Land Use Changes on Transport Demand: The Case of Dar es Salaam, Tanzania », *Current Urban Studies*, 2019; 7, 3: 459-479 Doi: 10.4236/cus.2019.73023.
- [16] **Nallet C.** « Le défi des mobilités urbaines en Afrique. Le cas du tramway d'Addis-Abeba », *Notes de l'Ifri*, Février 2018: 38
- [17] **Oldenburg S.** « Agency, social space and conflict-urbanism in eastern Congo », *Journal of Eastern African Studies*, 2018; 12, 2: 254-273 Doi: 10.1080/17531055.2018.1452552.
- [18] **Yin D.** « Research on Fuzzy Comprehensive Evaluation of Passenger Satisfaction in Urban Public Transport », *Modern Economy*, 2018; 9,3: 528-535 Doi: 10.4236/me.2018.93034.
- [19] **Obiri-Yeboah A. A., Owusu-Ansah P., Abdul-Aziz A. R., Woangbah S. K., et Asamoah J. N.** « Modelling the economic impact of rickshaw transportation in Ghana: The case of kumasi », *Results in Engineering*, 2022; 15: 1-15 Doi: 10.1016/j.rineng.2022.100517.
- [20] **Olvera L. D., Plat D., Pochet P., et Maïdadi S.** «Motorbike taxis in the "transport crisis" of West and Central African cities», *EchoGeo*, 2012; 20 [En ligne] Doi: 10.4000/echogeo.13080.
- [21] **Omokhodion F.** *Prevalence and risk factors for low back pain within the community in Nigeria.* West Africa Journal Of Medicine, 2002 ;21,2 : 87- 90