

Améliorer la compréhension sur l'utilisation sécurisée des motos et motos à trois roues pour le transport rural

Rapport Final : République Démocratique du Congo



Transaid et Amend

RAF2114A

Novembre 2019

Citation préférée : Barber, C., van der Weijde, Kim (2019). Améliorer la compréhension sur l'utilisation sécurisée des motos et motos à trois roues pour le transport rural en République Démocratique du Congo, RDC, Rapport Final, RAF2114A. Londres : ReCAP pour DFID.

Pour plus d'information, veuillez contacter : Caroline Barber, Transaid, barberc@transaid.org

ReCAP Project Management Unit
Cardno Emerging Market (UK) Ltd
42 Upper Berkeley St
Marylebone, London W1H 5EP United Kingdom



Les opinions exprimées dans ce document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues du Research for Community Access Partnership (ReCAP) ou de Cardno Emerging Markets (UK) Ltd pour lesquelles le document a été préparé.

Photo de couverture: Kim van der Weijde (Kisangani, République Démocratique du Congo)

Tableau d'assurance et d'examen de la qualité

Version	Auteurs	Reviseurs	Date
1	Tom Bishop Caroline Barber Kim van der Weijde	Annabel Bradbury (ReCAP PMU) Joseph Haule (ReCAP PMU)	31 Octobre 2019 6 Novembre 2019
2	Tom Bishop Caroline Barber Kim van der Weijde	Annabel Bradbury (ReCAP PMU) Joseph Haule (ReCAP PMU)	29 Novembre 2019 6 Décembre 2019

Détails de la base de données de ReCAP : Améliorer la compréhension sur l'utilisation sécurisée des motos et motos à trois roues pour le transport rural et les implications pour une formation appropriée et des cadres réglementaires en RDC

Numéro de Référence :	RAF2114A	Localisation	République Démocratique du Congo
Source de proposition	Cellule de Gestion du Project ReCAP	Méthode d'acquisition	Extension du Project
Thème	Services transport	Sous-thème	Motos et moto à trois roues
Principale organisation chargée de l'exécution	Transaid	Organisations partenaires	Amend and TRL
Budget Total Approuvé	GBP 51,802.50	Budget total utilisé à la date	GBP 51,802.50
Date de début	25 Février 2019	Date fin	31 Décembre 2019
Date butoir du rapport	31 Octobre 2019	Date de réception	31 Décembre 2019

Contenu

Abstrait	iv
Mots clés	iv
Acronymes, Unités et Devises.....	v
Résumé	vi
1. Introduction	8
1.1 Objectifs de la recherche	8
1.2 Pays de la recherche	8
1.3 Contexte	8
1.4 Contexte de l'utilisation des motos et des motos à trois-roues en RDC.....	9
1.5 Méthodologie de recherche.....	10
2 Résultats de la recherche en RDC	10
2.1 Cartographie et engagement des partenaires	10
2.2 Examen du cadre de réglementation et des méthodes d'application des règlements relatifs aux taxis-motos et motos à trois roues.....	11
2.3 Révision de la formation des conducteurs des taxi-motos et motos à 3 roues	14
2.4 Opportunités	15
2.5 Enquête sur les avantages et les inconvénients des taxis-motos et motos à 3 roues	16
3 Atelier des Partenaires	38
3.1. Objectif de l'atelier d'une journée sur la RDC	38
3.2. Sélection du site	39
3.3. Discussion.....	39
4 Recommandations	42
4.1. Accroître la collaboration des partenaires	42
4.2. Sensibiliser les motocyclistes à travers les associations	42
4.3. Intensifier les efforts pour améliorer l'accessibilité et l'application de la formation pour les motocyclistes	43
4.4. Mettre en œuvre des mesures pour améliorer l'utilisation du casque pour les motocyclistes et les passagers	44
4.5. Renforcer la loi sur le nombre de passagers autorisés sur les taxis-motos et motos à trois roues	44
4.6. Tenir compte de l'utilisation des motos dans la conception et l'entretien des routes.....	44
4.7. Soutenir des initiatives de recherche supplémentaire.....	45
5 Conclusion.....	45
6 Références	47
Annexe 1 Participants à l'atelier d'un jour.....	48
Annex 2 Évaluation de l'atelier d'une journée en RDC	49

Abstrait

Ce rapport final sur la RDC présente les conclusions spécifiques du projet "Améliorer la compréhension de l'utilisation sécurisée des motos et motos à 3 roues pour le transport rural et les implications pour organiser une formation appropriée et des cadres réglementaires". Ce projet a été réalisé en RDC entre Février 2019 et Décembre 2019.

La stratégie et la méthodologie de recherche sont largement basées sur celles utilisées dans quatre pays où la phase initiale de la recherche du projet a été menée ; au Ghana, au Kenya, en Tanzanie et en Ouganda, en 2018. Après un premier voyage exploratoire en RDC, lequel a eu lieu en février 2019 ; la stratégie a été revue et finalisée avec l'identification de principales partenaires et partenaires. Les activités comprenaient un examen du cadre réglementaire et de la formation existante, une enquête sur les avantages et les inconvénients des taxis-motos et motos à trois roues, et des entretiens avec des investigateurs.

L'étude a révélé que les taxis-motos sont très importants pour les voyages en milieu rural et gagnent en popularité parmi les communautés rurales. Ils sont particulièrement importants pour les voyages liés à la santé et offrent également des avantages économiques en créant des emplois et en soutenant l'agriculture.

Outre les nombreux avantages qu'offrent les taxis-motos, les conducteurs et les passagers sont aussi fréquemment victimes des accidents de la route, des agressions, des abus et problèmes de santé. En plus, les partenaires indiquent que ces modes de transport créent des risques pour la sécurité des autres usagers de la route. Une très faible proportion de personnes dans les communautés rurales n'utilisent pas - ou ne peuvent pas - utiliser les taxis-motos, mais pour la grande majorité, ce sont les modes de transport quotidiens les plus courants.

Il y a un faible niveau de conformité de la part des conducteurs en rapport avec la réglementation existante et la formation requise par la loi en RDC ; et le pouvoir est déficitaire en termes d'application par les acteurs gouvernementaux. Cela se traduit par une faible manifestation d'intérêt pour la formation, un manque de documents légalement requis et d'utilisation du casque.

Les résultats de cette étude peuvent être utilisés par le gouvernement de la RDC et d'autres partenaires clé pour mieux comprendre les problèmes liés à l'utilisation des taxis-motos dans les zones rurales et pour élaborer des politiques et des pratiques afin de maximiser les avantages et de minimiser les inconvénients. Un certain nombre de recommandations sont présentées dans ce rapport. Une activité supplémentaire, basée sur les résultats de cette étude, est en cours d'exploration avec les partenaires locales ; afin d'influencer positivement les conditions pour les opérateurs et les utilisateurs de motos et motos à 3 roues.

Mots clés

Motos, Taxis-motos, motos à trois roues, Transport en milieu rural, Accès en milieu rural, Sécurité, Formation, Réglementation, Afrique, RDC

Research for Community Access Partnership (ReCAP) - Partenariat de Recherche pour l'Accès Communautaire

Le transport sûr et durable pour les communautés rurales

ReCAP est un programme de recherche, financé par UK Aid, dans le but de promouvoir le transport sûr et durable pour les communautés rurales d'Afrique et d'Asie. ReCAP comprend le Partenariat d'accès communautaire en Afrique (AfCAP) et le Partenariat d'accès communautaire en Asie (AsCAP). Ces partenariats soutiennent le partage des connaissances entre pays participants afin d'améliorer l'adoption de solutions peu coûteuses, éprouvées pour l'accès en milieu rural, lesquelles maximisent l'utilisation des ressources locales. Le programme ReCAP est géré par Cardno Emerging Markets (UK) Ltd.

www.research4cap.org

Acronymes, Unités et Devises

AfCAP	Africa Community Access Partnership (Partenariat pour l'accès communautaire en Afrique)
ANIPTMC	Association Nationale des Initiateurs et Propriétaires des Taxi-Motos du Congo
AsCAP	Asia Community Access Partnership (Partenariat pour l'accès communautaire en Asie)
CBT	Compulsory Basic Training (Formation de Base Obligatoire)
CC	Cubic Capacity (engine size) (Capacité cubique (taille du moteur))
CPN	Consultation Prénatale
CNPR	Commission Nationale de Prévention Routière
CONADEP	Commission Nationale de Délivrance des Permis de Conduire
DFID	Department for International Development (United Kingdom) (Département pour le Développement International (Royaume Uni))
DPS	Division Provinciale de Santé
FC	Franc Congolais (1 GBP = 2,048 FC au 06/09/19)
GBP	Livre Sterling
GPS	Global Positioning System
INPP	Institut National de Préparation Professionnelle
JICA	Japanese International Cooperation Agency (Agence Japonaise de Coopération Internationale)
MONUSCO	Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la stabilisation en République Démocratique du Congo
MTVC	Ministère de Transport et Voies de Communication
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
PMU	Project Management Unit (of ReCAP)
RDC	République Démocratique du Congo
ReCAP	Research for Community Access Partnership (Partenariat de recherche pour l'accès communautaire)
TRL	Transport Research Laboratory
UK	United Kingdom (of Great Britain and Northern Ireland) (Royaume Uni (Grande Bretagne et Ireland du Nord))
UKAid	United Kingdom Aid (Department for International Development, UK)
USD	Dollar Américain (1 USD = 1,664 FC au 06/09/19)

Résumé

Le projet "Améliorer la compréhension de l'utilisation avec sécurisée des motos et motos à 3 trois-roues pour le transport rural et les implications pour une formation appropriée et des cadres réglementaires" a été mené au Ghana, au Kenya, en Tanzanie et en Ouganda entre septembre 2017 et mars 2019. En février 2019, la recherche a été étendue à un cinquième pays, la République démocratique du Congo.

L'utilisation de motos a considérablement augmenté en Afrique ces dernières années. Les motos sont souvent utilisées comme taxis, car les motocyclistes font payer un prix pour transporter des passagers ou des marchandises. Dans les zones rurales, les taxis motos jouent un rôle crucial dans la connexion des personnes aux services et des fermes aux marchés, et dans de nombreux pays, les motos sont les véhicules les plus couramment utilisés sur les routes rurales. Dans certains pays, dont le Ghana, l'utilisation de motos pour transporter des passagers qui payent est interdite, quoique cette mesure ne soit toujours pas appliquée, en particulier dans les zones rurales. Les motos à trois roues sont également utilisées dans certaines zones rurales, bien que leur nombre soit nettement moins élevé.

Ce rapport final sur la RDC fournit une brève introduction au projet et décrit ensuite les résultats des activités de recherche en RDC. Il présente également les résultats et recommandations issus d'un atelier des partenaires qui s'est tenu le 17 octobre 2019.

L'objectif global de ce projet est d'améliorer les connaissances et la compréhension concernant les moyens efficaces qui permettent aux populations rurales de bénéficier de l'utilisation sécurisée des motos et des motos à trois roues, en mettant l'accent sur les taxis-motos en milieu rural, la formation des motocyclistes, les cadres réglementaires appropriés et les méthodes d'application réalistes.

Pour ce faire, un examen de la législation, de la formation et de l'application des lois sur les taxis-motos et les taxis-motos à trois roues a été effectué. Un large éventail de partenaires a été engagé et ils ont partagé leurs points de vue sur les taxis-motos et taxis-motos à trois roues à travers une enquête sur les avantages et les inconvénients. L'enquête a été réalisée dans deux provinces, Tshopo et Kinshasa, pour obtenir des informations auprès des motocyclistes, des passagers, des propriétaires de taxis et des propriétaires de motos destinées au transport des marchandises, ainsi que des membres de la communauté qui n'utilisent pas de taxis-motos ou taxis-motos à trois roues. Au total, 296 entretiens ont été menés avec succès et les résultats sont présentés dans ce rapport final.

L'étude a révélé que les taxis-motos sont le moyen de transport le plus disponible et accessible dans les zones rurales de la RDC. Ils sont particulièrement importants pour assurer l'accès aux soins de santé, créer des opportunités d'emploi, soutenir le secteur agricole et offrir des avantages économiques par rapport aux autres modes de transport.

Outre les nombreux avantages offerts par les taxis motos, il existe également des défis considérables. Les motocyclistes, les passagers et les autres usagers de la route sont souvent confrontés à des accidents liés à la moto, à des agressions, à des abus et à des problèmes de santé. Les motocyclistes manquent de formation et n'ont pas les documents requis par la loi pour exercer l'exploitation commerciale. Une très faible proportion de personnes dans les communautés rurales n'utilisent pas - ou ne peuvent pas - utiliser les taxis motos, mais pour la grande majorité, elles ont été considérées comme le mode de transport quotidien le plus courant.

Les résultats de cette étude peuvent être utilisés par le gouvernement de la RDC et d'autres partenaires pour mieux comprendre les problèmes liés aux taxis-motos dans les zones rurales et pour élaborer des politiques et des pratiques permettant d'optimiser leurs avantages et de minimiser les inconvénients.

1. Introduction

1.1 Objectifs de la recherche

L'objectif général du projet était d'améliorer les connaissances et la compréhension concernant les moyens efficaces permettant aux populations rurales de bénéficier de l'utilisation sécurisée des motos et motos à trois roues, en mettant un accent sur les taxis-motos en milieu rural, sur la formation des motocyclistes, des cadres réglementaires appropriés ainsi que des méthodes d'application réalistes.

1.2 Pays de la recherche

La recherche a été menée en République démocratique du Congo (RDC) et s'appuie sur des recherches similaires entreprises en 2018 au Ghana, au Kenya, en Tanzanie et en Ouganda. Les cinq pays sont représentés dans la figure 1.



Figure 1 Les cinq pays du projet

Le projet est soutenu par le gouvernement de la RDC par l'intermédiaire de l'institution partenaire locale AfCAP, en particulier la Cellule Infrastructure, au sein du Ministère de l'Infrastructure, Travaux Publics et Reconstruction¹.

Selon le Rapport de la situation mondiale sur la sécurité routière de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour 2018, il n'existe actuellement aucune donnée disponible sur le nombre de motos et motos à 3 roues en RDC (OMS, 2018).

1.3 Contexte

L'utilisation de motos a beaucoup augmenté en Afrique ces dernières années, tant en milieu urbain que rural. Dans plusieurs pays africains, dans les zones rurales, les motos sont souvent les véhicules les plus couramment trouvés et les trajets qui étaient auparavant effectués à pied ou à vélo le sont désormais à l'aide d'une moto. Cela a été démontré lors de recherches antérieures menées par ReCAP au Ghana, au Kenya, en Tanzanie et en Ouganda, et c'est certainement le cas en RDC.

¹ Cellule Infrastructure, est un organe technique du Ministère de l'Infrastructure, Travaux Publics et Reconstruction (MITPR), avec une autonomie administrative et financière.

Des recherches supplémentaires menées par AfCAP et ReCAP ont exploré les avantages et les défis de cette augmentation de l'utilisation de la moto dans les zones rurales, ainsi que les besoins des utilisateurs, les contraintes et les problèmes politiques (Starkey, 2016). Plus d'informations concernant cette recherche peuvent être trouvées dans la [bibliothèque d'accès rural ReCAP](#).

Les motos sont souvent utilisées comme taxis, les motocyclistes² faisant payer un prix pour transporter des passagers ou des marchandises. Dans les zones rurales, les taxis-motos jouent un rôle crucial dans la connexion des personnes aux services et des fermes aux marchés. Ils créent des emplois, principalement pour les jeunes hommes qui louent des motos afin d'exercer des taxis à titre temporaire, ils sont aussi une source de revenu pour les propriétaires de motos.

Les motos comblent souvent une lacune dans la fourniture de services de transport "conventionnels" tels que les minibus et les taxis ruraux, en assurant le transport directement du domicile des personnes vers les routes principales, les centres commerciaux de villages et aux services essentiels tels que les hôpitaux et les marchés. Soutenu par l'utilisation désormais répandue des téléphones mobiles en Afrique rurale, le transport à moto est très pratique et, de ce fait, très populaire auprès des populations rurales.

Cependant, le transport par motos dans les zones rurales n'est certainement pas sans risque et il a été démontré qu'il en résulte des accidents, des problèmes de santé chez les motocyclistes et des atteintes à la sécurité personnelle (Bishop et al, 2018). Les tentatives des gouvernements pour réglementer l'utilisation des taxis-motos n'ont pas réussi à suivre le rythme de l'afflux rapide de motos sur le continent et de la forte demande de leurs services par les populations.

1.4 Contexte de l'utilisation des motos et des motos à trois-roues en RDC

L'Ouganda, qui forme une frontière avec la RDC, a été le premier pays d'Afrique de l'Est dans lequel des motos étaient utilisées comme taxis, cela a été noté pour la première fois dans les années 80. Le terme maintenant très répandu "boda boda" (qui signifie "frontière à frontière") a été inventé à la frontière entre l'Ouganda et le Kenya, où les premiers vélos, puis les motos, ont été utilisés pour transporter des personnes entre les deux postes frontières. Il est probable que l'utilisation de taxis-motos soit arrivée en RDC depuis la frontière ougandaise.

Bien qu'il n'y ait pas de données vérifiables concernant le nombre de motos à deux et à trois-roues enregistrées en RDC, la grande majorité des partenaires ont reconnu le rôle crucial que jouent les taxis-motos pour combler le vide laissé par le manque de services de transport conventionnels. Cependant, selon le tableau A2 du Rapport de la situation mondiale sur la sécurité routière de l'OMS (2018), il y a eu environ 26529 décès dus à des accidents de la circulation en 2016 en RDC, dont 11,7% seraient des conducteurs des motos à deux et à trois roues. Ceci est basé sur une population de 78,74 millions d'habitants en RDC en 2016.

Au cours de cette étude, les motocyclistes ont souvent exprimé leur inquiétude concernant le mode d'application de la loi relative aux motos à deux et à trois roues, le mauvais traitement qu'ils subissent de la part des conducteurs de véhicules à quatre roues et au risque élevé d'accidents.

Selon les entretiens avec les partenaires, les tentatives de réglementation du secteur ont été difficiles et ont récemment débouché sur la décentralisation de la réglementation et à la responsabilisation de différentes provinces en matière de formation.

Malgré les défis auxquels le secteur est confronté, les taxis-motos restent un moyen de transport important. Dans certaines zones rurales, ils sont le seul moyen de transport motorisé et sont couramment utilisés même en cas d'urgence.

² Dans ce rapport, le terme 'motocycliste' est utilisé pour faire référence au conducteur d'une moto ou d'une moto à trois roues. Donc motocycliste n'inclut pas les passagers.

1.5 Méthodologie de recherche

Trois activités principales ont été menées dans le cadre de cette étude. Ces activités étaient les suivantes :

- Un examen du cadre réglementaire et des méthodes d'application de la loi relatives aux taxis-motos à deux et à trois roues ;
- Une révision de la formation des conducteurs des taxi-motos et motos à trois roues ;
- Une enquête sur les avantages et les inconvénients des taxis-motos et motos à trois roues, menée parmi les conducteurs et autres utilisateurs dans les zones rurales ;
- Enquêtes pour comprendre les obstacles, quant à l'utilisation des taxis-motos et moto à trois roues, rencontrés par certains membres des communautés étudiées.

L'enquête sur les avantages et les inconvénients a été réalisée sur six sites différents à travers la RDC dans deux provinces: la province de Kinshasa et la province de Tshopo. La province de Kinshasa est située à l'ouest de la RDC près de la frontière congolaise. Les sites d'enquête dans la province de Kinshasa étaient situés à 120 km de la ville de Kinshasa. La province de Tshopo est située dans la zone nord-est / centrale de la RDC et les sites d'enquête étaient situés jusqu'à 90 km de la ville de Kisangani. Tous les sites étaient difficiles d'accès par les services de transport conventionnels.

2 Résultats de la recherche en RDC

2.1 Cartographie et engagement des partenaires

Un exercice de cartographie des partenaires en RDC a identifié un total de 20 partenaires clés qui ont des responsabilités ou des intérêts liés aux taxis-motos et motos à trois roues dans les zones rurales, représentant le gouvernement, le secteur privé et la société civile. Une liste complète de ces partenaires se trouve dans le [Rapport de Démarrage](#) de ce projet (van der Weijde, 2019).

Depuis son introduction, le secteur de motos a été considéré comme un secteur informel, souvent caractérisé par des motocyclistes et des motos largement non réglementés, présentant de mauvaises habitudes de conduite et étant difficiles à gérer. La plupart des motocyclistes n'ont reçu aucune formation officielle et beaucoup fonctionnent sans permis de conduire et ne portent pas de casque. Il y a un grand nombre d'accidents, en particulier dans les zones à fort trafic. La consommation excessive d'alcool est également associée aux motocyclistes par certains partenaires.

Malgré ces défis, les motos sont généralement considérées comme un mode de transport essentiel qui offre à la population des possibilités accrues d'emploi, un accès accru aux services sociaux entre les zones rurales et périurbaines, aux centres médicaux, aux marchés, pour les voyages sociaux et d'autres avantages économiques. La majorité des motos n'appartiennent pas aux motocyclistes, elles sont plutôt louées auprès des propriétaires par les motocyclistes.

Selon la Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR), ou la Commission de la Sécurité Routière, il y a eu 12554 accidents et 407 décès dans la ville de Kinshasa en 2018. De ce nombre, 195 accidents et 40 décès ont été signalés comme concernant des motocyclistes. Cela n'inclut pas les passagers ou les piétons signalés. Sur la base des commentaires recueillis lors des réunions des partenaires, le nombre d'accidents signalés de motos et motos à trois roues est susceptible d'être gravement sous-estimé, car la police n'est généralement appelée qu'en cas de décès ou de blessure grave causée par l'accident. Les données sur les accidents de motos en milieu rural ne semblent pas exister.

2.2 Examen du cadre de réglementation et des méthodes d'application des règlements relatifs aux taxis-motos et motos à trois roues

2.2.1 Aperçu

L'utilisation de motos et motos à 3 roues pour transporter des passagers et / ou des marchandises moyennant un tarif est autorisée en RDC.

La législation clé en matière des motos et motos à trois-roues est le Code de la Route, l'équivalent de ce que l'on appelle le Road Traffic Act dans de nombreux autres pays, qui constitue effectivement une législation nationale. La dernière révision du Code de la Route a eu lieu en 2018. Tous les partenaires ont mentionné le Code de la Route comme un document de base régissant le transport routier.

L'utilisation de motos et motos à trois-roues pour transporter des passagers et / ou des marchandises moyennant un tarif est autorisée par la loi en RDC.

L'équipe du projet n'a pas été en mesure de trouver d'exemples d'adaptation effective de la législation au niveau provincial, bien que certains intervenants au niveau provincial aient laissé entendre que cela était en cours.

Il convient de noter que le cadre réglementaire et les méthodes d'application en RDC ont été développés au niveau central et ont été initialement mis en œuvre dans tout le pays. Cependant, depuis la décentralisation de 2013, les provinces ont été habilitées à élaborer et à mettre en œuvre une législation sur les transports motorisés conforme aux besoins de leur province. En dépit de ce fait, il est ressorti des discussions avec les partenaires du gouvernement que les provinces restent tributaires des lois initiales établies dans la province de Kinshasa, et en particulier par le gouvernement national dans la ville de Kinshasa. L'équipe du projet n'a pu trouver d'exemples de cas où la législation avait été effectivement adaptée au niveau provincial, bien que certains intervenants au niveau provincial aient suggéré que cela était en cours.

Il est important de noter que la vérification du niveau d'adaptation de toutes les lois provinciales en RDC ne serait possible qu'en visitant les 26 provinces, ce qui dépassait le champ de ce projet. Par conséquent, les politiques, la législation et le matériel de formation provenaient principalement d'organismes situés dans la ville de Kinshasa. De même, les partenaires responsables de l'élaboration et du suivi de ces documents sont généralement basées à Kinshasa. Alors que des représentants du ministère, des décideurs et des organismes chargés de l'application des lois ont été identifiés dans les deux sites de recherche de la province de Kinshasa et de la province de Tshopo, la majorité des politiques, de la législation et de la formation provenaient du gouvernement national de la ville de Kinshasa. De plus, les deux provinces visitées ont indiqué qu'elles mettaient actuellement à jour leur cadre réglementaire et leurs méthodes d'application.

2.2.2 Exigences et processus législatifs

Selon le Bureau d'Engins et des Cyclomoteurs de la Ville Province de Kinshasa, les propriétaires / conducteurs sont tenus de posséder :

- Le certificat d'immatriculation de la moto et la plaque d'immatriculation valides
- Le Permis de conduire valide
- Le certificat de contrôle technique biannuel (ou d'inspection mécanique des motos)
- La Vignette annuelle
- L'assurance véhicule valide
- Le Permis d'exploitation / l'Autorisation de transport pour taxi- moto (obligatoire pour le transport de personnes ou de marchandises sur base commerciale)

L'enregistrement d'une moto et l'obtention d'une plaque d'immatriculation coûtent 40³ USD. La vignette, une taxe sur les motos, est une introduction récente dans la province de Kinshasa et il est prévu un important effort de sensibilisation avant la mise en œuvre de la taxe. La vignette, qui est déjà en place pour les voitures, n'a pas encore été activée pour les motos en raison d'un manque de volonté politique, ce qui a conduit à une exemption de taxe jusqu'à présent. La vignette coûtera 21 USD pour les motos et 25 USD pour les véhicules à trois roues.

Dans la province de Kinshasa, il incombe à l'État, en particulier à la Commission Nationale de Délivrance des Permis de Conduire (CONADEP), de délivrer les permis de conduire. L'obtention d'un permis nécessite que le cycliste effectue un test médical de vision, un examen pratique et un examen théorique. Les fonctionnaires du ministère indiquent que le processus pour les obtenir est relativement simple, mais les motocyclistes sont souvent incapables de payer ces services ou croient que ces documents ne sont pas nécessaires.

Le système actuel de livraison des permis de conduire a été suspendu en RDC pendant son examen. Le nouveau système obligera les conducteurs à suivre un cours de formation et à passer des examens théoriques et pratiques dans une école de conduite reconnue. Après avoir réussi à l'examen, le candidat recevra un certificat ou un brevet qu'il pourra présenter au ministère provincial des Transports et Voies de communication (MTVC) afin d'obtenir un permis. Cependant, même si le système d'octroi des permis a été officiellement suspendu, des permis sont toujours délivrés par le gouvernement selon un certain nombre de partenaires.

Des lois claires sont en place en RDC en ce qui concerne les motos dans "le code de la route" ; les exigences relatives au port du casque fixé par une jugulaire, le transport de passagers et de marchandises, les exigences quant à l'éclairage et le freinage et l'inspection mécanique des véhicules (tous les six mois pour les véhicules de transport de passagers, y compris les motos et motos à 3 roues).

2.2.3 Défis posés à l'application de la loi

Dans le cadre de cette étude, des entretiens au niveau national et local ont révélé qu'il y a plusieurs défis quant à l'application de la loi relative aux taxis-motos en RDC, tant dans les zones rurales qu'urbaines. Un sujet de discussion commune lors des entretiens avec les partenaires inclut le manque de :

- Connaissance et respect du Code de la Route
- Préoccupation concernant le nombre élevé d'accidents
- Application des lois relatives aux motos et aux trois-roues
- Immatriculation et taxation des véhicules
- Permis de conduire
- Formation formelle
- Réglementation des auto-écoles, y compris la définition d'un curriculum minimal

Même lorsqu'ils disposent des documents nécessaires, les conducteurs des motos semblent craindre d'être interpellés par la police et soumis à des pressions pour procéder à des paiements. C'est l'une des raisons pour lesquelles les conducteurs manquaient de motivation pour acquérir les documents nécessaires. On a également observé que les conducteurs ignoraient de s'arrêter à l'ordre de la police et manifestaient une conduite agressive faisant preuve d'un manque de respect pour les policiers.

A Kisangani, dans la province de Tshopo, la Police explique que les motos ne sont pas vraiment contrôlées par les agents de la circulation routière. En conséquence, le comportement inapproprié du motocycliste, la propriété des documents juridiques requis et l'utilisation de l'équipement de protection sont négligés.

³ La RDC utilise le FC et le USD

En plus, les policiers, dans l'exercice de leur devoir de régulation de la circulation, ont évoqué une faible capacité de contrôler les conducteurs, principalement en raison d'un manque de ressources pour s'acquitter correctement de leurs fonctions. Les conducteurs ont souvent refusé de stopper et sont irrespectueux envers la police, menaçant parfois les policiers en venant en masse au poste de police.

Ministère des Transports et Communication

“La moto est un mode de transport utilisé par tous pour de nombreuses raisons. C'est probablement le mode de transport le plus important ici (dans la Ville de Kinshasa) et dans les zones rurales. Mais le secteur n'est pas bien réglementé. C'est informel car on n'a pas besoin d'un permis pour l'exploiter, on n'a pas à respecter les lois car c'est non réglementé et non organisé, on n'a pas besoin d'être enregistré, et c'est très facile d'accéder à ce mode de transport.”

M. Bagula – Ministère des Transports et Voies de Communication, Kinshasa

Selon le MTVC, le secteur de la moto n'est pas bien réglementé. La plupart des motocyclistes n'ont pas de permis, n'immatriculent pas leurs véhicules et ne connaissent pas le contenu du Code de la Route. Le ministère reconnaît également qu'il est difficile de faire respecter la loi concernant les permis pour les motocyclistes.

Des cas de corruption de la part de la police ont également été rapportés. Pendant la vérification de permis de conduire, d'immatriculation de la moto ou d'assurance, si le conducteur ne dispose pas des documents nécessaires, on dit que la police attend un paiement compris entre 5 000 et 25 000 FC avant de relâcher le motocycliste. L'Association Nationale des Initiateurs et Propriétaires de Taxis-Motos du Congo (ANIPTMC) affirme que tant que les conducteurs sont tenus de payer ces "frais", les conducteurs ne pourront pas payer la contribution à versée à leur association, ni les frais pour obtenir les documents tels qu'un permis et l'immatriculation d'une moto, ou le coût de la formation.

Selon le Bureau d'Engins et Cyclomoteurs, il est difficile d'assurer la réalisation d'activités telles que l'enregistrement et la délivrance de permis. Chaque jour, de nouvelles motos entrent à Kinshasa. Le Bureau d'Engins et Cyclomoteurs estime que si l'on renforce l'application de la loi concernant les conducteurs des motos, ils se conformeront plus rigoureusement aux exigences.

2.2.4 Associations de motocyclistes

Historiquement, il y a eu quatre associations de motocyclistes reconnues par le gouvernement en RDC, dont l'ANIPTMC est la seule qui remplit actuellement tous les critères légaux et reste reconnue par le gouvernement. Cependant, d'autres associations ont été identifiées dans les deux provinces ciblées par cette étude.

Toutes les associations consultées ont accepté les motocyclistes et les propriétaires de motos et de motos à trois-roues. Les associations sont généralement basées dans les centres urbains et étendent leur portée par le biais de sous-sections gérées par des comités. La structure de chaque association comprend généralement un président aux niveaux national, provincial, territorial et communal. Le personnel de l'association travaillerait bénévolement et ne touche aucun salaire. Cependant, il semble qu'ils reçoivent une sorte de compensation provenant des contributions versées par les membres.

Les membres sont identifiés par une carte de membre et doivent payer des frais réguliers. Selon les associations, cependant, seule une faible proportion de motocycliste est en mesure de payer leur cotisation.

L'avantage d'être membre d'une association est son rôle dans la représentation et la protection de ses membres. Les associations soutiennent également les motocyclistes et leurs familles s'ils rencontrent des difficultés avec la police, ainsi que s'ils sont impliqués dans un accident ayant entraîné des dommages, des blessures ou la mort. Au cours de l'enquête et de diverses interviews, les dirigeants et les membres d'associations ont affirmé que les associations offraient auparavant plus d'avantages, tels que des assurances, mais ce n'est plus le cas.

Les associations de conducteurs des motos se sont avérées être populaires parmi les motocyclistes. Selon l'enquête sur les avantages et les inconvénients, 62% des motocyclistes interrogés sont membres d'une association de motocyclistes. Il s'agit d'une proportion plus élevée de motocyclistes par rapport aux quatre autres pays du projet. L'ANIPTMC a affirmé avoir plus de 441 000 membres en RDC, y compris des membres contributeurs et non contributeurs.

Les associations et les représentants du gouvernement ont donné des réponses variées aux questions concernant leurs relations de travail. Bien qu'il semble que les associations soient en contact avec les organes ministériels, leur collaboration est minime. Au cours d'une interview, le président d'une association a affirmé qu'il se sentait oublié par le gouvernement, en ce sens qu'il ne reçoit aucune aide financière, alors même qu'il exerce un service public. Une autre association a affirmé qu'elle n'interagissait pas avec le gouvernement et ne recevait aucun soutien. L'association a indiqué qu'"ils ne s'occupent pas de la politique, ou vice versa".

Lorsqu'on a demandé aux associations si elles seraient disponibles pour soutenir la formation et la sensibilisation des conducteurs de motos, toutes ont répondu positivement, si le financement et le soutien nécessaires étaient fournis. Les organes ministériels et de formation ont convenu que les associations auraient une influence positive sur la disponibilité de la formation. Cependant, la mise en œuvre de ce règlement à Kisangani présente certains défis, car l'association des motocyclistes est actuellement suspendue en raison de prétendues irrégularités.

2.3 Révision de la formation des conducteurs des taxi-motos et motos à 3 roues

Il n'existe actuellement aucun programme national de formation pour les motocyclistes. Cependant, le MTVC et la CNPR (Commission Nationale de Prévention Routière) sont favorables à la mise au point d'un tel programme afin d'améliorer la compétence des conducteurs.

Il existe cependant une remise à niveau, ou un manuel de remise à niveau, publié en 2018, à l'intention des chauffeurs et conducteurs de motos et motos à 3 roues en République démocratique du Congo. Ce manuel a été introduit pour amener les détenteurs de permis actuels à un niveau national minimum de connaissances requises aux usagers de la route. Il comporte un module spécifique à la conduite de la moto qui contient des conseils clairs et des recommandations à suivre pour les motocyclistes, lesquels vont plus loin que la loi fondamentale. Par exemple, tout en confirmant la nécessité d'un casque approprié, le manuel recommande ensuite le port de gants, d'un gilet, d'un pantalon et de bottes, en expliquant clairement les raisons pour lesquelles ils doivent être portés. Une formation, ou remise à niveau, est exigée pour tous les détenteurs actuels de permis et est dispensée sur une période de cinq jours, en raison de deux heures par jour. Cette formation est dispensée par le Ministère de Transports et Communication afin d'améliorer les connaissances des conducteurs et la sécurité routière. La remise à niveau est actuellement offerte gratuitement, bien qu'un nouveau permis coûte 35 USD.

Les auto-écoles reconnues par le gouvernement doivent répondre à des exigences spécifiques pour être enregistrer. Celles-ci incluent :

- Une adresse physique
- Des Terrains où la formation pratique peut être menée
- Des infrastructures administratives comprenant un bureau pour le directeur et le secrétaire de l'école
- Une salle de classe avec un tableau sur lequel écrire

- Un ordinateur et un projecteur
- Un équipement viable tel qu'une voiture /une moto
- Un personnel qualifié pour donner la formation
- Un compte bancaire
- Preuve de paiement des taxes

En principe, le ministère de Transports et Voies de Communication de la province évalue chaque année l'école afin de s'assurer qu'elle respecte toujours les exigences minimales. Il n'y a pas d'école de formation agréée dans les villages où les enquêtes ont été menées. Les écoles de formation agréées les plus proches sont situées dans les centres urbains - Kinshasa et Kisangani. À Kisangani, il n'existe qu'une seule école de formation. À Kinshasa, il existe 8 auto-écoles reconnues. Sur les quatre auto-écoles interrogées dans la province de Kinshasa, toutes ont expliqué qu'il y avait peu ou pas de demande de formation de la part des motocyclistes. L'équipe du projet a identifié un centre de formation officiel proposant une formation pour motocyclistes à Kisangani, "l'Institut National de Préparation Professionnelle (INPP)", qui possède des succursales dans plusieurs provinces avec le soutien financier de l'Agence japonaise de coopération internationale la "JICA". Bien que l'INPP de Kisangani offre une formation aux conducteurs des motos de la province, ils ont toutefois indiqué que la demande pour ce type de formation était extrêmement faible. Lorsqu'on lui a demandé, une association de motocyclistes pensait que cette formation n'était pas abordable pour les motocyclistes, qui est offerte à 110 000 FC dans la province de Kisangani.

Presque tous les partenaires étaient d'accord qu'actuellement, la grande majorité des conducteurs des motos n'est pas formé. Même si un candidat qui fréquente une auto-école ne réussit pas au test, il peut néanmoins obtenir un permis, car il n'est pas nécessaire de fournir la preuve qu'il a réussi sa formation avant de passer un examen de conduite base.

L'enquête sur les avantages et les inconvénients menée dans le cadre de ce projet a confirmé cette hypothèse et a révélé qu'aucun des motocyclistes interrogés n'avait suivi de formation officielle.

À Kisangani, la police a également collaboré avec le ministère de Transport et Voies de Communication ainsi qu'avec la Division des transports en ce qui concerne la mise en place des activités de formation et de sensibilisation.

2.4 Opportunités

Tant au niveau national que provincial, le Ministère des Transports et Voies de Communication souhaite harmoniser le programme de formation et les règlements des écoles de formation en une seule norme nationale. Lors de la conception de ces normes, le MTVC estime également que le contexte local de la RDC doit être pris en compte, étant donné que la majorité des réglementations actuelles en matière de formation proviennent d'autres pays francophones comme la Belgique. Actuellement, le MTVC de Kisangani examine les règlements en vigueur pour toutes les catégories de motos et a recommandé une étude pour déterminer les modifications nécessaires.

A Kinshasa, le MTVC provincial révisé également son cadre réglementaire et ses méthodes d'application afin d'améliorer les directives disponibles aux transports motorisés. La Division des transports (au sein du MTVC) de Kisangani envisage également d'organiser une formation de recyclage et des séminaires pour les motocyclistes, mais il n'y a pas de calendrier précis pour cette activité.

L'Association des Motocyclistes de la Province de Tshopo, le Ministère des Transports et Voies de Communication et la Division des transports ont chacun déclaré qu'ils envisageraient de travailler en collaboration pour accroître les possibilités de sensibilisation et de formation pour les motocyclistes. Cependant, la suspension actuelle de l'Association des motocyclistes doit d'abord être traitée avant de pouvoir être introduite.

Selon l'INPP de Kisangani, tous les acteurs (conducteurs, Ministère de Transports et Voies de Communication, INPP) ont des exigences différentes qui doivent être pris en compte, notamment une meilleure coordination, la prise en compte du coût de l'organisation d'une formation de qualité et la création d'une demande pour la formation.

Il est également nécessaire de mettre l'accent sur les permis, l'enregistrement des taxis-motos et l'application des règles afin de garantir que les motocyclistes disposent de ces documents, ce qui permettrait de créer un secteur mieux réglementé et plus sûr.

2.5 Enquête sur les avantages et les inconvénients des taxis-motos et motos à 3 roues

Une compréhension complète des avantages et des inconvénients des motos et motos à 3 roues dans les zones rurales est nécessaire pour aider les décideurs à élaborer des politiques et une législation appropriées et efficaces pouvant être mises en œuvre et appliquée de manière réaliste.

Les résultats de cette activité donneront aux décideurs une vision équilibrée des avantages et des inconvénients des motos et motos à 3 roues dans les zones rurales, à partir des points de vue de ceux qui les possèdent, les conduisent et les utilisent, et apportera également un éclaircissement dans les perspectives des non-utilisateurs. Cela ajoutera donc à l'ensemble des connaissances sur les avantages et les inconvénients des motos et motos à 3 roues pour la mobilité en milieu rural.

En RDC, l'enquête a été menée dans trois zones différentes. Deux zones se trouvaient dans la province de Tshopo et une dans la province de Kinshasa. Dans chaque zone, deux villages différents ont été sélectionnés.

L'enquête comprenait des entretiens avec des personnes appartenant à cinq groupes d'utilisateurs différents :

1. Les conducteurs de motos et motos à 3 roues
2. Les passagers des taxis-motos et motos à 3 roues
3. Les propriétaires de taxis-motos et motos à 3 roues
4. Les propriétaires des motos et motos à 3 roues destinées au transport des marchandises
5. Les non-utilisateurs "personnes qui utilisent très rarement ou jamais les taxis-motos et motos à 3 roues"

Les questionnaires ont couvert les sujets suivants :

- Opinions générales
- Economie et finances
- Accès et mobilité
- Blessures et problèmes de santé
- Criminalité et sécurité personnelle
- Accès aux services et équipements de protection

2.5.1 Sites de l'enquête

L'enquête sur les avantages et les inconvénients a été menée dans six sites différents de la RDC. Le tableau 1 présente les six sites et des informations plus détaillées sont présentées dans les tableaux 2 à 4.

Tableau 1 Sites de l'enquête, RDC

Milieu	Province	Zone de Santé ⁴	Village	# Des répondants
Rural, mais à 9km de Kisangani	Tshopo	Lubunga	Batiagayi	99
Rural, mais à 8km de Kisangani	Tshopo	Lubunga	Lula	
Rural, à 90km de Kisangani	Tshopo	Wanie Rukula	Babingi	100
Rural à 23km de Kisangani	Tshopo	Wanie Rukula	Madula	
Rural à 105 km de la ville Kinshasa	Kinshasa	Maluku I	Impini	97
Rural à 120 km de la ville de Kinshasa	Kinshasa	Maluku I	Musabu	

Les informations sur les sites ont été obtenues par le biais des profils du site du Ministère de la Santé ; des entretiens avec les dirigeants locaux, des discussions avec la population locale et par l'observation générale faite par l'équipe du projet. Ces informations doivent être considérées comme un instantané de ce qui a été trouvé lors de la courte visite dans chaque site, plutôt que comme un profil complet.



Source: ArcGIS

Figure 2 Carte de tous les sites de l'enquête en RDC : Babingi, Batiagayi, Impini, Lula, Madula, Musabu,

⁴ Une Zone de Santé est une entité décentralisée qui planifie et applique les stratégies des soins de santé conformément aux stratégies, lignes directrices et normes de santé adoptées au niveau du système centrale

Table 2 Sites dans la Zone de Santé de Lubunga, Province de Tshopo

	Village : Batiagayi Zone de Santé : Lubunga, Osio Route: Opala	Village: Lula Zone de Santé : Lubunga, Ngene Ngene Route: Ubundu
Localisation et accès	• Latitude : 0.445833 • Longitude : 25.153333 • 9 km du centre-ville (Kisangani) le long de la route Opala • 9 km de la route asphaltée la plus proche • Site le moins éloigné (accessible par moto à partir de Kisangani, et la pirogue doit toujours être utilisé)	• Latitude : 0.446389 • Longitude : 25.193889 • 8 km du centre-ville (Kisangani) le long de la route Ubundu • 8 km de la route asphaltée la plus proche • Le site est à 8 km de Kisangani de Kisangani mais la route est dans un état total de délabrement.
Options de transport	• Les Motos et les vélos sont les principaux modes de transport • Accessible toute l'année par moto et par vélo.	• Les Motos et les vélos sont les modes de transport prédominants. Les vélos sont aussi très communs. • Les motos et les vélos sont utilisés durant toutes l'année.
Population	• Village de Batiagayi: 1.467 habitants • Groupes ethniques : Alengola, Bakumu, Bambole, Batopoke, Bangandu, Lokele, Bazimba and Batetela.	• Village de Lula: 840 habitants • Groupes ethniques: Baniamituku, Basoko, Bamongo, Walengola and Batopoke.
Economie	• Dépend de l'agriculture et de l'élevage. Les produits les plus cultivés sont le manioc, le riz et la courge. Les jeunes motocyclistes sont minoritaires car la majorité des jeunes sont agriculteurs.	• Dépend de l'agriculture principalement le manioc et le riz • Plusieurs jeunes sont agriculteur, certains jeunes travaillent comme conducteurs des taxis-motos.
Développement récent	• L'arrivée des motos, des téléphones mobiles, et des nouvelles chaînes de télévision est considérée comme un développement récent dans le village. Les motos ont créé de l'emploi pour les jeunes et facilitent la mobilité de la population.	• L'arrivée des motos, des téléphones mobiles, et des nouvelles chaînes de télévision est considérée comme un développement récent dans le village. Les motos ont créé de l'emploi pour les jeunes et facilitent la mobilité de la population.
Problèmes locaux	• Conflict des terres • Longues distances à parcourir pour puiser l'eau des sources non aménagées • Après la pluie, des grandes flaques se forment sur la route (non asphaltée) qui devient glissante.	• Conflict des terres • Longues distances à parcourir pour puiser l'eau des sources non aménagées • Après la pluie, des grandes flaques se forment sur la route (non asphaltée) qui devient glissante.



Source: ArcGIS

Figure 3 Carte de Batiagayi a et Lula

Table 3 Sites près de la Zone de Santé Wanie Rukula, Province de Tshopo

	Village : Babingi	Village : Madula
Localisation et accès	• Latitude : -0.055833 • Longitude : 25.583611 • 32 km de BCZ (Bureau Central de Zone de Santé) de Wanie Rukula • 90 km de Kisangani	• Latitude : 0.465833 • Longitude : 25.372222 • 35 km de BCZ (Bureau Central de Zone de Santé) de Wanie Rukula • 23 km de Kisangani
Options de transport	• Les taxis-motos sont les principaux moyens de transport utilisés dans le village. • Accessible toute l'année par taxi-moto.	• Les taxis-motos sont devenus le principal mode de transport pour le village comme ils sont moins chers que d'autres transports motorisés. • Accessible toute l'année par taxi-moto.
Population	• 5.199 habitants • Beaucoup de jeunes	• 8,256 habitants • Beaucoup de jeunes
Economie	• Dépend de l'agriculture – principalement le maïs, le manioc et le riz. • La conduite des taxis-motos est la principale activité génératrice de revenu pour les jeunes hommes.	• Dépend de l'agriculture – principalement le maïs, le manioc et le riz. • La conduite des taxis-motos est la principale activité génératrice de revenu pour les jeunes hommes.
Développement récent	• Les taxis-motos ont apporté une certaine mobilité et quelques activités économiques.	• Les conducteurs des taxis-motos sont capables de payer les factures des soins médicaux plus facilement que d'autres classes sociales dans le village.
Problèmes locaux	• Pas de réseau cellulaire • Pas d'eau potable • Pas de système d'irrigation	• Pas de source d'eau potable

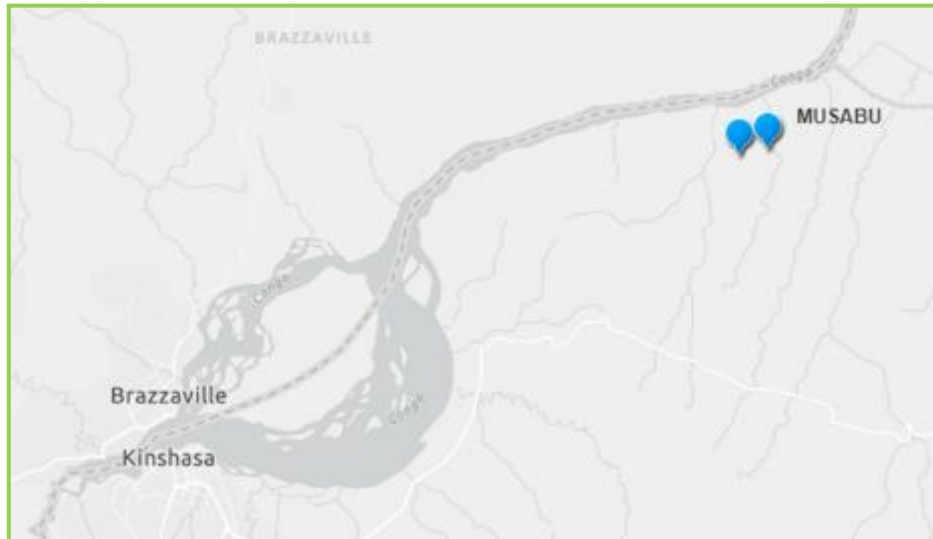


Source: ArcGIS

Figure 4 Carte de Madula et Babingi

Tableau 4 Sites de Maluku I, dans la province de Kinshasa

	Village d'Impini	Village de Musabu
Localisation et accès	• Latitude : -4.038056 • Longitude : 15.815 • Altitude : 704,4 m • 105 km du centre-ville de Kinshasa • 25 km de la route principale asphaltée • 70 km de la BCZS • 70 km de l'hôpital général	• Latitude : -4.033056 • Longitude : 15.840833 • Altitude : 665,1 m • 120 km du centre-ville de Kinshasa • 27 km de la route principale asphaltée • 80 km de la BCZS • 80 km de l'hôpital général
Options de transport	• L'accès est difficile, surtout pendant la saison des pluies. • Les motos sont le mode de transport prédominant.	• L'accès est difficile, surtout pendant la saison des pluies • Les motos sont le mode de transport prédominant. • Il existe également des camions transportant des produits agricoles. • Pendant la saison des pluies, le village est inaccessible avec une augmentation des coûts de transport.
Population	• 1 243 personnes • Plus de jeunes que de personnes âgées • Groupes ethniques : les Tekes sont dominants. Suivi des Yaka et Mbala.	• 4 500 personnes environ • Groupes ethniques : les Yakas dominant, suivis des Tekes et des Mbala.
Economie	• Dépend de l'agriculture, principalement du manioc - Les autres produits sont les aubergines, les piments rouges, les tomates, le gombo et le maïs.	• Dépend de l'agriculture, principalement du manioc - Les autres produits sont les aubergines, les piments rouges, les tomates, le gombo et le maïs.
Développement récent	• Les taxis-motos ont contribué à l'ouverture du village, permettant le transport de marchandises vers la ville à des fins commerciales.	• Les taxis-motos ont aidé le village à se développer. Il y a maintenant des magasins où vous pouvez trouver toute la nourriture trouvée à Kinshasa. Cela a également aidé à ouvrir le village.
Problèmes internes	• Pas d'eau potable • Pas d'électricité • Pas d'école • Routes peu développées	• Pas d'eau potable • Pas d'électricité • Routes peu développées



Source: ArcGIS

Figure 5 Map of Impini and Maluku

2.5.2 Répondants

Au total, 296 personnes ont participé à l'enquête sur les avantages et les inconvénients des taxis-motos et motos à 3 roues. Le tableau 5 montre la répartition des répondants au sondage.

Tableau 5 Répondants à l'enquête, RDC

	Taxis-motos				Taxis-motos à 3 roues				Non-utilisateurs
	Conducteurs	Passagers	Propriétaires	Propriétaires des motos pour transport des marchandises	Conducteurs	Passagers	Propriétaires des véhicules	Propriétaires des motos à 3 roues pour transport des marchandises	
Maluku I	36	30	10	15	0	0	0	0	6
Lubunga	34	30	10	15	0	0	0	0	10
Wanie Rukula	35	30	10	15	0	0	0	0	10
# total de répondants	105	90	30	45	0	0	0	0	26

Un certain nombre de structures de santé et d'hôpitaux ont également été visités pour mieux comprendre le lien entre l'utilisation de la moto et la santé des motocyclistes, des passagers et des autres usagers de la route.

En général, l'équipe d'enquête a été en mesure d'identifier facilement les conducteurs, les passagers, les propriétaires des motos et les propriétaires des motos destinés au transport des marchandises. Les non-utilisateurs étaient beaucoup plus difficiles à identifier. Quelques motos à trois roues ont été observées sur les routes entre Lubunga et Maluku, mais leur nombre était minime comparé au nombre de motos ; ce qui explique l'absence de répondants dans cette catégorie. C'était particulièrement le cas dans les zones rurales, ce qui est comparable aux quatre autres pays du projet, à l'exception du Ghana.

Bien que l'analyse des motos à 3 roues soit impossible, le manque d'utilisation des motos à 3 roues dans les zones rurales par rapport aux motos est une découverte intéressante en soi. Les coûts d'investissement plus élevés associés aux difficultés d'accès aux pistes rurales sont des raisons possibles à cela.

La figure 6 montre le profil d'âge des conducteurs des taxis-motos.

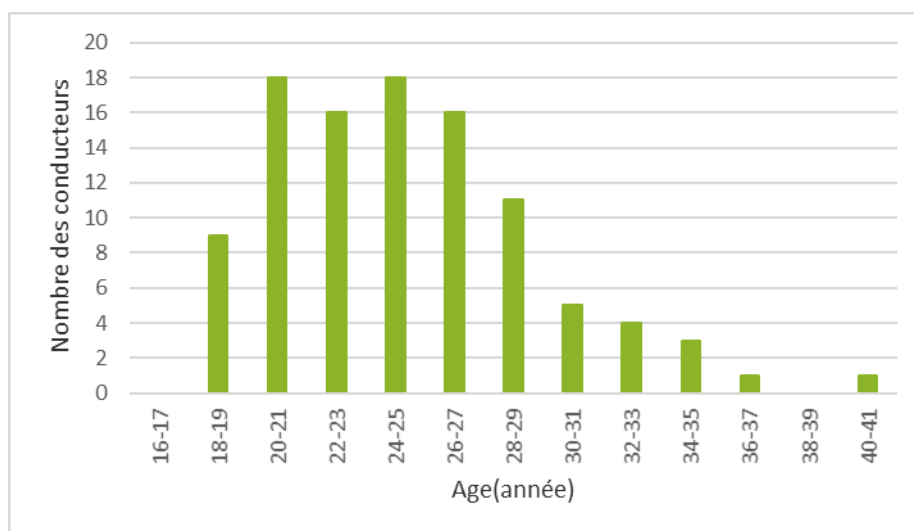


Figure 6 Profil d'âge des conducteurs des taxis-motos

Le graphique montre que la grande majorité des conducteurs interrogés avaient entre 20 et 30 ans. Sur les 105 conducteurs interrogés, un seul était une femme. Deux présentaient une forme d'incapacité, dont une déficience visuelle.

La figure 7 montre le niveau d'étude atteint par les répondants.

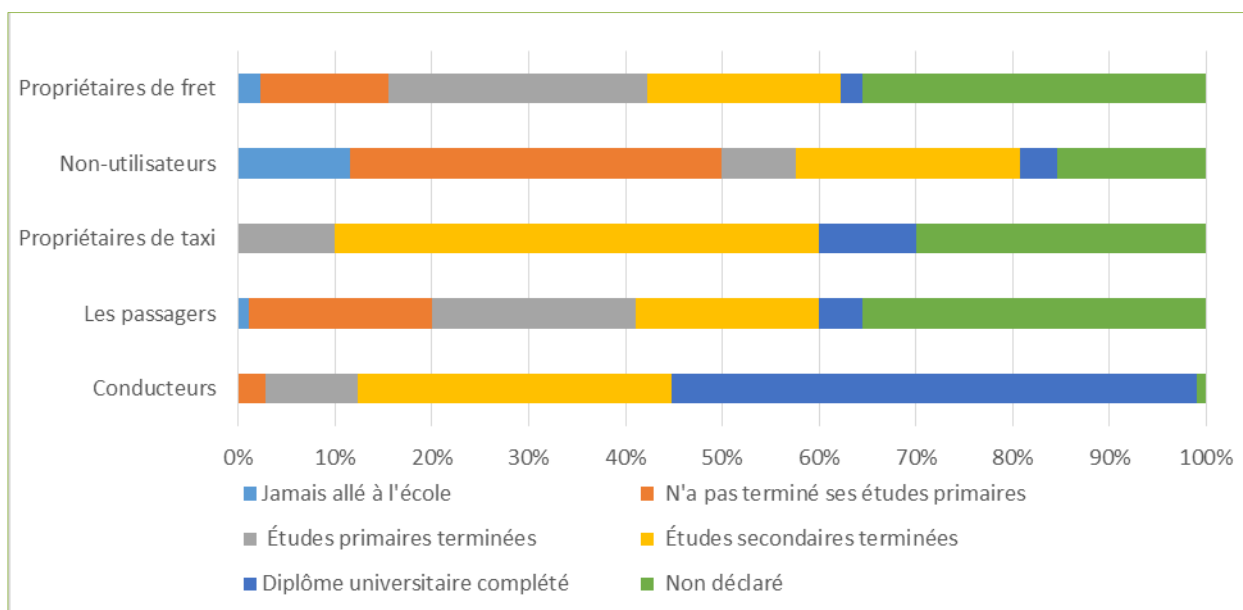


Figure 7 Profil du niveau d'étude des répondants de l'enquête, RDC

Cinquante-quatre pour cent des motocyclistes interrogés avaient obtenu un diplôme de l'enseignement supérieur / universitaire et 32% avaient terminé les études secondaires. Cela indique que les motocyclistes ont un niveau d'éducation plus élevé que celui de tous les autres groupes de répondants interrogés en RDC, tels que les propriétaires de motos et des motos destinés au transport des marchandises. En RDC les conducteurs semblent être plus instruits que dans les autres pays du projet, ce qui est peut-être lié aux difficultés rencontrées par les jeunes pour trouver un emploi.



Figure 8 Deux conducteurs de taxis-motos à Wanie Rukula.

Soixante-deux pour cent des conducteurs ont déclaré être membres d'une association de taxis-motos. Cependant, il semble être des définitions multiples de "adhésion" et ces motocyclistes peuvent ne pas tous être des membres qui payent entièrement.

Soixante-huit pour cent des motocyclistes ont déclaré qu'ils possédaient un téléphone mobile en état de marche, et parmi ces motocyclistes, 47% ont déclaré avoir accès à Internet sur leur téléphone.

La figure 9 montre l'âge et le sexe des passagers.

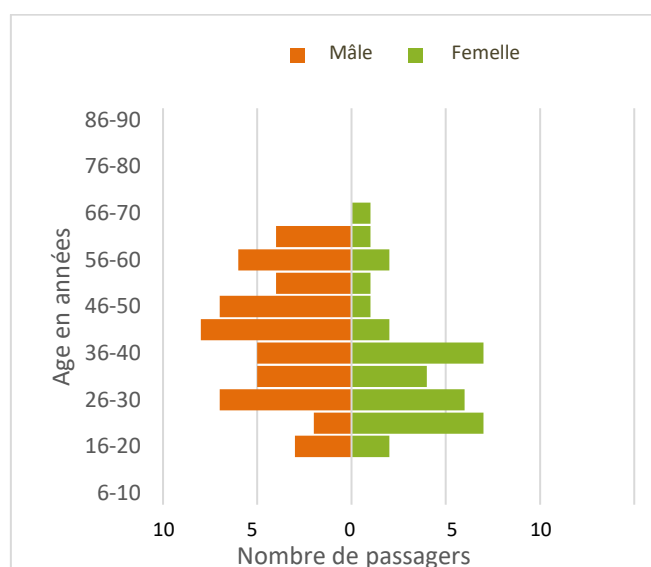


Figure 9 Profil d'âge et sexe des passagers interrogés, RDC

La figure 9 montre que les motos sont plus populaires comme mode de transport chez les hommes (59%) que chez les femmes (41%).

Cinquante-neuf pour cent des passagers interrogés étaient des hommes et 41% étaient des femmes. Les hommes d'un large éventail d'âges utilisaient des taxis-motos, tandis que la majorité des passagers femmes avaient moins de 40 ans.

Il a été observé que Quatre pour cent des passagers interrogés ont une forme d'handicap, y compris des difficultés avec la marche, la vision et l'ouïe.

Quatre-vingt-huit pour cent des passagers ont déclaré que la pertinence des taxis-motos pour le transport rural de passagers était "bonne" ou "excellente". Neuf pour cent ont défini la pertinence comme "mauvaise".

2.5.3 Accès et mobilité

Soixante-deux pour cent des passagers ont déclaré qu'il était "très facile" ou "assez facile" d'accéder à un taxi-moto - le plus bas niveau des cinq pays de l'étude. Comme le montre la figure 10, les passagers apprécient les motocyclistes qui conduisent lentement et prudemment (23%), les motocyclistes qu'ils connaissent et en qui ils ont confiance (19%), ceux qui offrent un prix moins cher (19%), ceux dont le véhicule est en bon état (14%) et ceux qui sont plus âgés (8%). Les données montrent également que dans de nombreuses régions, les motos sont tout simplement le seul type de transport motorisé disponible.

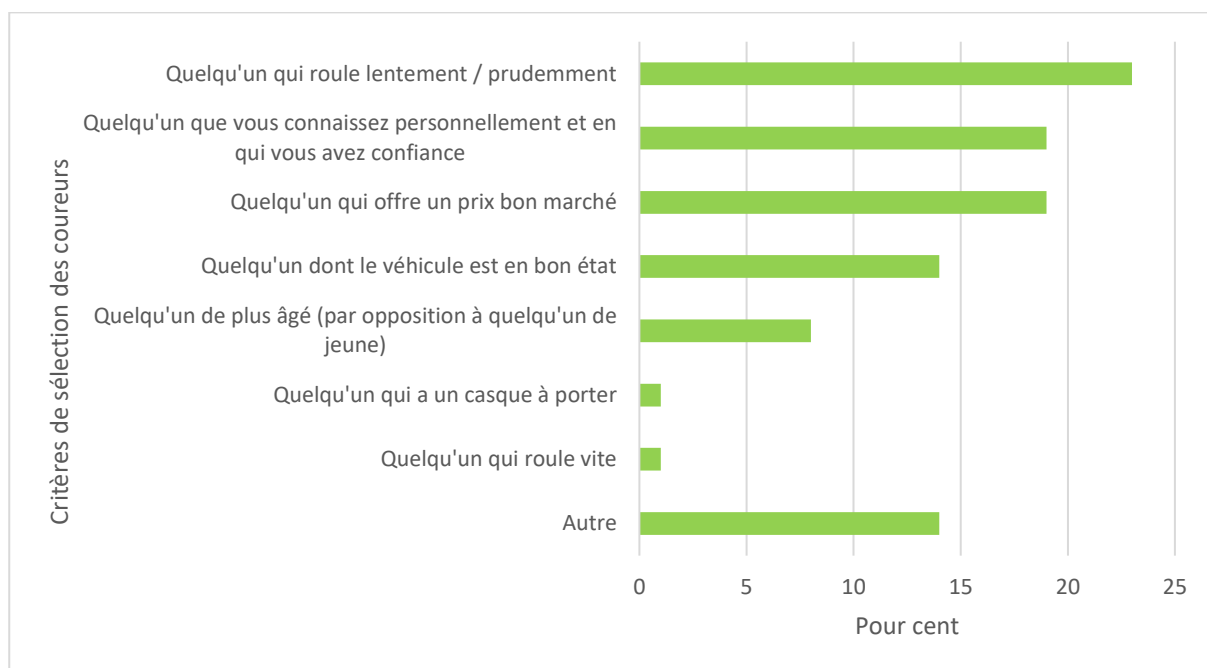


Figure 10 Critères utilisés par les passagers lors du choix d'un taxi-moto, RDC

Arrêter un taxi-moto, moto à trois-roues sur le bord de la route est le moyen le plus courant pour les passagers de trouver un taxi-moto (67%), tandis que 13% des passagers se sont rendus à la station / parking de taxi la plus proche. Trente-trois pour cent des passagers ont déclaré qu'ils possédaient un téléphone mobile en état de marche, avec seulement 33% de ces téléphones ayant accès à Internet, ce qui pourrait indiquer un manque de possibilité de contacter les motocyclistes par Téléphone.

Comme dans les quatre premiers pays étudiés, les taxis-motos sont également utilisés pour accéder aux structures de santé, avec 89% des motocyclistes qui déclarent qu'ils transportent des personnes vers des structures de santé pour les cas non urgents, et 47% des passagers interrogés disent qu'ils avaient utilisé un taxi-moto pour un accès non urgent à une structure de santé.

Les motos sont également utilisées en cas d'urgence. La figure 11 montre que 42% des passagers ont déclaré qu'ils ou un membre de leur famille avait utilisé un taxi-moto en cas d'urgence. Quarante-vingt-cinq pour cent des motocyclistes ont signalé qu'ils avaient transporté des passagers vers un établissement de santé en cas d'urgence.

Bien que ce soit une perception du motocycliste et cela n'a pas été vérifiée par le personnel de santé, 88% des motocyclistes pensent qu'ils ont sauvé une vie en assurant le transport en cas d'urgence.

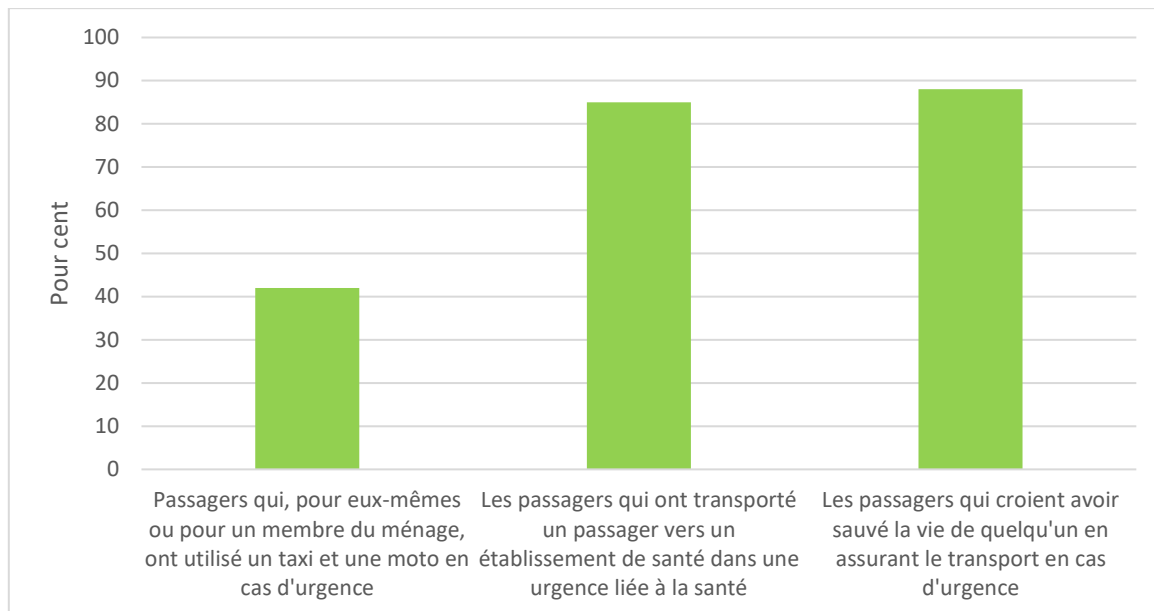


Figure 11 Utilisation de taxis-motos en cas d'urgence en RDC

Comme c'est le cas dans les autres pays de cette étude, la RDC rurale a des modes de transport d'urgence limités, en particulier pour relier les communautés rurales au centre de santé le plus proche.

C'est également souvent le cas pour le transfert des patients des structures de santé vers les hôpitaux. Selon Le personnel hospitalier, l'un des moyens de transport les plus couramment utilisés pour se rendre à l'hôpital est le taxi-moto.

À Kisangani, le chef du service de traumatologie de l'hôpital général a déclaré que les patients se déplacent à des distances allant jusqu'à 350 km, pouvant prendre jusqu'à cinq jours en utilisant différents modes de transport, surtout si les routes sont en mauvais état. L'hôpital tertiaire privé de Kisangani reçoit également la majorité de ses patients venant à moto. Le personnel de l'hôpital a expliqué que les patients n'ont pas d'autre choix de transport disponible. Le personnel de l'hôpital utilise également des taxis-motos pour se rendre au travail.

En milieu rural, cela a été expliqué par le personnel des Centres de Santé (structures sanitaires primaires) et des Centres de Santé Base que les motos sont utilisées pour atteindre leurs installations pour un traitement non urgent, mais sont surtout importantes si le transfert vers un hôpital est nécessaire. Il a également été déclaré que les motos à trois-roues sont souvent inaccessibles dans les zones rurales.



Figure 12 L'hôpital universitaire de Kisangani vu avec de nombreuses motos garées à l'entrée

Un Centre de Santé rural a expliqué que l'accès aux motos localement pouvait être limité pendant la journée, ce qui est le moment où de nombreux motocyclistes font le business dans les zones urbaines et périurbaines. Alors que cette découverte était unique à la RDC, elle a obligé les patients à attendre plusieurs heures pour trouver un transport. Ce problème est aggravé par le fait qu'il n'existe pas de couverture de réseau de téléphonie mobile dans le village.

Transport pour les femmes enceintes

Un propriétaire de moto destinée au transport des marchandises a expliqué l'expérience des femmes enceintes dans cette zone :

"Même les femmes enceintes prennent une moto pour se rendre à l'hôpital. D'autres accouche sur la moto parce qu'il n'y a pas d'autre moyen de transport. "
Homme de 61 ans

L'enquête a également montré que les taxis-motos sont particulièrement importants pour les agricultrices et les femmes d'affaires, 69% des personnes utilisant des motos pour le transport de marchandises étant des femmes. Les articles les plus communs transportés par taxi-moto étaient des produits agricoles (36%), des articles en vente dans les magasins (24%) et le combustible de cuisson, comme la braise et le bois de chauffage (16%).

Lorsqu'on leur a demandé d'identifier le meilleur et le pire aspect des motos et des motos à trois-roues, les utilisateurs et les motocyclistes ont indiqué que la facilité de faire des affaires, la commodité et la vitesse étaient les meilleurs aspects. D'autres aspects positifs comprenaient l'opportunité d'emploi, l'accès là où d'autres modes de transport ne peuvent pas, et leur utilisation en cas d'urgence sanitaire.

Les motocyclistes et les utilisateurs ont répondu que le risque d'accident ou de blessure était le pire aspect. D'autres réponses disaient qu'on devenait victime d'agression et que le prix pour acheter la moto ou payer les tarifs des motos sont chers. Les figures 13 et 14 montrent la répartition des réponses des utilisateurs et des motocyclistes.

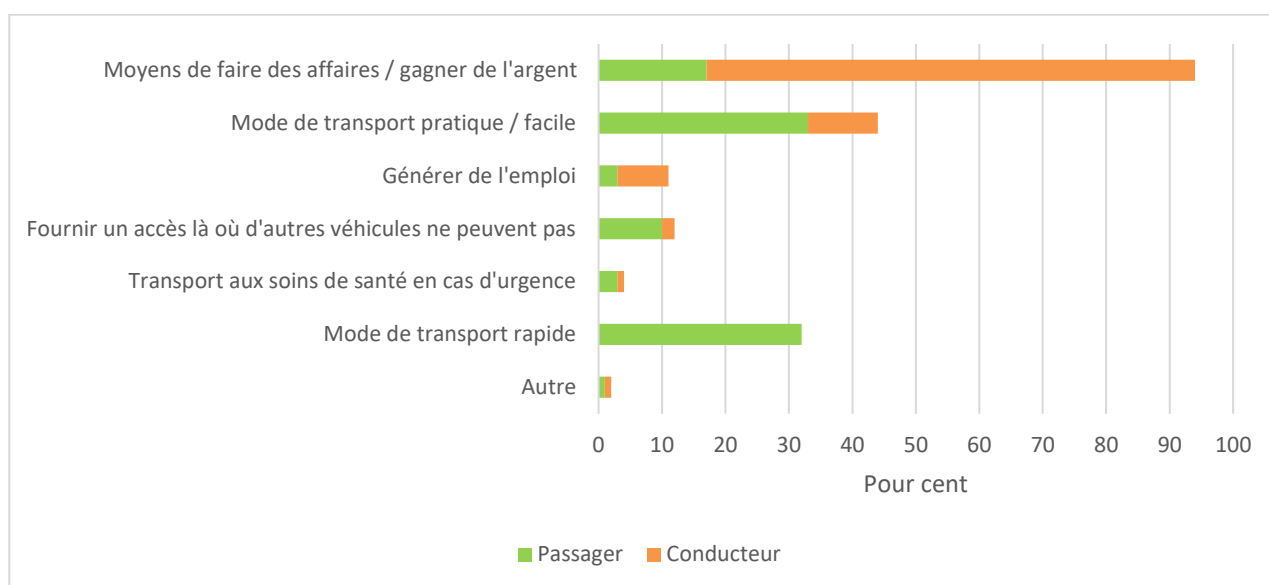


Figure 13 Meilleur aspect des taxis motos et motos à trois-roues en RDC

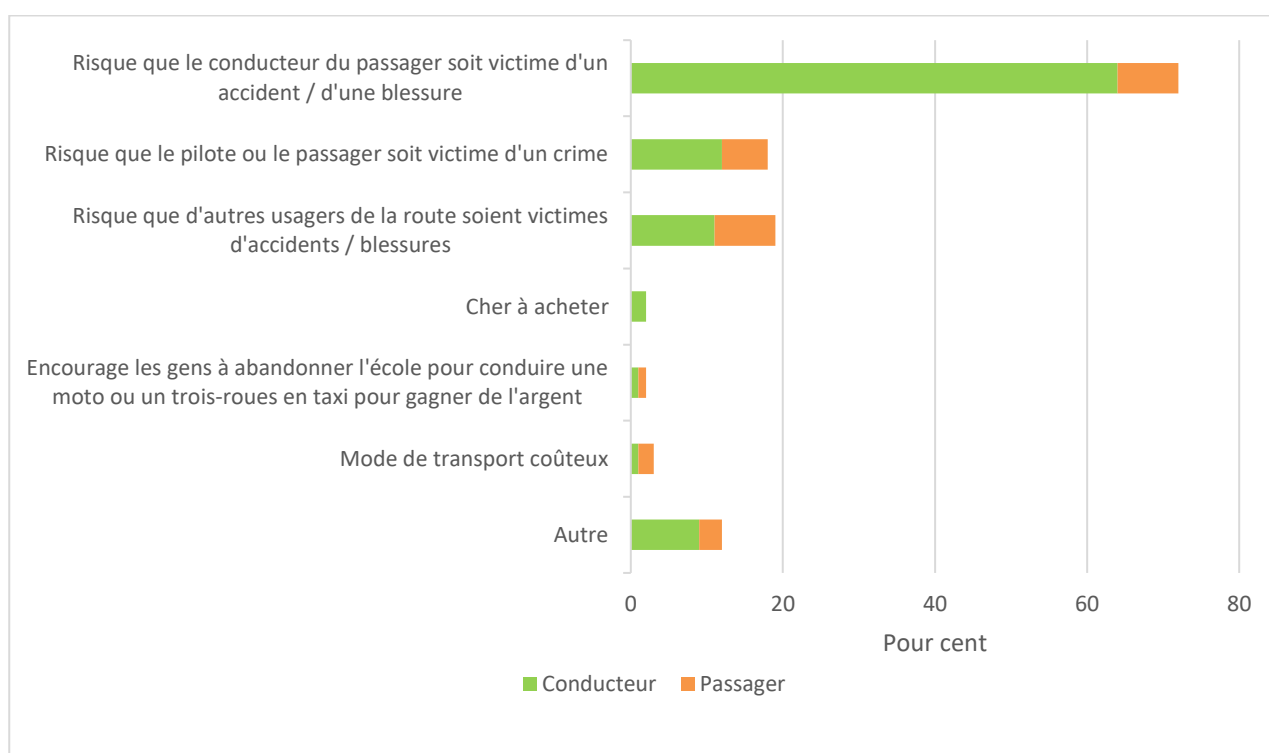


Figure 14 La pire aspect des motos et des taxis motos à trois roues en RDC

Parmi les personnes qui ont déclaré ne pas utiliser de taxi-moto, 42% ont déclaré que la principale raison était liée à la sécurité et la peur de la mort et des blessures à la suite d'un accident. De plus, 12% ont déclaré être physiquement incapables de les utiliser, 12% ont dit qu'ils étaient trop chers et 12% ont dit avoir peur pour leur Sécurité. La figure 15 montre les raisons pour lesquelles les non-utilisateurs ont déclaré qu'ils ne prenaient pas de taxi-moto ou de taxi-moto à trois roues.

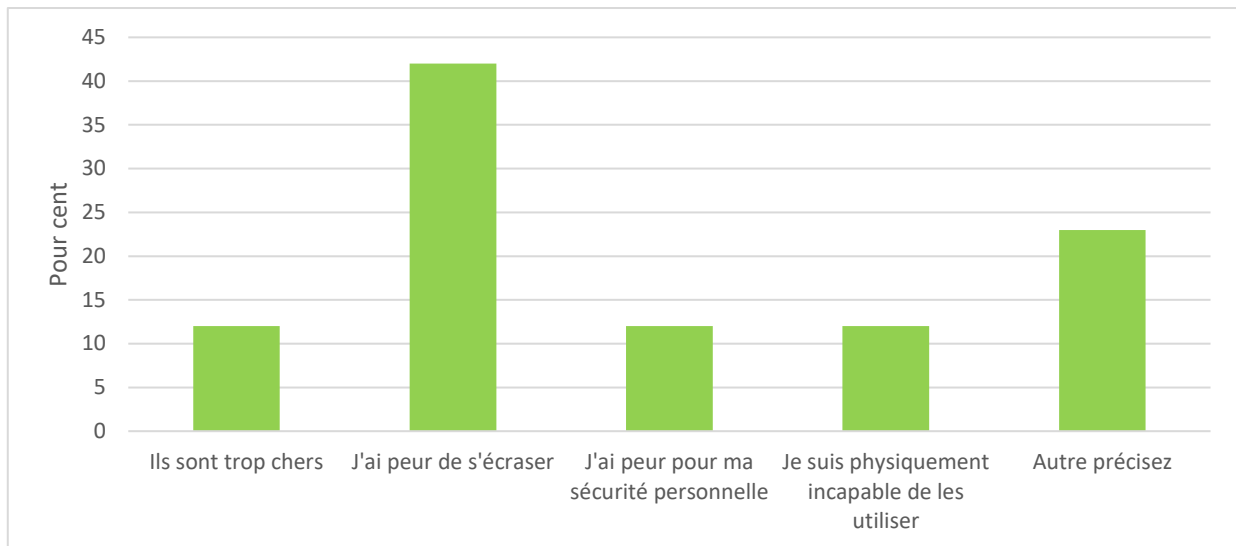


Figure 15 Raisons pour lesquelles les non-utilisateurs ne prennent pas de taxis-motos ou moto à trois roues en RDC

2.5.4 Economie et Finances

Les taxis-motos génèrent des revenus pour les conducteurs et les propriétaires dans les zones rurales. Comme le montre la figure 13, la majorité des conducteurs (85%) ont indiqué que la "meilleure chose à propos des taxis motos" était leur utilisation pour gagner de l'argent ou pour la création d'emplois.

L'enquête a révélé qu'après avoir payé toutes les dépenses liées à l'exploitation du taxi-moto, le bénéfice net des sept derniers jours - selon les motocyclistes eux-mêmes - était de FC 46 309 (GBP 22,54). A comparé à un revenu net hebdomadaire moyen de 19,25 GBP que les motocyclistes ont déclaré avoir gagné dans leur travail précédent. La figure 16 montre une comparaison du revenu net gagné comme motocycliste par rapport au plus récent emploi du motocycliste.

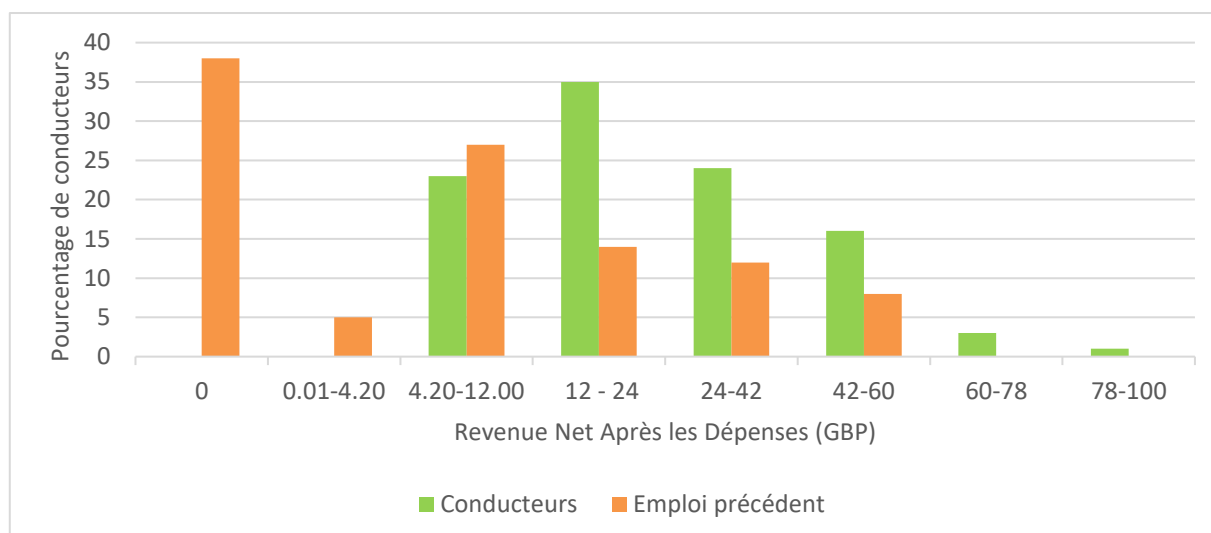


Figure 16 Bénéfice des motocyclistes après dépenses au cours des sept derniers jours par rapport au profit généré lors de leur précédent travail en RDC

En utilisant les derniers chiffres du revenu national brut de la Banque mondiale, le revenu annuel brut moyen en RDC en 2018 était d'environ 317,00 GBP, ou 6,10 GBP par semaine - bien qu'il convient de noter que cela inclut les populations rurales et urbaines (Banque mondiale, 2019). A 22,54 GBP pour les motocyclistes, l'enquête a révélé que leurs bénéfices nets hebdomadaires représentaient plus de trois fois la moyenne nationale du revenu brut.

Sur les 62% de conducteurs ayant déclaré appartenir à une association de taxis-motos, la grande majorité (près de 88%) ont payé des frais d'adhésion uniques d'environ 9,72 GBP. Soixante-six pour cent des motocyclistes ont payé des frais mensuels, 1,08 GBP en moyenne. Les membres des associations ont réalisé des bénéfices moyens plus élevés (après dépenses) (14%) au cours des sept derniers jours : environ 22,80 GBP après avoir payé toutes les dépenses liées à l'exploitation du taxi-moto, par rapport aux non-membres avec un bénéfice moyen de 19,70 GBP au cours des sept derniers jours. Ceci est illustré à la figure 17.

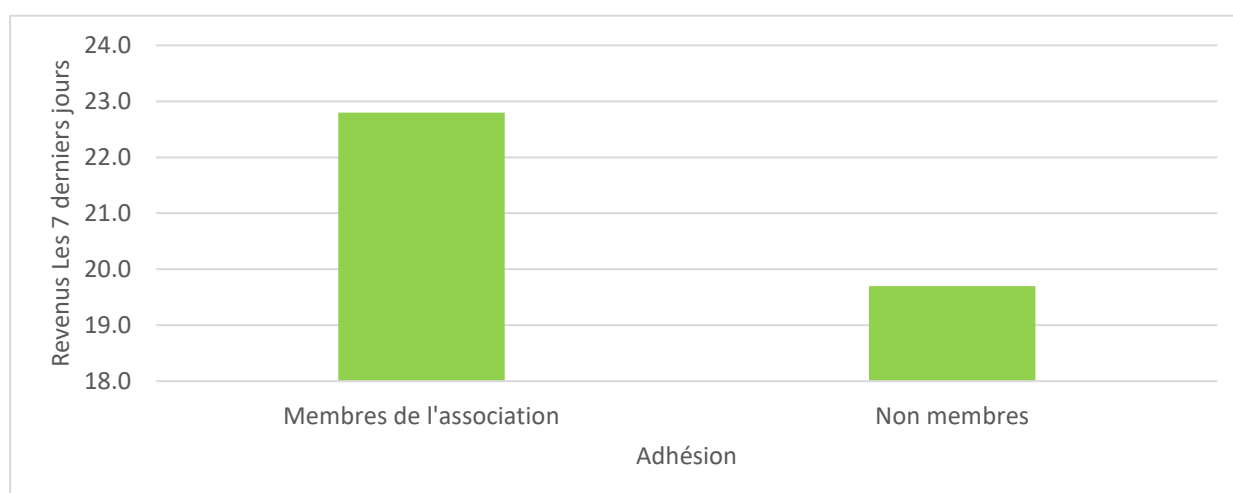


Figure 17 Bénéfice du motocycliste au cours des sept derniers jours en RDC

Seuls 14% des conducteurs des taxis-motos ont déclaré être propriétaires de la moto qu'ils conduisaient. Cinquante-six pour cent appartenait à un homme d'affaires (pas un ami ou un membre de la famille), 19% appartenait à un membre de famille et pour le reste, il y avait un autre type d'arrangement.

Le prix d'achat moyen de la moto était d'environ 733 GBP, et 53% des motocyclistes qui possédaient le véhicule eux-mêmes l'avait acheté comme quelque chose d'occasion à un montant forfaitaire. Pour les conducteurs qui ont loué la moto auprès d'un tiers, les frais de location journaliers étaient de 8,92 GBP et les frais de location moyens hebdomadaires étaient de 30,75 GBP. Certains motocyclistes ont expliqué qu'ils ne travaillaient comme chauffeur de taxi moto que trois à quatre jours par la semaine. D'autres pouvaient négocier des tarifs avantageux s'ils louaient la moto sur de manière hebdomadaire.

Les motocyclistes ont déclaré qu'ils payaient moins en pots-de-vin et "arrangements" à la police ou à d'autres agents de l'état (moyenne quotidienne de GBP 0,24) qu'en amendes officielles (moyenne journalière de 0,60 GBP). Cependant, au cours de l'enquête, il y avait certaines incertitudes de la part des motocyclistes quant à la différence entre un paiement officiel et non officiel.

Dans l'ensemble, le coût moyen d'une course pour transporter les passagers et les marchandises a montré une corrélation avec la distance parcourue.

Le tableau 6 montre le coût moyen d'une course indiqué par les passagers et les propriétaires de marchandise. Cependant, les voyages pour les passagers et pour les marchandises ont montré des valeurs aberrantes dans les données. Interrogé sur leur perception de la possibilité de payer la course des motos, 62% des passagers ont déclaré qu'ils ne pouvaient pas se permettre de payer le prix sans partager avec d'autres passagers.

Tableau 6 : Coût moyen de la course pour les passagers et les propriétaires de marchandises

Distance de la course	Passagers		Propriétaires des marchandises	
	FC	GBP	FC	GBP
Moins de 2 km	1,500	0.73	500	0.25
2 à 4,9 km	4,357	2.13	1,000	0.49
5 à 9,9 km	1,733	0.84	5,143	2.52
10 à 19,9 km	2,313	1.13	4,250	2.08
20 km ou plus	5,953	2.91	15,413	7.55

Le coût moyen des courses effectuées durant la nuit double presque par rapport à celles effectuées durant le jour. C'est très probablement en raison des inquiétudes des motocyclistes au sujet de la criminalité. Alors que les passagers ont affirmé que le prix augmente également quand il y a la pluie, les données n'étaient pas concluantes à ce sujet.

2.5.5 Blessures

Soixante-quatre pour cent des motocyclistes et 80% des passagers ont déclaré que "la pire chose à propos des taxis motos" était le risque d'être victime d'un accident ou de subir une blessure à la suite d'un accident.

Dans l'étude, les données ont été recueillies uniquement sur les blessures qui, selon les répondants, se sont produites alors qu'ils utilisaient un taxi-moto sur une route rurale, et qui a entraîné une perte de revenus, nécessitant des soins médicaux, ou affectant leur vie de familiale.

La figure 18 montre la fréquence des blessures subies par les conducteurs des taxis-motos qui participent à cette étude.

Le graphique montre que 40% des motocyclistes ont déclaré avoir subi une blessure. De ce nombre, 45% avaient subi plus d'une blessure et 18% avaient subi une blessure au cours du dernier mois.

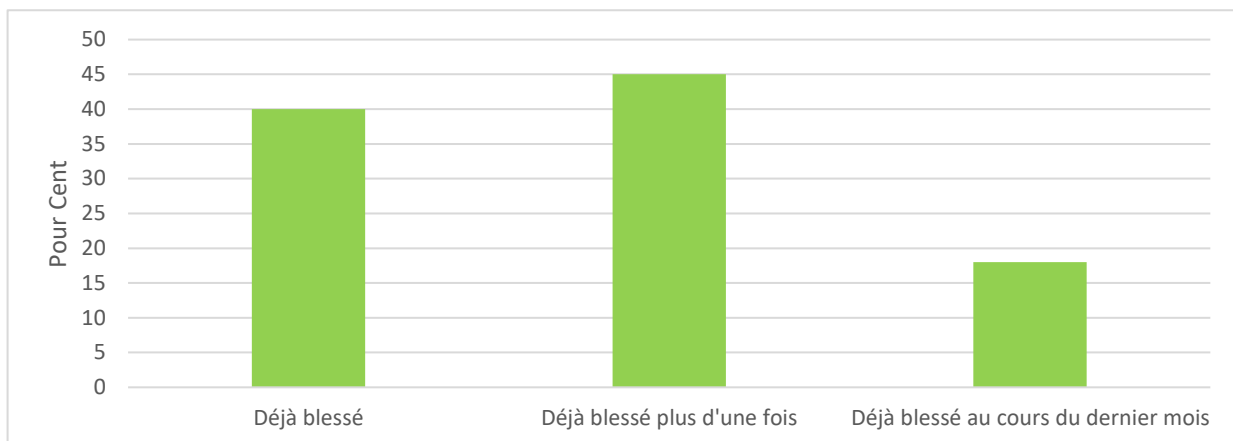


Figure 18 Fréquence des blessures des motocyclistes-taxis en RDC

Quatre passagers ont également subi une blessure le mois dernier, liée au fait de conduire un taxi moto.

Dans le cas de la pire blessure subie par les motocyclistes au cours des trois dernières années, 43% des motocyclistes ont dit que les parties qui ont subi les plus graves blessures étaient les jambes, les pieds ou le bassin, et pour 34% c'était la tête, le visage ou le cou. Cinquante pour cent de toutes les blessures ont été décrites par les motocyclistes comme "modérées", 31% comme "graves" et 17% comme 'mineures'.

En ne considérant que les blessures les plus graves subies par les motocyclistes au cours des trois dernières années, 78% des motocyclistes ont raté au moins une journée d'activité normale à la suite de la blessure. Parmi ceux-ci, le nombre moyen de jours d'activité normale manqué était de 18, avec un maximum de 100 jours déclarés perdus.



Figure 19 Motocyclistes interrogés parmi ceux qui ont subi une blessure suite à un accident

Selon un hôpital de Kisangani, qui reçoit la plupart des cas graves de blessures en milieu rural, il y a une forte prévalence des victimes d'accidents de motos qui souffrent de blessures à la tête, de blessures aux membres, de commotion cérébrale et de paralysie. Certains patients décèdent des suites de leurs blessures et l'hôpital reçoit régulièrement des cas où il y a eu plusieurs victimes suite à un accident. En outre, un autre hôpital tertiaire a exprimé son opinion selon lequel que l'état et la conception des routes ont contribué au nombre d'accidents de la route. D'autres défis impliquent le manque de port du casque, le temps nécessaire pour recevoir des soins après l'accident et la difficulté que les patients ont souvent à payer pour leur traitement.

Dans les zones rurales où il y a beaucoup moins de trafic, les Centres de Santé et les Centres de Santé Base ont indiqué qu'ils voient beaucoup moins d'accidents de la route impliquant des motocyclettes et peu ou pas de morts, ce qui indique que la gravité des accidents dans les zones rurales pourrait être considérée comme plus faible que dans les zones urbaines.

Quarante-trois pour cent des motocyclistes ont déclaré qu'ils continuaient encore à souffrir d'un certain impact physique à la suite de la blessure, 12% ont déclaré souffrir encore d'un impact psychologique et 17% ont déclaré souffrir encore d'un impact économique. La figure 20 montre les réponses des motocyclistes par rapport aux impacts qui continuent suite à un accident.

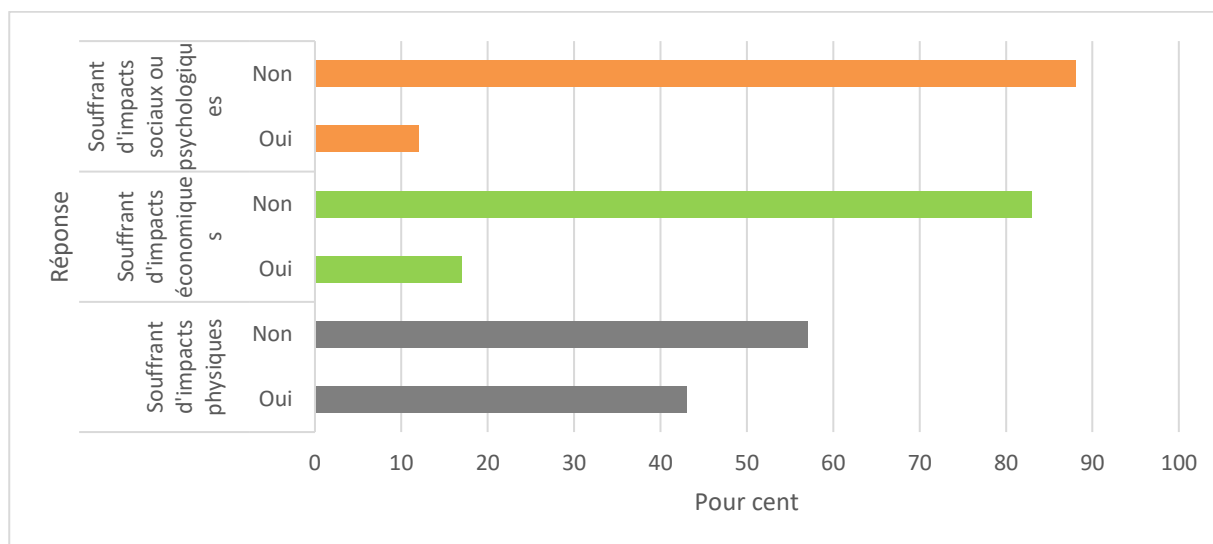


Figure 20 Motocyclistes qui souffrent toujours d'un impact suite à un accident

Parmi les motocyclistes qui avaient subi une blessure, 79% transportaient un passager au moment de l'accident qui a causé la blessure, il s'agit du niveau le plus élevé des cinq pays du projet.

La figure 21 montre les causes les plus courantes d'accidents ayant entraîné une blessure ou une perte de revenu, comme rapporté par les motocyclistes. L'erreur du pilote (41%) a été déclarée comme la cause la plus courante de l'accident. En moyenne, les motocyclistes ont indiqué qu'ils roulaient à 33 km / h au moment de l'accident. Trente-trois pour cent des motocyclistes ont déclaré qu'ils roulaient à plus de 50 km / h au moment de l'accident, et sept pour cent se déplaçaient à plus de 80 km / h. Soixante-deux pour cent des accidents auraient eu lieu sur des sols non pavés. Soixante-seize pour cent des accidents se seraient produits pendant la journée, tandis que 10% ont eu lieu à l'aube, 10% la nuit et 5% au crépuscule.

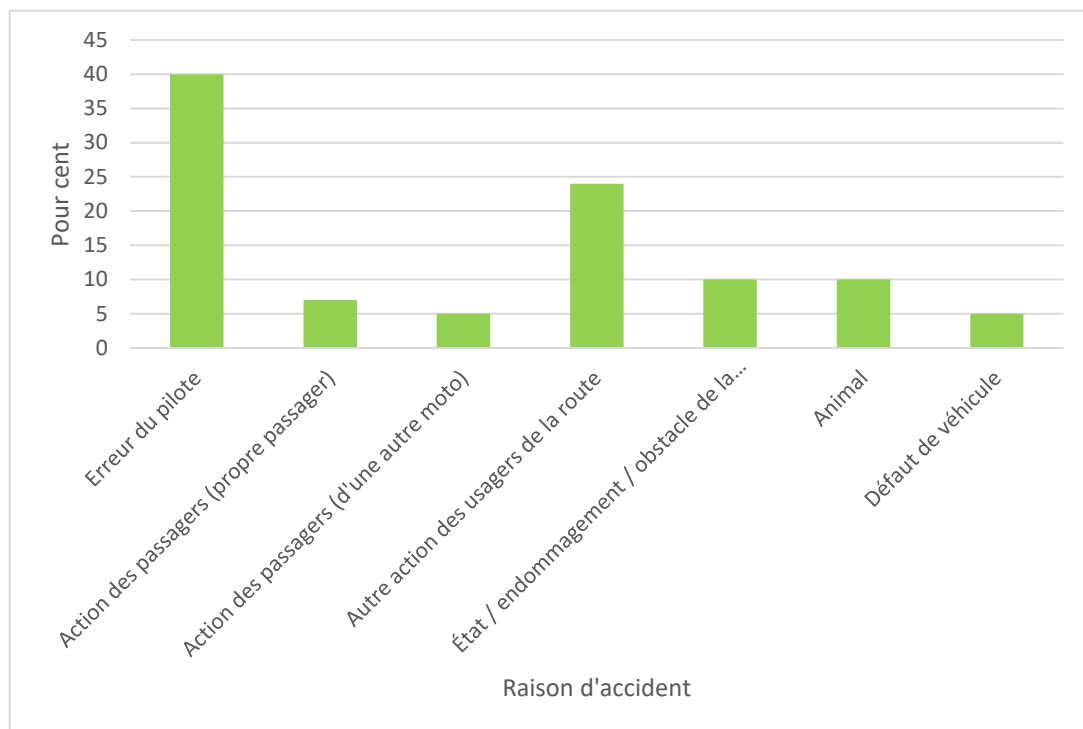


Figure 21 Cause de l'accident ayant entraîné une blessure ou la perte de revenus, tel que rapporté par les motocyclistes en RDC

Vingt-neuf pour cent des motocyclistes ont déclaré qu'ils portaient un casque au moment de l'accident.

Dix-sept pour cent des passagers ont déclaré que pendant qu'ils voyageaient en taxi-moto dans une zone rurale, ils avaient subi une blessure qui leur a fait perdre de l'argent, nécessitant des soins médicaux ou qui a affecté leur vie de famille. C'était le niveau le plus élevé des cinq pays impliqués dans l'étude. Les passagers ont jugé que "l'erreur du conducteur" (60%) était la cause la plus fréquente des accidents.

2.5.6 Problèmes de santé

Quarante-deux pour cent des motocyclistes ont déclaré avoir souffert de problèmes de santé qu'ils attribuent à la conduite de la moto, le plus haut niveau des cinq pays du projet. Le problème de santé le plus fréquent signalé était la douleur général (57%), souvent spécifiée comme un mal de dos.

Au cours des entretiens, les centres de santé ont signalé avoir vu un nombre accru d'hernies chez les patients du sexe masculin qui travaillent comme "conducteurs des taxis-motos" ; des testicules enflammés, ainsi que des maux de dos et des problèmes avec leur vision.

2.5.7 Agression et sécurité personnelle

Douze pour cent des motocyclistes ont déclaré qu'ils pensaient que le risque d'être victime d'une agression était la pire des choses à propos des taxis-motos.

Cinquante-neuf pour cent des motocyclistes ont déclaré avoir été victimes d'agressions, de violence verbale ou de menaces, c'est encore le niveau le plus élevé des cinq pays. Parmi ces motocyclistes, 33% ont été victimes de vol (sans force), vol (avec force) ou d'attaque (sans prendre de biens). Quarante-vingt-quatre pour cent des motocyclistes ont été victimes de violence verbale. Les agressions ont eu lieu le plus souvent au cours de la journée (75%), et l'argent était l'élément le plus couramment volé.

La figure 22 montre le nombre total de motocyclistes ayant subi une agression et le type d'agression qu'ils ont vécu.

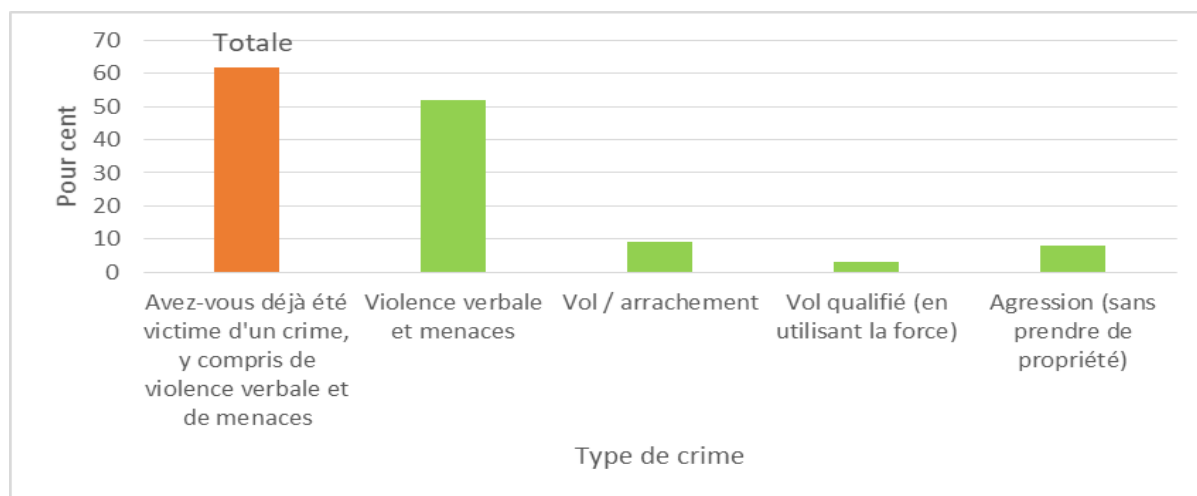


Figure 22 Nombre total de motocyclistes qui ont été victimes d'une agression et type d'agression qu'ils ont subi en RDC

Interrogés, 72% des passagers ne se sentaient pas à l'aise d'utiliser un taxi-moto la nuit.

Dix pour cent des passagers ont déclaré avoir été victimes d'agression, de violence verbale ou de menaces lors de l'utilisation d'un taxi-moto, ce qui est le plus grand nombre des cinq pays. La majorité avait connu un abus verbal.

2.5.8 Accès aux services et à l'équipement de protection

Aucun des motocyclistes interrogés n'a jamais entrepris de formation formelle. La grande majorité des motocyclistes interrogées ont déclaré avoir été formés par des amis ou par la famille, ou étaient autodidactes. Selon les motocyclistes, les raisons de n'avoir pas suivi un programme de formation officiel étaient le fait qu'il n'y a aucune formation offerte dans leur contrée (54%), ne voit aucun besoin de formation formelle (33%), la possibilité (4%) et d'autres raisons (9%). Les autres raisons invoquées comprenaient un manque de moyens, aucune formation disponible, aucun centre de formation de motocyclistes à proximité et aucune raison. Ceci, ensemble avec l'absence de demande dans les écoles de conduite, montre qu'il existe une faible demande de formation pour les motocyclistes, ainsi que le manque d'accessibilité aux cours de formation des motocyclistes.

La figure 23 montre les raisons pour lesquelles les motocyclistes ont déclaré n'avoir pas suivi de formation formelle.

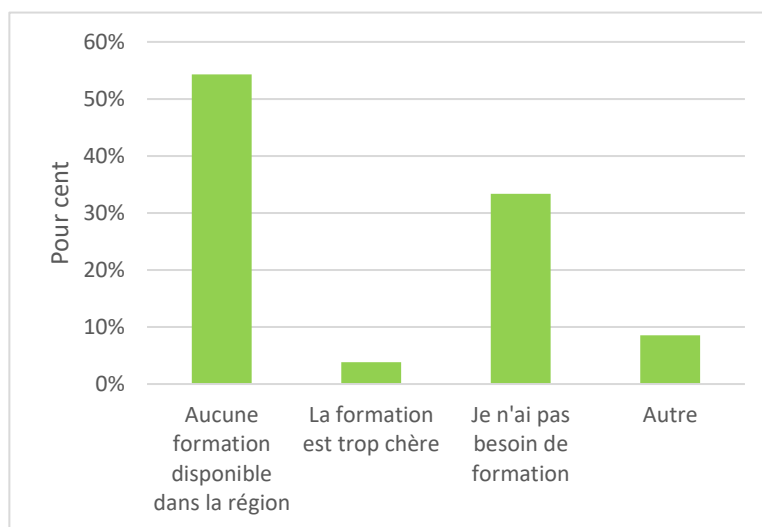


Figure 23 Raisons pour lesquelles les motocyclistes ne sont pas formellement formés en RDC

Seulement 15% des conducteurs interrogés avaient un permis de conduire, 12% avaient une autorisation de transport, ou permis d'exploitation commerciale et seulement un pour cent (un motocycliste) avait une assurance.

Cinq pour cent seulement des motocyclistes ont déclaré qu'ils portaient "toujours" un casque - le plus bas niveau des cinq pays de cette étude. Seuls 52% des motocyclistes qui portent un casque ont déclaré posséder leur propre casque. Cinquante-trois pour cent des motocyclistes ont déclaré qu'ils portaient parfois un casque et 36% ont déclaré qu'ils ne portaient jamais de casque. Les motocyclistes ont dit que les casques sont inconfortables, chauds et limitent leur audition et leur vision. Quatorze pour cent des motocyclistes ont déclaré qu'il n'était pas nécessaire de porter un casque. La figure 24 montre le pourcentage de motocyclistes qui portent un casque et les raisons pour lesquelles ils ne portent pas de casque.

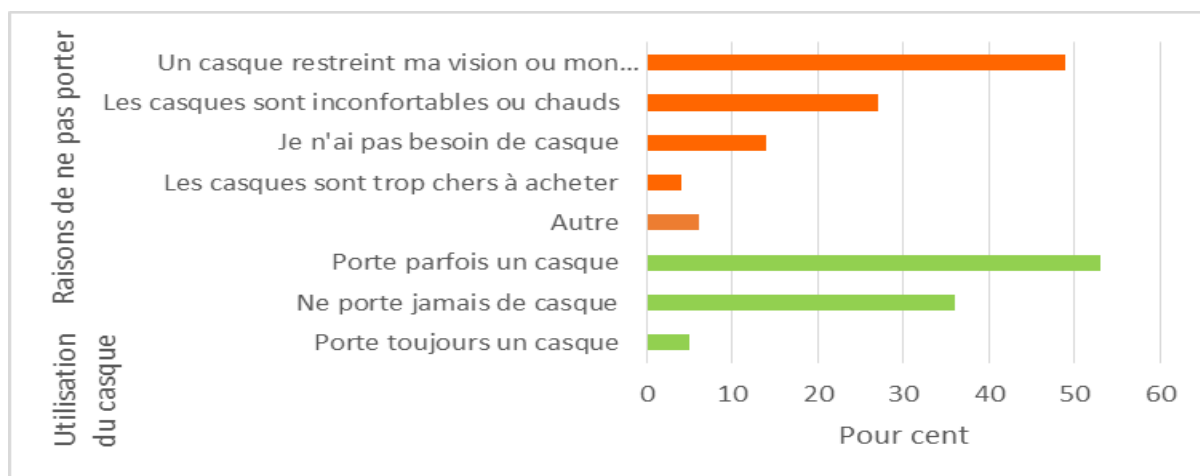


Figure 24 Pourcentage de motocyclistes qui portent un casque et raisons de ne pas porter de casque en RDC

Quatre-vingt-douze pour cent des passagers ne portent jamais de casque, dont 80% ont déclaré que cela était dû aux motocyclistes qui ne fournissent pas de casque. Soixante-deux pour cent des motocyclistes ont déclaré que les passagers ne demandaient jamais de casque.

Selon le personnel de deux hôpitaux de Kisangani, le manque de casques contribue de manière significative au problème et cela devrait être fortement appliqué.

2.5.9 Participation des femmes

Ce projet a révélé que 0% des conducteurs et 3% des propriétaires de véhicules étaient des femmes, tandis que les femmes étaient les utilisateurs ordinaires de taxis-motos et motos à trois roues, en tant que passagers ou transporteurs de marchandises. En RDC, 69% des propriétaires des marchandises interrogés étaient des femmes, qui utilisaient couramment les motos à trois-roues pour transporter les produits agricoles de la ferme au marché.

Malgré cela, les femmes utilisaient fréquemment des taxis-motos et motos à trois roues, et contrairement à la première phase de l'étude, aucune initiative directe identifiée concernant les femmes pour les motos et motos à trois roues en RDC.

2.6 Enquêtes sur les obstacles à l'utilisation des taxis-motos et motos à trois roues

2.6.1 Les non utilisateurs interrogés

Cinquante-quatre pour cent des vingt-six non-utilisateurs interrogés ont été considérés par les enquêteurs comme inférieur à la moyenne ; en termes de bien-être relative dans la région où ils vivent, en fonction de leurs domiciles, environnements et vêtements. Une seule des personnes interrogées était handicapée. Huit pour cent des personnes interrogées avaient plus de 70 ans ; 19% avaient moins de 30 ans ; et le reste avait entre 30 et 50 ans. Quarante-deux pour cent des non-utilisateurs étaient des femmes.

2.6.2 Obstacles à l'utilisation du taxi-moto

Pour les personnes valides mais qui utilisent très rarement ou jamais les taxis-motos, la raison la plus courante invoquée était la crainte d'un accident (42%). Tous ces répondants sauf un, avaient été impliqués dans un accident de moto ou en avaient été témoin. Parmi les autres contraintes répertoriées, il y a les tarifs des taxis-motos sont trop chers (12%), la crainte pour la sécurité personnelle (12%) et l'incapacité physique à utiliser un taxi-moto (12%).

Trois personnes ont déclaré que leurs capacités physiques étaient l'une des raisons pour lesquelles ils n'utilisaient pas de taxis-motos, une a précisé sa condition d'asthmatique.

Plusieurs répondants ont commenté les compétences médiocres de certains motocyclistes et les fréquents accidents impliquant ces motos. Une grande partie de la critique visait les jeunes motocyclistes qui manquaient à la fois de formation et la maturité pour agir de manière responsable. Cependant, plusieurs répondants pensaient qu'ils prendraient la moto s'il le fallait, surtout pour arriver quelque part rapidement.

Citation : Préoccupation au sujet des motocyclistes jeunes et moins expérimentés

"L'inconvénient est que nous laissons les jeunes de moins de 13 ans être motocyclistes" Une femme de 46 ans

Le manque de possibilité a également été cité comme un obstacle à l'utilisation du taxi-moto comme moyen de transport régulier, et également dans certains cas pour les urgences.

Citations : Le manque de moyen pour les taxis-motos

"Même en cas d'urgence, je n'ai pas de moyen pour payer le tarif d'un taxi-moto" Une femme de 42 ans

"Je peux utiliser un vélo en cas d'urgence si une autre personne paie le prix, mais je ne peux le faire suite au manque de moyen" Une femme de 49 ans

2.6.3 Impact de la non-utilisation des taxis-motos sur la vie quotidienne et la survie

Tous les non-utilisateurs interrogés ont reconnu que les taxis-motos présentent de nombreux avantages. Les avantages les plus courants mentionnés comprennent :

- Être un mode de transport rapide
- Fournir un accès là où d'autres véhicules ne le font pas
- Offrir un moyen de faire des affaires ou de gagner de l'argent
- Générer de l'emploi



Figure 25 Un exemple de chemin dans un village de Wanie Rukula.

Cette constatation est importante en ce qu'elle montre que même ceux qui ne préfèrent pas utiliser des taxis-moto ou moto à trois roues reconnaissent encore leur importance au sein de leur communauté. Bien que cela n'ait pas été discuté dans l'enquête, il laisse entendre que si les taxis-motos et motos à trois roues étaient sûrs, abordables et facilement accessibles, ils peuvent également être utilisés par ce groupe actuel de non-utilisateurs.

3 Atelier des Partenaires

3.1. Objectif de l'atelier d'une journée sur la RDC

L'atelier d'une journée sur la RDC s'est tenu le jeudi 17 octobre à Kinshasa.

L'atelier a permis à l'équipe du projet de présenter les premiers résultats des différentes activités de recherche, y compris l'examen de la législation et de la réglementation et l'enquête sur les avantages et les inconvénients.

Il a également fourni l'occasion de poser des questions, de partager des idées et de se mettre d'accord sur un ensemble d'activités prioritaires. La liste des participants à cet atelier est incluse dans l'annexe 1, et les résultats de l'évaluation de l'atelier sont prévus à l'annexe 2.

Les sujets présentés dans les sections 3.1.1 à 3.3.4 résument les discussions qui ont eu lieu pendant l'atelier.

3.2. Sélection du site

La RDC est un pays géographiquement vaste (2.345.000 km²) et diversifié sur le plan géographique avec des niveaux variables d'accessibilité. Des réserves ont été exprimées au cours de l'atelier sur la capacité de comparer la province de Tshopo et la province de Kinshasa considérant que la ville de Kinshasa est un grand centre urbain avec une infrastructure unique⁵.

Il a également été noté qu'il est difficile de représenter l'ensemble du pays en ciblant seulement deux sites de recherche. Au cours de l'atelier, il a été expliqué que la sélection du site n'était pas censée être représentative de l'ensemble du pays et reposait sur :

- Les Recommandations des organisations partenaires, y compris un projet financé par l'USAID (Maternal and Child Health Survival program) et l'Université de Kinshasa. L'Université de Kinshasa a une expérience dans cette région, ce qui a également contribué aux connaissances locales et au recrutement des enquêteurs
- Voyage sûr pour l'équipe de recherche (compte tenu de la sécurité et de l'épidémie d'Ebola)
- Représentation de deux zones géographiques, topographiques et climatiques différentes
- Accessible pour l'équipe de projet

3.3. Discussion

3.3.1. Réglementation

De l'avis général des partenaires à l'atelier, le règlement doit être revisité en fonction de la situation / réalité actuelle en RDC. Les lois qui étaient auparavant destinées à être mise en œuvre au niveau national sont maintenant décentralisées vers chacune des provinces en particulier ; les lois devraient donc refléter la situation dans chaque province.

Les résultats de l'enquête indiquent que les taxis-motos et motos à trois roues sont en grande partie non réglementés. Les participants ont convenu au cours de l'atelier que certains aspects semblent "manquants", tels que la formation des motocyclistes, exigence efficace des documents et port du casque. Cela a conduit à une discussion sur la meilleure façon de professionnaliser le secteur. Une suggestion populaire était que les associations auto réglementent le secteur en faisant respecter la loi auprès de leurs membres.

Il a été généralement convenu au cours de l'atelier qu'il y a actuellement peu de coopération ou de communication entre le gouvernement et les associations de motocyclistes. Cela a été perçu comme un défi et il a été conseillé que la coopération entre le gouvernement et les associations sera le défi essentiel à surmonter dans le secteur. Grâce à une meilleure collaboration des partenaires, en particulier avec les associations, les participants croyaient que de meilleurs règlements pouvaient être élaborés et mis en œuvre. Ceux-ci inclus :

- Régulation des horaires de travail pour éviter la fatigue du motocycliste
- Nombre de passagers limité à deux pour les taxis-motos (hormis le conducteur) et au nombre de sièges dans les motos à trois roues
- Réglementation du type de motos pouvant être utilisées comme taxi
- Utilisation de casques et vestes haute visibilité

⁵ La recherche a été menée dans une zone rurale faiblement accessible au centre urbain de Kinshasa

- Garantir des limites de poids maximales pour le transport de marchandises (dimensions en rapport avec la hauteur et la longueur pourrait également être réglementé)

Un obstacle majeur à l'amélioration de la réglementation cité lors de l'atelier était que les motocyclistes ne voyaient pas l'importance de suivre la réglementation, pour le motif de "ne pas recevoir les services pour lesquels ils ont payé dans le passé" - par exemple, ils ont payé pour les plaques d'immatriculation mais ne les ont pas reçus. Parmi les autres défis qui ont été discutés, citons les faibles niveaux de connaissance ou de compréhension des risques liés aux motos et motos à trois-roues et le manque d'application du Code de la Route.

Depuis la décentralisation des provinces en 2013, il y avait un processus qui obligeait les propriétaires de motos à obtenir de nouvelles plaques d'immatriculation, les membres de l'association ont affirmé qu'il y avait eu plusieurs cas où aucune plaque d'immatriculation n'a été fournie même si elles ont été payées.

Certains se sont également plaints du fait que le coût des documents, tels que les permis et les certificats d'immatriculation peuvent être augmentés par le gouvernement sans avertissement.

3.3.2. Comportement des passagers et des motocyclistes

La possibilité pour les motocyclistes de gagner plus que la moyenne nationale a été considérée comme une forte motivation pour devenir un conducteur de taxi-moto. Cependant, certains participants étaient préoccupés par le fait que les données montraient que les passagers ne peuvent pas se permettre de payer un taxi-moto en tant que passager unique, et choisissent donc de monter avec d'autres passagers, ce qui augmente potentiellement le risque pour les motocyclistes et les passagers. Il y avait également des préoccupations au sujet des jeunes enfants qui utilisent de taxis moto.

L'absence de port du casque et de l'utilisation de mauvais casques ont également été considérées comme un problème. Parmi les facteurs qui sont supposés contribuer à cela il y a la mauvaise qualité des casques disponibles, la chaleur et l'inconfort du port de casques, et une crainte pour l'hygiène personnelle résultant du partage des casques. Dans l'enquête, les motocyclistes ont également affirmé que les casques diminuent leur vision et leur audition pendant la conduite. L'un des participants à l'atelier avait visité la Tanzanie et était impliqué dans une interview des conducteurs des taxi-motos près d'Arusha et a noté qu'il y avait des barrières similaires autour de la qualité des casques, de la chaleur et de l'hygiène⁶. Cependant, il a noté que dans certaines zones rurales en Tanzanie, le port du casque était plus élevé qu'en RDC et que cela pouvait être une leçon à tirer de la Tanzanie.

Il y avait aussi des préoccupations au sujet de la sécurité des femmes enceintes qui utilisent des taxis-motos taxis, mais il n'y avait pas de recommandations d'identifiées au cours de l'atelier car il était entendu que dans les zones rurales, les alternatives sont limitées.

Les participants à l'atelier ont estimé que, comme la majorité de la population utilise des taxis-motos, les problèmes relatifs au comportement du motocycliste devraient être traités en priorité.

3.3.3. Formation et sensibilisation

L'équipe du projet a présenté les résultats au sujet de la révision de la formation ainsi que les résultats de haut niveau venant de l'enquête. Des lois claires sont en place sur les exigences de formation pour les motocyclistes existants et les nouveaux. Les nouveaux motocyclistes doivent passer à la fois un examen pratique et théorique, tandis que les motocyclistes qui ont déjà un permis doivent entreprendre une formation de recyclage pour s'assurer qu'ils répondent aux normes nationales.

⁶ [L'étude de l'AFCAP](#) a aussi montré que la Tanzanie a le plus haut niveau de l'utilisation des casques parmi les cinq pays. D'amples informations sur l'utilisation des casques en Tanzanie peuvent être trouvées sur [Helmet Vaccine Initiative](#).

Dans le cadre du nouveau système de délivrance de permis dans la province de Kinshasa les nouveaux motocyclistes doivent suivre la formation dans une école de conduite reconnue.

Malgré ces lois, il ressort clairement des résultats de l'enquête qu'il y a un manque de formation formelle des motocyclistes. Une question commune discutée lors de l'atelier était : "Comment amener les motocyclistes à suivre une formation ?" Un participant à l'atelier a fait remarquer en réponse : " [La formation] est absente dans notre secteur". Il a été convenu que la formation des motocyclistes réduirait le danger sur les routes et contribueraient à en faire "une influence plus positive dans la société".

L'opinion générale était que, bien qu'il existe des écoles de formation en RDC, elles sont peu nombreuses et aucune n'est disponible dans les zones rurales. Le coût semble être un obstacle à la formation selon les participants, cependant cela n'était pas très évident dans l'enquête où la disponibilité limitée de la formation et le manque de formation ont été cités comme obstacle majeur par les motocyclistes. Il y a également un manque de connaissance des motocyclistes sur la nécessité de la formation.

Un défi majeur vu par les participants à l'atelier a donc été d'apprendre aux motocyclistes à rouler en toute sécurité et à suivre le Code de la Route.

Lorsqu'on a demandé aux participants de considérer les avantages relatifs de travailler avec des écoles de formation ou associations pour améliorer la formation et la sensibilisation, il a été estimé que les associations avaient plus d'influence. Cela était basé sur le fait que les associations ont la structure pour atteindre un grand nombre de motocyclistes et exercer une influence sur leur les membres de leurs bases. Cependant, les participants à l'atelier ont clairement indiqué qu'il est essentiel que le Ministère des Transports et Voies de Communication soit impliqué et capable de soutenir les associations. Bien que les associations n'offrent actuellement pas de formation, elles sont considérées comme bien placées pour aider à l'autorégulation du secteur, pour offrir la sensibilisation, et potentiellement offrir la formation dans les zones rurales. Un défi potentiel dans cette approche était comment identifier "les vrais" membres d'associations.

Plusieurs participants à l'atelier ont cité l'existence de la formation de recyclage qui était disponible pour les motocyclistes. Cependant, c'était aussi une opinion populaire qu'il y a besoin d'un programme de formation ou un standard au niveau national.

3.3.4. Associations

Dans l'ensemble, les participants à l'atelier ont indiqué que les associations sont bien placées pour professionnaliser le secteur de la moto. Les associations semblent avoir une forte influence sur leurs membres, notamment par le biais de leurs présidents. Un participant a déclaré que "les associations peuvent vraiment changer les comportements". Le groupe pensait que travailler avec des associations pourrait vraiment changer le comportement des motocyclistes et mobiliser un grand nombre.

Les relations actuelles entre les associations et le gouvernement semblent tendues. Une association présente à l'atelier a affirmé que le gouvernement avait "tourné le dos" aux associations. Ils affirment qu'il n'y a pas de capacité pour le gouvernement de fournir des choses comme les certificats d'immatriculation en raison de l'épuisement de matériel dans le stock, même après leur paiement. Il a été aussi remarqué que les prix augmentent sans prévenir. Le gouvernement attend la mobilisation ou la collecte d'argent des motocyclistes à travers le paiement des taxes (vignettes), cependant le gouvernement ne semble pas bien organiser cela. Les associations sollicitent aussi des subventions du gouvernement, mais il semble que le gouvernement ne soit pas prêt à subventionner les associations. Le gouvernement affirme que les associations ne font pas leur part pour encourager les motocyclistes à respecter les lois. Les associations n'ont pas non plus accepté la responsabilité de mobiliser leurs membres sur l'amélioration du respect des réglementations légales.

Pendant l'atelier, lorsqu'on leur a demandé ce que les deux parties peuvent offrir et contribuer à améliorer la sécurité et les normes de fonctionnement, les associations ont proposé de veiller à ce que leurs membres respectent la loi, mais elles ont avisé qu'ils ont besoin d'un soutien financier pour mettre en œuvre cette mesure. Les représentants du ministère ont déclaré qu'ils préfèrent faciliter les actions plutôt que de fournir un financement direct. Le gouvernement aimerait également voir une approche plus structurée des associations, comme la possession des documents requis.

Les associations ont également affirmé qu'il y avait un manque d'accès à des outils tels que le Code de la Route pour motocyclistes, et que cela contribue au manque de connaissances.

4 Recommandations

4.1. Accroître la collaboration des partenaires

Il y a besoin d'une collaboration officielle entre le gouvernement (tant au niveau national que provincial) et les associations légitimes afin de faire appliquer avec succès la réglementation sur les motocyclettes et d'améliorer la sécurité des motocyclistes et des utilisateurs. Une collaboration améliorée aiderait à unir un secteur fragmenté et permettrait une approche plus alignée et une stratégie partagée. Une collaboration accrue entre d'autres partenaires telles que la Police de la Circulation Routière et les écoles de formation sont également recommandées.

Une meilleure collaboration avec le gouvernement offrirait aux associations la possibilité de recevoir un soutien en organisant la sensibilisation et la formation, si cela est souhaité et faisable. Par exemple, une association serait en mesure de contacter des organes ministériels ou des experts tels que le CNPR pour un soutien dans l'accès à / la conception des activités ou du matériel de sensibilisation.

Le projet recommande donc la création d'une équipe de travail opérationnelle entre les différents ministères qui œuvrent dans le secteur et veiller à ce que les associations fassent également partie de ce groupe de travail. Dans le but d'augmenter l'efficacité du groupe, un représentant de chaque organisme disposant à la fois de compétences techniques et d'une influence suffisante devrait être inclus dans le groupe de travail.

Les objectifs du groupe comprendraient d'accroître la connaissance sur l'état actuel de la réglementation, sur l'application de la loi et les accidents de motos et motos à trois roues, l'identification des activités prioritaires, le développement des opportunités et des stratégies de collaboration et la vulgarisation des activités menées par les membres du groupe de travail. Les représentants pourraient être des associations de motocyclistes, le MTVC, la Cellule Infrastructure, le ministère de l'Intérieur / la Police de la Circulation Routière et le CNPR. Il est envisagé que cette équipe de travail serait au niveau national au début, avec la possibilité de créer des groupes de travail au niveau provincial pour s'assurer que les initiatives soient mises en œuvre au niveau provincial et que les zones rurales soient atteintes. Un groupe de travail des motocyclistes pourrait être établi à Kisangani.

Afin de maintenir les progrès, il est recommandé d'élaborer les Termes de Référence (TdR) pour une période définie de deux ans et mettre en place des réunions régulières mensuelles ou bimensuelles.

4.2. Sensibiliser les motocyclistes à travers les associations

Le nombre d'adhérents aux associations parmi les motocyclistes est élevé en RDC et les associations semblent avoir une forte influence sur leurs membres. Les associations semblent offrir des possibilités d'améliorer la gestion du secteur du taxi moto. Le fait qu'il a été perçu que les membres d'association, dans les cinq pays, gagnent plus de bénéfices que les non-membres peut être encouragés par les régulateurs et les gouvernements locaux pour encourager les motocyclistes à joindre les associations. [Le manuel d'exploitation](#) élaboré pour les associations au cours de la première phase de cette recherche peut aider à maximiser les avantages potentiels des associations.

Cette relation doit être mise à profit afin de sensibiliser les motocyclistes à la conduite sûre et aux conseils essentiels sur le Code de la Route. Cela peut se faire par la radio, les médias sociaux et des réunions avec leurs membres.

Les cellules des motocyclistes, les présidents particulièrement, ont accès à un grand groupe de motocyclistes. Par exemple, à Kinshasa, une association a 670 cellules et une portée allant jusqu'à 200 000 membres, avec un président et un vice-président gérant chaque cellule. Le projet recommande donc un projet pilote pour former le président ou le vice-président d'un certain nombre de cellules dans une démarche de formation des formateurs (FF) afin de sensibiliser leurs motocyclistes. La sensibilisation devrait être donnée en modules courts (basés sur les facteurs de risque clés) pour maximiser la disponibilité des motocyclistes lorsqu'ils sont dans les cellules.

Il y a aussi des présidents de section qui sont responsables de 30 cellules chacun qui pourrait être considéré comme dispensant une telle formation. Le développement de matériels appropriés et des messages pour une telle sensibilisation sont recommandés.

Comme il existe des écoles de formation formelles qui ont le mandat de former de nouveaux motocyclistes, cela devrait continuer d'être promu. Pour renforcer cela, des stratégies sont nécessaires pour permettre aux motocyclistes d'accéder à leurs services de formation à des prix abordables.

Les associations sont également bien placées pour promouvoir le port du casque et des tenues très visibles et pourraient être engagées à sensibiliser leurs membres au respect des lois et règlements établis par le gouvernement.

Les associations ont la capacité d'imposer des règles au sein de leurs organisations qui feront respecter le Code de la Route. Par exemple, un motocycliste peut perdre ses privilèges (comme le droit d'utiliser une position/rang spécifique) s'il ne porte pas de casque.

La structure des associations devra être mieux étudiée afin de mieux collaborer avec elles.

4.3. Intensifier les efforts pour améliorer l'accessibilité et l'application de la formation pour les motocyclistes

Il existe actuellement des écoles reconnues dans les provinces de Tshopo et de Kinshasa, mais il est recommandé que leur capacité et leurs matériels soient examinés. Le Code de la Route a été récemment mis à jour (2018) et du matériel de formation de recyclage a été développé par le gouvernement. L'utilisation de ces matériels devrait être renforcée. Des programmes de formation supplémentaires et du matériel d'accompagnement devraient être développés en collaboration avec le gouvernement afin d'assurer la conformité. La capacité des instructeurs devrait être évaluée. Il est recommandé d'envisager une approche de formation des formateurs afin de renforcer la capacité des formateurs là où il est nécessaire.

Comme une formation efficace est susceptible d'être inabordable pour la grande majorité des motocyclistes des zones rurales, les gouvernements devraient soutenir les efforts innovants visant à minimiser les coûts pour les motocyclistes. Cela pourrait inclure les revenus liés à la clôture du secteur et l'octroi de bourses aux écoles de formation compétentes, par exemple par le biais des bourses aux gouvernements locaux, comme cela a été observé au Kenya au cours de la première phase de cette recherche.

Des motivations devraient être accordées pour encourager les écoles de conduite privées à fonctionner dans les zones rurales et, notamment, par exemple, des écoles satellites dans les centres de district. La structure des programmes de formation devrait reconnaître que les candidats peuvent avoir besoin de continuer à gagner de l'argent au cours du programme, ce qui peut exiger, par exemple, que la formation ait lieu en dehors des heures de pointe, pour permettre aux motocyclistes de travailler pendant les heures de fortes activités.

4.4. Mettre en œuvre des mesures pour améliorer l'utilisation du casque pour les motocyclistes et les passagers

Il est essentiel d'améliorer l'utilisation du casque pour les motocyclistes et les passagers. Il ne semble pas y avoir des casques disponibles de haute qualité et adaptés à l'environnement (tropical) à Kinshasa ou dans la province de Tshopo. En réponse à cela, les normes d'importation devraient être revues et potentiellement modifiées pour améliorer la qualité des casques, mais cela doit être fait avec soin afin de ne pas limiter la disponibilité du casque et assurer plutôt une fourniture de casques abordables. Des casques de qualité peuvent également être subventionnés par le gouvernement afin de motiver leur achat et leur port.

Les modèles d'autres pays pourraient être revus, y compris ceux qui ont encouragé la production locale mais selon les normes internationales. Contraindre l'offre d'un casque (ou de préférence deux casques) à la vente d'une moto (neuve ou d'occasion) pourrait également accroître l'accès aux casques pour les motocyclistes et les passagers. Pour ceux qui sont soucieux de l'hygiène, les doublures de casque peuvent être offertes en option aux passagers qui doivent partager un casque.

4.5. Renforcer la loi sur le nombre de passagers autorisés sur les taxis-motos et motos à trois roues

Au cours de la recherche, il était évident que les motos transportent souvent plusieurs passagers, généralement trois à quatre passagers à la fois, dont beaucoup sont de jeunes enfants. La Section 33 paragraphe 3 du Code de la Route déclare que les motocyclistes ne sont pas autorisés à transporter plus de passagers qu'il n'y a de siège sur leur moto, alors qu'une ordonnance introduite en 2010⁷ stipule qu'il est interdit à un motocycliste d'avoir "Plus d'une personne par moto et plus de trois personnes par tricycle". Malgré cela, les contrôles sur le nombre de passagers voyageant en taxi-moto ne semble pas être appliqué. Les participants à l'atelier ont également discuté de cette tendance et de l'influence de ce problème sur la fréquence des accidents de la route et les implications pour la sécurité des passagers.

Les participants ont estimé que l'application effective par la police de la circulation routière du nombre de passagers est cruciale, limitant le nombre de passagers à deux au maximum. En ce qui concerne les motos à trois roues, il était discuté du fait que le nombre maximum de passagers devrait correspondre au nombre de sièges disponibles dans le véhicule. La sensibilisation des motocyclistes à l'importance de limiter le nombre de passagers est également recommandé afin d'améliorer la conformité.

Il convient de noter que les participants à l'atelier étaient conscients que la législation nationale limite le nombre de passagers sur une moto à un, cependant, ce serait difficile du point de vue de l'application.

Au cours de l'enquête, il a également été constaté qu'une majorité de passagers ne pensaient pas pouvoir prendre un taxi-moto s'ils ne partagent pas le prix avec un autre passager.

4.6. Tenir compte de l'utilisation des motos dans la conception et l'entretien des routes

La conception et l'état des routes sont des facteurs déterminants à la sécurité des motocyclettes. Comme elles n'ont que deux roues en contact avec le sol, les motos sont plus susceptibles de perdre le contrôle et mettent leurs conducteurs et passagers au risque de blessures graves en cas d'accident.

Les autorités routières devraient donc concevoir, construire et entretenir des routes en tenant compte de motos.

⁷ Ordonnance SC/148 / BGV/MIN.TTCA/PLS/2010

La conception géométrique d'une route, en particulier sa largeur, est déterminante pour la sécurité des motos. Les routes doivent être suffisamment large pour permettre à une moto et à un véhicule à quatre roues de se croiser en toute sécurité. Un accotement réservé aux motos devrait également être fourni de façon sécuritaire, à niveau avec la chaussée et doit être sans végétation et détrit.

L'alignement horizontal est également important, car les virages aigus créent un risque d'accident de dérapage et de collisions avec d'autres véhicules.

En ce qui concerne la surface de la route, un fonctionnement sûr dépend d'un entretien régulier et d'une conception sûre.

Sur terre et routes de gravier, un entretien régulier est nécessaire pour éviter les nids-de-poule, l'ondulation et l'orniérage, et pour enlever les grosses pierres de la chaussée - ce qui présente tous un risque pour la sécurité de la moto. Les bombements doivent être évité, car ceux-ci présentent des risques pour les motos - en particulier celles qui transportent de lourdes charges.

Sur les routes pavées, les surfaces lisses doivent être évitées, car elles seront glissantes si elles sont mouillées.

Les surfaces en béton peuvent être délibérément rendu rugueuses pour offrir une résistance au dérapage - bien que les surfaces ne doivent pas être excessivement rugueuses car cela peut provoquer des vibrations et éventuellement une perte de contrôle. L'endroit où deux types de surfaces différents se rencontrent - par exemple, lorsqu'une surface pavée rencontre une surface de gravier - devrait également être bien entretenue.

Les bords de route doivent être dégagés, des grands arbres, des rochers, des bâtiments et d'autres dangers potentiels ne doivent pas être directement adjacent à la route. Les drains latéraux profonds et escarpés doivent être évités. Des garde-fous peuvent être fournis dans le emplacements dangereux.

4.7. Soutenir des initiatives de recherche supplémentaire

Cette recherche a identifié les causes des accidents telles que perçues par les motocyclistes et les passagers ; cependant, une étude supplémentaire sur la cause et la localisation des accidents des motos et motos à trois-roues est jugée souhaitable pour faire la lumière sur ces résultats. Ces résultats peuvent être utilisés pour identifier les besoins spécifiques tels que le renforcement de la signalisation routière ou le renforcement ou la formation des motocyclistes.

Il y a également un besoin général de données plus fiables. De tous les pays africains, le Ghana est souvent cité comme exemple de bonnes pratiques dans la gestion des données des accidents. Cependant, les cinq pays étudiés et tous les autres pays d'Afrique subsaharienne (à l'exception de l'Afrique du Sud), sont classés par l'OMS comme "pays sans données fiables sur l'enregistrement des décès" (OMS, 2018). Alors que les statistiques officielles de la RDC indiquent le nombre de décès sur les routes en 2015 autour de 385, l'OMS estime le nombre réel à environ 26529 (OMS, 2018). La situation est similaire pour le Kenya, le Ghana, la Tanzanie et l'Ouganda, bien que l'écart entre les enregistrés et le nombre estimé d'accidents était le plus important en RDC.

5 Conclusion

En RDC, les taxis-motos sont très populaires, facilement disponibles et rentables pour les conducteurs. Plusieurs groupes semblent bénéficier de l'existence de taxis-motos, y compris les motocyclistes, les passagers, les propriétaires des marchandises et les propriétaires de motos. Dans l'ensemble, l'opinion sur les taxis-motos est positive dans la mesure où ils offrent un moyen de transport facilement accessible, l'accès à des zones inaccessibles par d'autres véhicules et un mode d'emploi et de revenu.

Cependant, la recherche a également montré que les taxis-motos sont une cause d'accidents de la route, peu de conducteurs ont un permis de conduire ou une assurance, et que plusieurs conséquences négatives sont associées à l'utilisation des taxis motos. Il était également largement admis que les motocyclistes ne respectent pas le Code de la Route.

Dans l'ensemble, les taxis-motos et moto à trois roues offrent des opportunités considérables en RDC et semblent améliorer l'accès pour les communautés rurales et périurbaines, ainsi que des possibilités d'emploi. Cependant, des efforts délibérés et concertés de la part d'un certain nombre de partenaires sont nécessaires pour assurer la sécurité des taxis-motos et moto à trois roues, l'application de la réglementation, la formation des motocyclistes et pour répondre aux problèmes de santé afin de maximiser leur impact et leur potentiel.

6 Références

Bishop, T and Amos, P, 2015. Opportunities to improve road safety through 'boda-boda' associations in Tanzania. Amend. Final Report. ReCAP Project Ref. TAN2015G / SC14069. Available at: <http://www.research4cap.org/Library/BishopAmos-Amend-Tanzania-2015-BodaAssocs+Final+Report-AFCAPTAN2015G-v150616.pdf>

Bishop, T. Barber, C. Adu, J. Afukaar, F. Muhia, G. Mwaipopo, H. Kiracho, E. Rettie, N. Krasnolucka-Hickman, A. Divall, D. Porter, G. 2018. Enhancing understanding on safe motorcycle and three-wheeler use for rural transport, Final Report, RAF2114A. London: ReCAP for DFID.

Starkey, P. 2016. The benefits and challenges of increasing motorcycle use for rural access. Research for Community Access Partnership (ReCAP), UK. Available at: http://research4cap.org/Library/Starkey-ReCAPPMU_2016_BenefitsChallengesofIncreasingMotorcycleUseRuralAccess_iTRARR_160314.pdf

Transaid, 2014. An investigation into the role of transport operator associations in shaping Transport Services in Africa's rural areas. AFCAP Project Ref. AFCAP/GEN/127/A. Available at: <http://www.transaid.org/wp-content/uploads/2015/09/AFCAP-Transport-Operator-Associations-and-Rural-Access.pdf>

Van der Weijde, K., et. al, Transaid and Amend 2019. Enhancing understanding on safe motorcycle and three-wheeler use for rural transport in the Democratic Republic of Congo: Inception Report, RAF2114A. London: ReCAP for DFID.

WHO, 2014. Violence and Injury Prevention: The Facts. World Health Organization, Geneva, Switzerland. Available at: http://www.who.int/violence_injury_prevention/media/news/2015/Injury_violence_facts_2014/en/

WHO, 2015. Global Status Report on Road Safety. World Health Organization, Geneva, Switzerland. Available at: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

WHO, 2018. Global Status Report on Road Safety. World Health Organization, Geneva, Switzerland. Available at: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

World Bank, 2019. Congo, Dem. Rep. World Development Indicators. The World Bank Group. Available at: <https://data.worldbank.org/country/congo-dem-rep/>

Annexe 1 Participants à l'atelier d'un jour

N°	Nom	Organisation
1	Kim van der Weijde	Transaid
2	Caroline Barber	Transaid
3	Billy Tshibambe	Cellule Infrastructure
4	Chris Super	Cellule Infrastructure
5	Paul Mansiangi	Université de Kinshasa
6	Yves Tshisungu	Université de Kinshasa
7	Soleil Muzinga	Université de Kinshasa
8	Seraphin Manda Malaba	Ministère de l'Infrastructure Travaux Publics et Reconstruction
9	Mako M Miavin	Auto-école de la Ville
10	Zico Mukayer	ANIPTMC
11	Mathias Diongo	ANIPTMC
12	Vale Manga Wilma	GET - Group d'Etudes des Transports
13	Esperanee Kahambu	Ministère de l'Infrastructure Travaux Publics et Reconstruction
14	Botuli Nedo	Ministère des Transports et Voies de Communication
15	Mola Ekola Nigo	Ministère des Transports et Voies de Communication
16	Daniel Lunga	DVDA
17	Leon Mwamba	JICA
18	Chimwemwe Chalmera	UKAid DFID
19	Theodore Ngambila	Cellule Infrastructure / ITPR
20	Robert Matalatala	CNPR
21	Nganga Manzima Jean Remy	CNPR
22	Daniela Socaciu	BCAC / EU
23	Makengo Lukoki	Jury de l'Examen Théorique
24	Michel Velewa Kusungama	Cellule Infrastructure / ITPR
25	Mbambo Balonga	DUTC
26	Ngodie Kadet	Division of Urban Transport

Annex 2 Évaluation de l'atelier d'une journée en RDC

Ce graphique montre les réponses au formulaire d'évaluation rempli par les participants à l'atelier d'une journée.

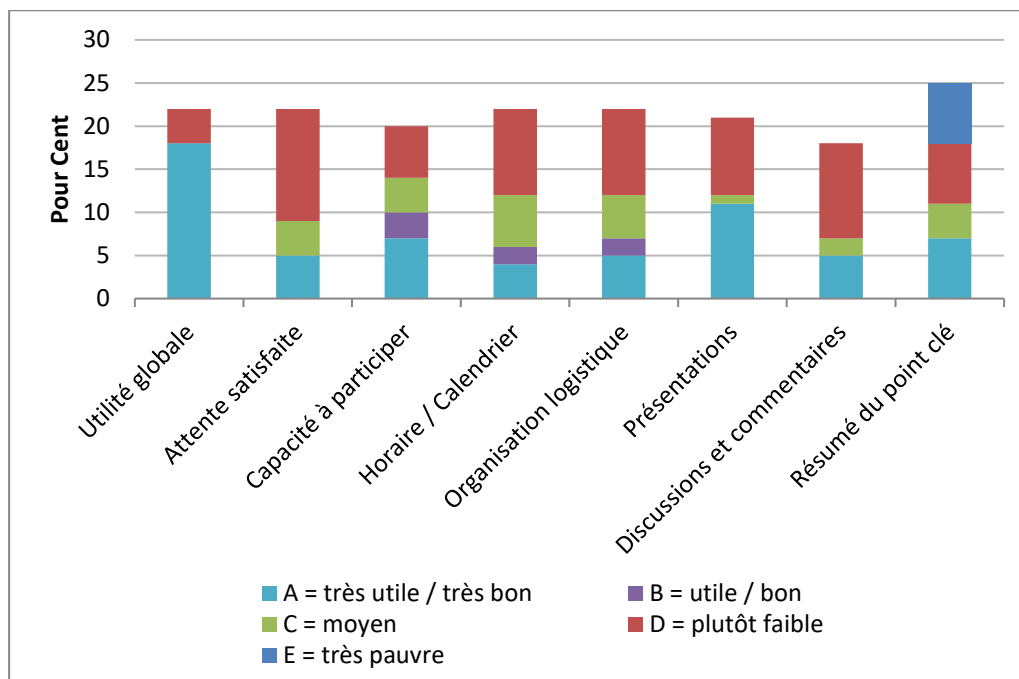


Figure Annex 2 Les réponses au formulaire d'évaluation

Tous les participants (100%) ont évalué l'utilité globale de l'atelier comme «Très utile» ou «Utile». Il convient de noter que tous les participants n'ont pas répondu à toutes les questions du formulaire d'évaluation.