

Opportunités pour maximiser les avantages des taxis-motos et motos à 3 roues dans les zones rurales de la République Démocratique du Congo

Implications politiques clés

- Les départements concernés du gouvernement, les associations et les écoles de formation doivent travailler ensemble pour coordonner le secteur des taxis-motos et motos à 3 roues. L'apport d'une formation de qualité, y compris la prise de conscience quant au besoin des passagers et le renforcement du respect de la législation en vigueur, seraient des étapes importantes dans la professionnalisation des conducteurs. Un groupe de suivi opérationnel, comprenant les principales parties prenantes du secteur, doit être établi pour coordonner ses efforts.



- Le nombre d'adhérent aux associations est élevé parmi les conducteurs en RDC et les associations semblent avoir une forte influence sur leurs membres. Ainsi, elles devraient jouer un rôle clé dans l'amélioration du professionnalisme dans le secteur.
 - L'étude montre qu'en RDC les membres des associations génèrent plus de revenu que les non-membres. Ce résultat doit-être mis en valeur par les régulateurs et les gouvernements provinciaux pour encourager les conducteurs à adhérer aux associations. Le manuel d'exploitation pour les associations, développé durant la première phase de cette recherche, accompagnera dans la maximisation des avantages potentiels de l'adhésion.
 - Les associations sont mieux placées pour sensibiliser les conducteurs sur l'importance de conduire d'une manière sécurisée et pour leur fournir des orientations essentielles sur le "Code de la route", à travers la radio, les réseaux

sociaux et les réunions avec leurs membres. Les relations entre les associations et le gouvernement au niveau provincial et national doivent donc être renforcées pour accroître leur impact.

- Les associations sont également bien placées pour promouvoir l'utilisation des casques et des gilets réfléchissants et doivent sensibiliser les membres à se conformer à la loi du gouvernement. Les associations ont la capacité d'imposer des règles au sein de leurs organisations pour améliorer le respect du "Code de la route".
- Le taux d'utilisation des casques en RDC est faible chez les conducteurs ainsi que chez les passagers. Accroître l'intérêt de l'utilisation des casques est essentiel pour améliorer la sécurité. Le standard des casques importés doit donc être revu et potentiellement modifié pour permettre d'avoir des casques de qualité appropriée au climat afin d'encourager l'utilisation. Les casques de qualité doivent aussi être subventionnés par le gouvernement dans le but de surmonter l'obstacle lié à la disponibilité. Rendre obligatoire l'acquisition de 2 casques lorsqu'on achète une moto (neuve ou vieille) peut aussi permettre d'accroître l'accessibilité des casques, aux motocyclistes et aux passagers.

Ministère de Transport et Voies de Communication

"La moto est un moyen de transport utilisé par tous pour plusieurs raisons. C'est probablement le plus important moyen de transport ici (dans la ville de Kinshasa) et dans les zones rurales. Mais le secteur n'est pas réglementé, il est informel parce qu'on n'a pas besoin de permis pour l'exploiter, on n'a pas besoin de respecter les lois parce que c'est non-réglémenté et non-organisé, on n'a pas besoin d'être enregistré, et c'est très facile d'accéder à ce mode de transport."

Mr. Baoula – Ministre de Transport et Voies

- L'accès à la formation de qualité est très limité dans les zones rurales. Des moyens innovants doivent donc être explorés afin de financer une formation de qualité.

Actuellement, il n'y a pas de données fiables relatives aux accidents en RDC. Tous les pays en Afrique Sub-Saharienne (à l'exception de l'Afrique du Sud), sont classés par l'OMS comme "des pays sans données fiables d'enregistrement de décès"¹

Alors que les statistiques officielles de la RDC font état d'environ 385 décès dus aux accidents de la route en 2016, l'OMS estime le nombre réel de morts à 26 529 ¹

Contexte

L'utilisation des motos a considérablement augmenté en Afrique subsaharienne ces dernières années. Les motos sont souvent utilisées comme taxis, les conducteurs demandent un prix pour transporter des passagers ou des marchandises. Les motos à trois-roues sont également utilisés dans certaines zones rurales, bien que leur nombre soit beaucoup moins élevé.



Les taxis-motos jouent un rôle essentiel en permettant la mobilité en milieu rurale en Afrique. Dans plusieurs pays, ils sont le seul moyen de transport motorisé disponible pour les personnes vivant dans les communautés rurales et sont

devenus un mode de transport de plus en plus populaire.

Ils fournissent l'accès aux soins de santé y compris en cas d'urgence médicale, ainsi qu'aux marchés et aux événements sociaux. Ils fournissent également des emplois et génèrent un revenu raisonnable, principalement pour les jeunes hommes.

Cette note d'orientation a été élaborée sur base d'une étude menée en 2019 sur les motos et les taxis à trois roues dans les zones rurales de la RDC. L'objectif de l'étude était d'améliorer les connaissances et la compréhension actuelles concernant les moyens efficaces de permettre aux populations rurales de

bénéficier d'une utilisation sécurisée des motos et des motos à trois-roues. Les résultats de l'étude peuvent être utilisés pour améliorer l'usage de ces véhicules afin de fournir aux communautés rurales un accès sûr, abordable et socialement inclusif.

Le projet a été soutenu par le gouvernement de la RDC par le biais de l'institution partenaire locale AfCAP Cellule Infrastructure, un organisme technique du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction, et a été financé par UKAid.

Méthodologie de recherche

Cette recherche s'appuie sur les recherches entreprises en 2018 au Ghana, au Kenya, en Tanzanie et en Ouganda.



Après une brève revue de la littérature et un exercice d'engagement des parties prenantes, un ensemble d'activités de recherche a été développé. Des examens du cadre réglementaire, des méthodes

d'application de la loi et de l'organisation actuelle de formation ont ensuite été réalisés. En outre, une enquête complète ciblant les conducteurs, les propriétaires et les utilisateurs a été menée dans six établissements ruraux des provinces de Tshopo et de Kinshasa, couvrant des sujets tels que les finances, l'accessibilité, les blessures et les liens avec la criminalité.

Les résultats de la recherche ont été présentés aux acteurs clé et autres parties prenantes pour discussion lors d'un atelier en octobre 2019.

Principales conclusions

L'étude a révélé que les taxis-motos sont le moyen de transport le plus disponible et le plus accessible dans les zones rurales de la RDC. Ils sont particulièrement importants pour créer des opportunités d'emploi, générer des revenus, soutenir le secteur agricole et accroître l'accès aux services sociaux, tels que les

¹ Global status report on road safety 2018

services de santé, dans les zones rurales et périurbaines.

Malgré le fait qu'une très faible proportion de personnes dans les communautés rurales n'utilisent pas - ou ne peuvent pas - utiliser les taxis motos, la grande majorité a déclaré utiliser ce mode comme le moyen de transport quotidien le plus courant. Les données montrent également que dans de nombreuses régions, les motos sont tout simplement le seul type de transport motorisé disponible.

L'enquête a révélé que les passagers appréciaient les conducteurs qui roulent lentement et prudemment (23%), ceux qu'ils connaissent et en qui ils ont confiance (19%), ceux qui offrent un prix abordable (19%), ceux dont les véhicules sont en bon état (14%) et qui sont plus âgés (8%).



Les motos sont également utilisées de manière fréquente en cas d'urgence. 42% des passagers ont déclaré qu'eux-mêmes ou un membre de leur famille avaient utilisé un taxi-moto en cas d'urgence.

Transport pour les femmes enceintes

Un propriétaire de moto/moto à 3 roues destinée au transport des marchandises a expliqué les expériences des femmes enceintes dans sa région:

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

Bien que basé sur la perception du conducteur et non vérifié, 85 %t des conducteurs interrogés ont déclaré avoir transporté des passagers vers un établissement de santé en cas d'urgence. Quatre-vingt-huit pour-cent des motocyclistes pensent avoir sauvé une vie en assurant le transport en cas d'urgence. L'enquête a

également montré que les taxis-motos sont particulièrement importants pour les femmes agricultrices et les femmes d'affaires, 69% des utilisateurs des motos/motos à 3 roues destinées au transport de marchandises interrogés étant des femmes. Les articles les plus couramment transportés par les taxis-motos/motos à 3 roues étaient les produits agricoles (36%), les articles destinés à la vente dans les magasins (24%) et les combustibles de cuisine tels que la braise et le bois (16%).

Les taxis-motos/motos à 3 roues étaient considérés comme un moyen important de générer des revenus pour les conducteurs et pour les propriétaires dans les zones rurales. Quarante-cinq pour-cent des conducteurs ont déclaré que " la meilleure chose à propos des taxis-motos " était de générer une source d'emploi et de revenus.

Les associations de motos se sont avérées populaires parmi les conducteurs. Selon l'enquête sur les avantages et les inconvénients, 62% des conducteurs interrogés étaient membres d'une association de motocyclistes.

Les conducteurs ont indiqué qu'après avoir payé toutes les dépenses liées au fonctionnement du taxi-moto, le revenu net hebdomadaire moyen du conducteur était de 46 309 CDF (22,54 £) ; par rapport à un revenu net hebdomadaire moyen de 19,25 £ que les conducteurs ont déclaré gagner dans leur dernier précédent emploi. La figure 1 présente une comparaison du revenu net gagné par les conducteurs par rapport à celui de leurs derniers précédents emplois.

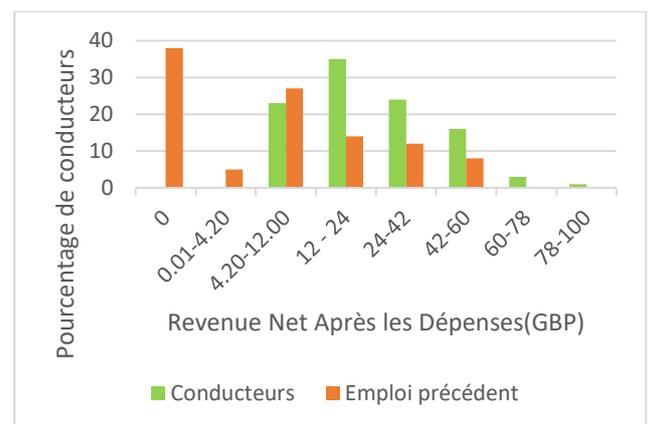


Figure 1. Profit des conducteurs après dépenses au cours des 7 derniers jours par rapport au profit généré lors de leur précédent emploi en RDC

Comparativement, en utilisant les dernières données de la Banque mondiale sur le revenu national brut, le revenu annuel moyen en RDC était d'environ 398,00 £ en 2018, ce qui équivaut à 7,65 £ par semaine. S'il

convient de noter que cela inclut à la fois les populations rurales et urbaines, l'enquête a révélé que les conducteurs des taxis-motos gagnaient plus de trois fois la moyenne nationale.

Outre les nombreux avantages que les taxis-motos offrent aux communautés rurales, il existe également des défis considérables. Les conducteurs, les passagers et les autres usagers de la route sont fréquemment victimes d'accidents imputables aux motos, ils sont victimes de mauvais traitements et sont exposés aux problèmes de santé.

Il n'existe actuellement aucun programme standard national de formation pour les conducteurs des motos et motos à 3 roues. Cependant, le Ministère national des Transports et Voies de Communication (MTVC) et la Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR)² sont favorables au développement d'un tel programme afin d'améliorer les compétences des conducteurs. Il existe néanmoins un manuel standardisé à partir duquel les conducteurs peuvent améliorer leurs compétences "(Remise à Niveau)" publié en 2018 en RDC.

Les conducteurs et les utilisateurs étaient inquiets du risque d'accident et de blessure. Ils étaient également préoccupés au sujet des agressions.

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

La Figure 2 montre que 40% des conducteurs des taxis-motos participant à l'enquête ont déjà subi une blessure. Parmi ceux-ci, 45% avaient subi plus d'une blessure et 18% avaient subi une blessure au cours du dernier mois.

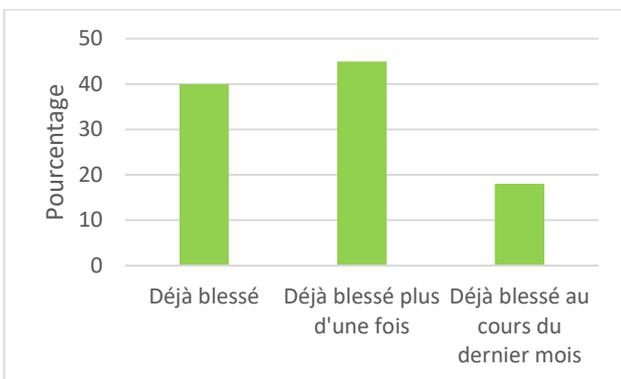


Figure 2. Fréquence des blessures des conducteurs en RDC

Parmi les conducteurs qui avaient subi une blessure, 79% transportaient un passager au moment de l'accident. L'erreur du conducteur (41%) a été déclarée comme la cause la plus courante.

Quarante-deux pour-cent des conducteurs ont déclaré avoir souffert de problèmes de santé qu'ils attribuent au fait de conduire une moto. Le problème de santé le plus

fréquemment signalé était la douleur générale (57%), souvent spécifiée comme étant le mal de dos. Aucun des conducteurs interrogés n'a déjà suivi de formation formelle. La grande majorité des conducteurs interrogés ont déclaré avoir été formés par des amis ou par un membre de famille, ou étaient des autodidactes.

Seulement 15% des conducteurs interrogés avaient un permis de conduire, 12% avaient une autorisation de transport pour taxi-moto et seulement 1% (un conducteur) avait une assurance.

Cinq pour cent seulement des conducteurs ont déclaré qu'ils portaient "toujours" un casque, ce qui est le taux le plus bas des cinq pays de cette étude.

Conclusions

Dans l'ensemble, les taxis-motos/motos à 3 roues offrent des opportunités considérables pour faciliter la mobilité en milieu rural en RDC et semblent y avoir amélioré l'accès, ils offrent des opportunités d'emploi pour les communautés rurales et périurbaines. Cependant, des efforts concertés sont nécessaires pour gérer, réglementer et professionnaliser le secteur des taxis-motos/motos à 3 roues pour améliorer la sécurité.

L'apport d'une formation de qualité et abordable, les tests et l'octroi des permis doivent être améliorés considérablement et renforcés par une application forte de la loi.

Pour que les efforts soient efficaces, les départements des ministères concernés devraient collaborer et dialoguer avec d'autres parties prenantes, notamment les associations de taxis- motos/motos à trois roues.

Les associations ont le pouvoir d'aider les conducteurs à accéder à la formation et d'influencer le respect de la législation existante. Le soutien des associations par le gouvernement local peut être utilisé pour améliorer le développement d'un secteur professionnalisé.

Des efforts délibérés et concertés de la part d'un certain nombre de parties prenantes sont nécessaires pour assurer la sécurité des taxis-motos/motos à 3 roues, pour améliorer l'application de la loi, augmenter la proportion de conducteurs qui reçoivent une formation formelle et répondre aux problèmes de santé afin de maximiser leur impact et leur potentiel.

Pour plus d'information :

www.research4cap.org/SitePages/MotorcycleSafety.aspx

info@transaid.org

office@amend.org