

Revue Scientifique du



laboratoire
Ville Société Territoire
(laboVST)

Le Journal des Sciences Sociales

N°25 - Juin 2023

ISSN 2073-9303

LE JOURNAL DES SCIENCES SOCIALES

CONSEIL SCIENTIFIQUE

- Prof Simplicie Y. Affou, Directeur de Recherches (Institut de Géographie
Tropicale, IGT, Abidjan) Tel : Cel : (00225) 0707 70 85 57,
E-mail : syaffou@yahoo.fr ou affou@ird.ci
- Prof Alphonse Yapi-Diahou, Professeur Emérite de Géographie (Université Paris 8),
Cel : 0033668032480 ; Email : yapi_diahou@yahoo.fr
- Prof Brou Emile Koffi Professeur Titulaire de Géographie, (Université Alassane
Ouattara,), Cel.: (00225) 0103589105 ; E-mail : koffi_brou@uao.edu.ci
- Prof Roch Gnabéli Yao, Professeur Titulaire de Sociologie, (Université Félix
Houphouët Boigny) ; Cel : 07 08 18 85 96 Email roch.gnabeli@laasse-
socio.org
- Prof Jonas Guéhi. Ibo, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua),
Cel : (00225) 0505 68 48 23 E-mail : ibojonas@yahoo.fr
- Prof René Joly Assako Assako, Professeur Titulaire de Géographie, Université
Yaoundé, Cameroun ; Email rjassako@yahoo.fr
- Prof Ferdinand A. Vanga, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Péléforo
Gon Coulibaly), Tel : (00225) 01 03 48 91 60 / 05 05 083 702
E-mail : ferdinand.vanga@upgc.edu.ci af_vanga@yahoo.fr

COMITE EDITORIAL

Directeur de Publication

Simplice Y. Affou, Directeur de Recherches (Institut de Géographie Tropicale, IGT, Abidjan) Tel: Cel: (00225) 07 07 70 85 57 E-mail : syaffou@yahoo.fr
ou affou@ird.ci

Rédacteur en Chef

Alphonse Yapi-Diahou, Professeur titulaire de Géographie (Université Paris 8)
Cel : 0033668032480 ; Email : yapi_diahou@yahoo.fr

Rédacteur en Chef Adjoint

Jonas Guéhi. Ibo, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua)
Cel : (00225) 05 05 68 48 23 E-mail : ibojonas@yahoo.fr

Secrétariat du Comité de Rédaction

Assué Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara,
Bouaké, (00225)0103192952, Email assueyao@yahoo.fr

Konan Kouakou Attien Jean-Michel, Maître assistant, Université Alassane
Ouattara, Bouaké, (00225)0707117755, E-mail : attien_2@yahoo.fr

Yapi Atsé Calvin, Maître assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké,
(00225)0707996683, E-mail : atsecalvinyapi@gmail.com

Yassi Gilbert Assi, Maître de Conférences de Géographie, Ecole Normale
Supérieure d'Abidjan, Cel.: (00225) 07 75 52 62; E-mail:
yassiga@gmail.com

Secrétaire aux finances

Bohoussou N'Guessan Séraphin, Maître de Conférences de Géographie, Université
Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire, (00225)0505483129,
E-mail : bohounse@yahoo.fr

COMITE DE LECTURE

- Abdoul Azise SODORE, Maître de Conférences de Géographie/aménagement, Burkina Faso
- Adaye Akoua Assunta, Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan
- Allaba Ignace, Maître de Conférences d'études germaniques, Université Felix Houphouët Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- Assué Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
- Bally Claude Kore, Maître de Conférences de Sociologie des organisations, université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Beka Beka Annie, Maître de Conférences de géographie, École Normale Supérieure, Gabon
- Biyogbe Pamphile, Maître de Conférences de Philosophie, Ecole Normale Supérieure, Gabon
- Bohoussou N'Guessan Séraphin, Maître de Conférences de Géographie (Université Alassane Ouattara)
- Christian Wali Wali, Maître-Assistant de Géographie, Université Omar Bongo de Libreville, Gabon
- Coulibaly Salifou, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Diarrassouba Bazoumana, Maître de Conférences de Géographie, environnementaliste, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Djah Armand Josué, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Dosso Yaya, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Eleanor FUBE MANKA'A, Maître-Assistant de Géographe, ENS/Université de Yaoundé I, géographie des aménagements ruraux
- Gokra Dja André, Maître de Conférences, Sciences du Langage et de Communication, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Hugo PILKINGTON, Maître de Conférences, Géographie de la santé, université de Paris 8, France
- Kadet G Bertin, Professeur Titulaire de Géographie, Ecole Normale Supérieure (ENS), Abidjan
- Koffi-Didia Adjoba Marthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny,

Koffi Yeboue Stéphane, Maître de Conférences de Géographie, Université Peloforo Gon Coulibaly, Korhogo

Kouadio M'bra, Kouakou Dieu-Donne, Maître de Conférences de sociologie de la santé, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Kouame Konan Hyacinthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Peloforo Gon Coulibaly, Korhogo

Kra Kouamé Antoine, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Kramo Yao Valère, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Loukou Alain François, Professeur Titulaire de Géographie TIC, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire

Moatila Omad Laupem, Maître-Assistant de Géographie, Université Marien Ngouabi (Brazzaville- Congo)

Ndzani Ferdinand, Maître-Assistant de Géographie, Ecole normale supérieure, université Mariën Ngouabi, République du Congo.

Ngouala Mabonzo Médard, Maître-Assistant de Géographie, Ecole normale supérieure, université Mariën Ngouabi, République du Congo.

N'guessan Adjoua Pamela, Maître-Assistant de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Soro Debegnoun Marcelline, Maître-Assistante de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Yao Célestin Amani Maître de Conférences de Bioanthropologie, Université Félix Houphouët Boigny, UFR SHS - ISAD

Yassi Gilbert Assi, Maître de Conférences de Géographie (Ecole Normale Supérieure Abidjan)

SOMMAIRE

	Pages
OUATTARA Minantcho KRAMO Yao Valère KOUAKOU Kouamé Serge	« Disponibilité de ressources de santé et sécurité sanitaire dans le département de Niakara (Centre- Nord de la Côte d'Ivoire) » 7
Hippolyte Pépin NDEY NGANDZO Normand Borich EYOKA	Contribution des relations commerciales Brazzaville-Maty dans le processus de l'autonomisation des femmes 25
GNEPEHI Dje Gnamian Gildas ASSUÉ Yao Jean- Aimé OKA Kouakou Ferdinand	Difficile insertion professionnelle des jeunes dans la sous-préfecture de Toumodi (Centre-Sud de la Côte d'Ivoire) : facteurs et effets socio-spatiaux. 39
Appolinaire D. GNANVI Comi Serge DANSOU	Systèmes d'assainissement et risques sanitaires dans la ville de Cotonou (République du Bénin) 56
Maliki Christian	Taxis-motos : solution à une crise quotidienne de mobilité au nord de Brazzaville (République du Congo) 78
SAMINOU OUMAROU Halimatou ABDOURAHAMANE Mohamed Moctar	Habitudes alimentaires chez la population de la ville de Maradi (république du Niger) : de la transformation des aliments à la préparation culinaire 93
DIABAGATE Souleymane KOFFI Brou Emile	Enjeux et défis de l'assainissement des eaux usées à Abobo (Abidjan) pour une ville durable 114

N'GUESSAN Tenguel Sosthene	Accès à la sécurité alimentaire et à la nutrition dans un contexte de vulnérabilité lie au VIH/SIDA en Côte d'Ivoire	129
Syviney Franck Laurel BAKANAHONDA Chelmyh Duplosin LINGUIONO	Les problèmes du transport privé de personnes dans la ville de Brazzaville (République du Congo)	152

Taxis-motos : solution a une crise quotidienne de mobilité au nord de Brazzaville (République du Congo)

Motorcycle cabs: a solution to a daily mobility crisis in northern Brazzaville (Republic of Congo)

Maliki Christian

Laboratoire de Géographie, de l'environnement et de l'aménagement
(LAGEA)

Université Marien Ngouabi, Département de Géographie, Congo-Brazzaville
Email: malikichrist9@gmail.com

Résumé : A l'instar des autres métropoles de l'Afrique subsaharienne, Brazzaville traverse une crise multiforme. Elle se traduit, entre autres, par une croissance urbaine accélérée, une réduction des emplois du secteur formel et, la voie de conséquence, ainsi par un renforcement des activités de l'informel, le tout dans un contexte d'affaiblissement de l'Etat et de son administration. Comme tous les secteurs socio-économiques, celui des transports n'a pas été épargné par cette crise. L'extension spatiale rapide conjuguée à la pression démographique et les changements des principes de mobilité ont influé sur le système de transport collectif. Ces facteurs ont entraîné l'essor du secteur privé : taxis-motos. L'initiative privée pallie l'insuffisance de l'Etat régulateur et a ouvert la porte à diverses pratiques illicites comme la corruption et le rackettage dans le secteur de transport en commun. L'objectif de cet article est d'ouvrir la réflexion sur la nécessité de transport en taxi-moto comme une réponse de la population face à la crise quotidienne de mobilité. Il pose une interrogation sur l'envol des taxis-motos, de son efficacité et de sa pérennité dans le nord de Brazzaville. Afin d'analyser le commencement des taxis-motos à Brazzaville comme une solution aux différentes crises des transports publics et privés. L'étude ouvre la réflexion sur l'utilité de transport en taxi-moto dans le cadre de la réponse de la population à la crise quotidienne de mobilité. La ville de Brazzaville connaît une dynamique urbaine extraordinaire. Cette dynamique urbaine accentuée par la rareté des emplois engendre le décollage des taxi-motos dans le nord de la ville. En outre, l'étude révèle aussi que l'activité des taxis-motos est source de nombreux problèmes.

Mots clés: République du Congo, Brazzaville, espace urbain, régulation, secteur informel, taxi-moto, usagers.

Abstract: Like other metropolises in sub-Saharan Africa, Brazzaville is going through a multifaceted crisis. It results, among other things, in accelerated urban growth, a reduction in jobs in the formal sector and, as a consequence, in a strengthening of informal activities, all in a context of weakening of the State and its administration. Like all socio-economic sectors, the transport sector has not been spared by this crisis. Rapid spatial expansion

combined with demographic pressure and changes in mobility principles have influenced the public transport system. These factors have led to the rise of the private sector: motorcycle taxis. Private initiative compensates for the inadequacy of the regulatory state and has opened the door to various illicit practices such as corruption and racketeering in the public transport sector. The objective of this article is to open the reflection on the need for transport by motorcycle taxi as a response of the population to the daily crisis of mobility. It raises questions about the take-off of motorcycle taxis, its effectiveness and its sustainability in the north of Brazzaville. In order to analyze the beginning of motorcycle taxis in Brazzaville as a solution to the various crises of public and private transport. The study opens up reflection on the need for motorcycle taxi transport as part of the population's response to the daily mobility crisis. The city of Brazzaville is experiencing extraordinary urban dynamics. This urban dynamic, accentuated by the scarcity of jobs, has led to the take-off of motorcycle taxis in the north of the city. In addition, the study also reveals that the activity of motorcycle taxis is a source of many problems.

Keywords: Republic of Congo, Brazzaville, urban space, regulation, informal sector, motorcycle taxi, users.

Introduction

La nécessité d'un système de transport capable d'œuvrer pour la dynamique urbaine et par la renaissance, celle de l'économie nationale, donne un sens plus profond à l'intérêt qu'on accorde au transport en général et plus particulièrement au transport urbain dans les villes africaines. Cet intérêt pour les transports a amené certains chercheurs à travailler de plus en plus sur la question. La problématique des transports a permis à certaines disciplines comme la géographie d'en faire une véritable branche spécifique.

Les systèmes de transport, à l'image de la structure physique de la ville de Brazzaville, sont bâtis pour l'un, sur un fondement institutionnel dont la desserte privilégie le centre-ville, pour l'autre, sur l'initiative privée. Le développement urbain a entraîné celui des transports urbains qui répondent à une demande non satisfaite de la population. Actuellement, ils seraient les plus utilisés, en dépit de leur impact sur la transformation spatiale. Cette circonscription entre formel et informel est une réalité qui constitue l'un des principaux problèmes actuels des centres urbains en Afrique subsaharienne.

La ville de Brazzaville souffre de carence en moyens de transports urbains dominés par le transport artisanal. La dispersion des populations brazzavilloises dans des espaces de plus en plus éloignés du centre-ville tient ainsi à la multiplication des possibilités de se déplacer. La mobilité résidentielle, d'un quartier à l'autre, modifie les transports urbains qui, en retour, soutiennent la croissance des banlieues vers les périphéries et fait prospérer la croissance du transport en taxis-motos. Ce mode de transport, de plus en plus important, favorise la mobilité au nord de Brazzaville. Selon les mouvements pendulaires, les déplacements à longue distance et de courte durée se multiplient. Les taxis-motos se présentent comme une nouvelle forme d'alternative de mobilité de la résidence au centre-ville et ailleurs, pour des raisons occasionnelles ou professionnelles.

Dans ce contexte, il nous a paru utile d'entreprendre une étude sur le développement des taxis-motos dans le nord de Brazzaville, en République du Congo. Toutefois, la présente étude ouvre la réflexion sur la nécessité de transport en taxi-moto dans le cadre de la réponse de la population à la crise quotidienne de mobilité. Cette situation pose la question de l'essor des taxis-motos, de son efficacité et de sa pérennité dans la ville de Brazzaville.

1. Méthodes et Matériels

Pour atteindre les objectifs de l'étude, une démarche méthodologique en trois points a été adoptée: la documentation, les travaux de terrain, le traitement des données et l'analyse des résultats.

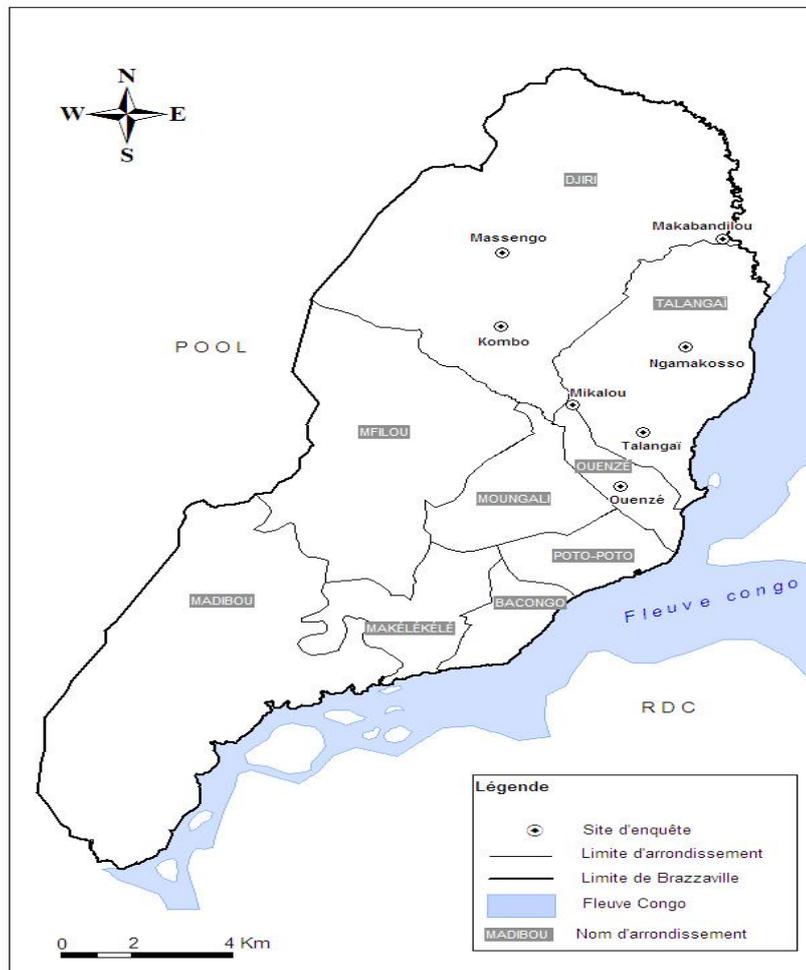
L'approche méthodologique utilisée est basée sur les techniques quantitative et qualitative des données issues des statistiques obtenues auprès des conducteurs des taxis-motos dans la ville de Brazzaville. Des entretiens ont été réalisés avec les enquêtés des différents quartiers concernés. L'enquête a été réalisée dans sept (7) quartiers au nord de la ville de Brazzaville : les conducteurs, les autorités administratives et les usagers. Les enquêtes ont permis d'obtenir des informations sur le profil des transporteurs et les populations qui empruntent ce moyen de transport. Nous avons enquêté sept (7) quartiers à savoir : Talangaï, Kombo, Ouenzé, Mikalou, Ngamakosso, Massengo et Makabandilou. Toutefois, ces enquêtes se répartissent de la manière suivante (Tableau n°1) :

Tableau 1 : Effectif des conducteurs des taxis-motos enquêtés les quartiers au nord de Brazzaville

	Diplômés sans emploi	Jeunes déscolarisés	Anciens ruraux	Adultes	Total (T)
Talangaï	31	19	8	1	59
	53%	32%	14%	2%	100%
Kombo	28	11	5	4	48
	58%	23%	10%	8%	100%
Ouenzé	30	23	11	6	70
	43%	33%	16%	9%	100%
Mikalou	23	18	6	2	49
	47%	37%	12%	4%	100%
Ngamakosso	26	28	4	2	60
	43%	47%	7%	3%	100%
Massengo	20	22	2	2	46
	43%	48%	4%	4%	100%
Makabandilou	33	19	6	3	61
	54%	31%	10%	5%	100%

Source : Source : Enquête personnelle, janvier à mai 2023.

Figure 1 : Les neuf (09) arrondissements de la ville de Brazzaville (République du Congo).



Source : Source : Enquête personnelle, janvier à mai 2023.

Le nombre des conducteurs des taxis-motos à enquêter par quartier a été calculé relativement à l'effectif des enquêtés (diplômés sans emplois, jeunes déscolarisés, anciens ruraux et adultes) de chaque quartier (Figure n°1). Ce choix a été fait d'une manière raisonnée. Les critères qui ont sous-tendu le choix des taxis-motos sont : être une personne ayant œuvré comme transporteur dans ce mode de transport en commun et capable d'exposer les faits sur les taxis-motos dans son quartier ; habiter au moins pendant vingt-quatre mois dans le quartier. Cependant, des personnes ressources ont été choisies en fonction de leur responsabilité dans la gestion des taxis-motos.

Les entretiens que nous avons réalisés avec les usagers des taxis-motos montrent que la situation désirée pour les clients était justifiée par recommandation à faire des courses de longue distance à des prix raisonnables. L'analyse des résultats a permis d'examiner le profil des transporteurs et usagers qui utilisent ce nouveau mode de transport dans la partie nord de Brazzaville.

Il est pratiquement voire impossible au jour d'aujourd'hui de donner les statistiques dans ce secteur de transport. Divergentes sources estiment que la ville de Brazzaville nord dispose entre 800 à 1 900 conducteurs des taxis-motos. Toutefois, les nouvelles demandes et les nouveaux services de mobilité urbaine de la moto l'ont rendu indispensable dans certaines villes de la République du Congo même jusqu'à l'intérieur du pays.

Nous avons calculé les données à partir des valeurs en pourcentages. Nous avons utilisé les formules suivantes :

$$n = \frac{n}{N} \times 100$$

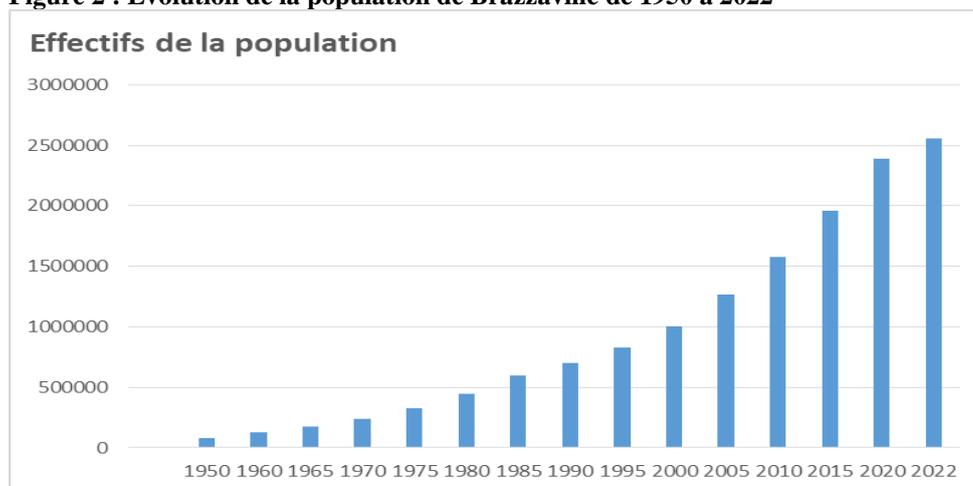
- ✓ le n représente l'effectif des diplômés sans emploi, des jeunes déscolarisés, des anciens ruraux et des adultes par quartier ;
- ✓ le N représente l'effectif total de tous les enquêtés par quartier (diplômés sans emploi, jeunes déscolarisés, des anciens ruraux et des adultes) ;
- ✓ le chiffre 100 représente la valeur relative.

Nous avons utilisé certains logiciels tels que Word pour la saisie et le traitement du texte, le logiciel Excel a permis de traiter les données statistiques collectées à travers les différentes figures. Les graphiques issus du traitement ont permis d'analyser l'envol des taxis-motos au nord de Brazzaville, et le Système d'Information Géographique (SIG) a permis la réalisation des cartes.

2. Résultats

2.1 Croissance démographique et spatiale de la ville de Brazzaville

Brazzaville connaît depuis plusieurs décennies une dynamique urbaine assez spectaculaire comme l'indique la figure 2.

Figure 2 : Evolution de la population de Brazzaville de 1950 à 2022

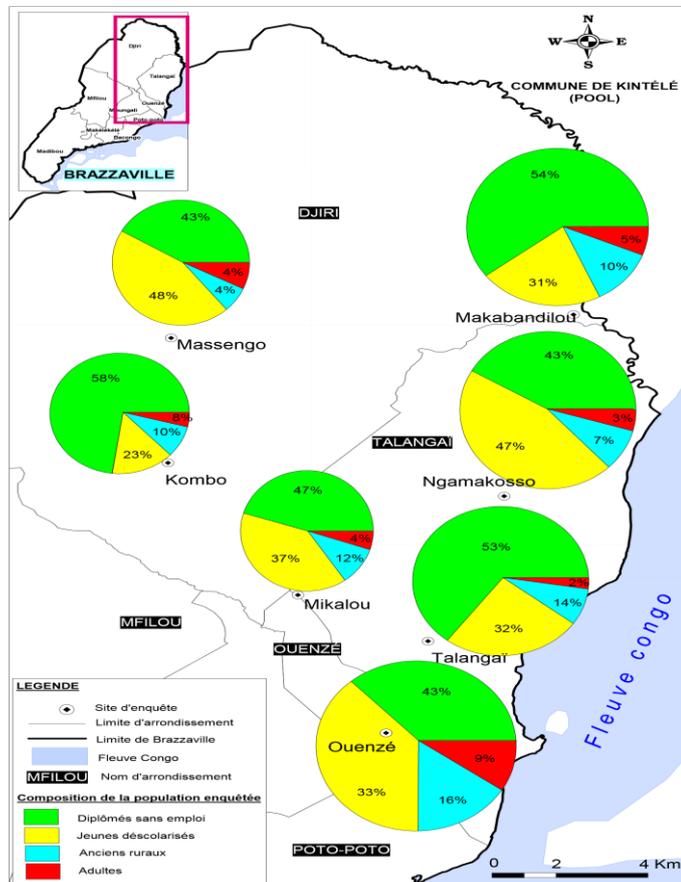
Source : Le Département des Affaires Economiques des Nations Unies, 2022, CNSEE, 2018 et PNUD, 2022.

L'analyse de la figure 2 montre une accélération de la croissance démographique entre 1950 et 2022. Cette croissance s'amplifie après 1984. La population de la ville de Brazzaville s'est accrue de plus de 830 000 personnes entre 1985 et 1995, de 2 388 000 à 2 553 000 personnes entre 2000 et 2022. La ville de Brazzaville a connu d'abord une croissance démographique lente de 1965 à 1995, puis accélérée du fait de la migration et d'immigration. La mise en service, le 10 juillet 1934, du Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) entre Brazzaville et Pointe-Noire fut un véritable facteur de croissance démographique avec l'installation des administrations publiques et privées. L'augmentation de la population à Brazzaville constitue un marché de consommation potentielle des produits alimentaires et les besoins d'équipements (matériel ou immatériel). Les conditions de la mobilité sont guidées par l'expansion spatiale dans la ville de Brazzaville, d'abord pour accueillir les abondantes populations mises en mouvement par l'exode rural, puis pour offrir à une large fraction des populations citadines des logements plus vastes, d'acquisition des terrains et les maisons individuelles.

A Brazzaville, l'évolution spatiale est lente jusqu'en 1950, au rythme de 1 991 hectares. Cette variation est passée à 7 106 ha en 1983. En 2007, la superficie a augmenté de 10 419 ha. Ce qui donne une moyenne de 434 ha/an. Toutefois, on observe une tendance croissante, au rythme de 26 400 hectares, soit 264 km² en 2021, ce qui fait que la ville de Brazzaville a une densité de 9670,45 habitants / Km² (MAYIMA Brice Anicet, DITENGO clémence et GOMA BOUMBA Hugues Bruno, 2018, p.8.)

2.2 Le statut socio-professionnel et les revenus des conducteurs de taxis-motos

Figure n°3 : Statut selon les catégories socio professionnelles des conducteurs de taxis-motos



Source : Enquête de terrain, janvier à mai 2023.

La situation sociale et économique difficile des citoyens de la ville de Brazzaville, est un des éléments qui permet de comprendre l'utilisation de taxi-moto comme mode de transport à Brazzaville. En effet, autour des années 1993 près de la moitié de la population active était sans activité formelle. Le conflit armé qui a débuté en juin 1997 a mis à mal les systèmes productifs de la ville, déjà insuffisants, détérioré le climat des affaires et fragilisé davantage le tissu industriel qui était encore à un stade embryonnaire. Une étude réalisée par les Nations Unies, entre 1985 et 2003, révélait une situation de pauvreté plus alarmante en République du Congo. Des valeurs comprises entre 0.54 et 0.512 (moins de 525

FCFA/jour) par jour; caractéristiques d'une situation de pauvreté extrême. Il apparaît que 54% des Congolais vivaient entre moins de 1,25 dollar, soit moins de 656 FCFA, par jour entre 1992 et 2008 selon les données de 2011 du Fond des Nations Unies pour la Population (FNUAP, 2011, pp.8-24). En 2008, l'effectif des ménages démunis s'alourdissent pour tout le pays. Les manifestations de la pauvreté urbaine et leur amplification sont d'autant plus fortes qu'on assiste à un décalage entre une croissance urbaine accélérée et une économie désorganisée, incapable de la soutenir. Le pays étant paralysé avec l'extrême pauvreté, le chômage croissant entraîne la reconversion des diplômés sans emploi, des jeunes sans-emplois dans d'autres activités relevant ni du domaine de leur compétence de formation, ni de leur savoir. En plus de ces jeunes, on assiste à l'arrivée des anciens ruraux (figure n°3) et des adultes qui migrent vers la ville de Brazzaville dans l'espoir d'y trouver un emploi primé pour subvenir à leur besoin. Pour cela l'activité de taxi-moto se présente alors comme un véritable filet social pour les sans-emplois. Très vite, elle va se révéler comme une source de revenus importante pour ces opérateurs qui tirent des bénéfices par le biais des leurs travailleurs.

Les conducteurs de taxis-motos ont accepté cette reconversion à cause de leur condition de vie pénible. Après avoir abandonné leur étude, aucune autre opportunité ne s'est présentée à eux. L'activité de taxis-motos permet aux diplômés sans emploi, aux jeunes déscolarisés, aux anciens ruraux, où la tranche d'âge se range entre 15-33 ans, et aux adultes dont l'âge varie entre 40 à 50 ans de gagner leur vie. Selon notre étude, sur 393 conducteurs de taxis-motos enquêtés dans les sept (07) quartiers de la zone nord de Brazzaville, 48% sont des diplômés sans emploi, 37% des jeunes déscolarisés, 10% des anciens ruraux et 5% des adultes exercent cette activité depuis quelques années, dont l'âge moyen chez les jeunes est de 24 ans et 45 ans chez les adultes.

La figure n°3 montre que la proportion des diplômés sans-emplois des quartiers Kombo (58%), Makabandilou (54%), Talangaï (53%), Mikalou (47%), suivi des quartiers Massengo, Ouenzé et Ngamakosso avec 43% chacun. Toutefois, les jeunes déscolarisés sont beaucoup plus dans les quartiers Massengo (48%), Ngamakosso (47%), Mikalou (37%), Ouenzé (33%), Talangaï (32%), Makabandilou (31%), enfin le quartier Kombo avec 23%. Les anciens ruraux sont plus nombreux dans les quartiers Ouenzé (15%), Talangaï (13%), Mikalou (12%), Kombo (10%), Makabandilou (10%), ensuite de Ngamakosso (7%) et Massengo (4%). Par ailleurs, on retrouve plusieurs adultes dans les quartiers Ouenzé (9%) et Kombo (8%), suivi des quartiers Makabandilou (5%), Mikalou (4%), Massengo (4%), Ngamakosso (3%) et Talangaï avec 2% des adultes.

Les mécanismes qui permettent aux conducteurs de taxi-moto de devenir propriétaire sont très répandus à Brazzaville. Pour ceux qui sont conducteur de taxi-moto, il existe plusieurs situations de rémunération de ces derniers par les propriétaires. En effet, les propriétaires, le plus souvent détenteurs de plusieurs motos, notamment 4 ou plus de motos, mettent en place une politique avec les chauffeurs. Cette politique passe par des contrats d'exploitation de ces motos avec le conducteur sur une période bien définie et déterminée. Pendant cette période, le conducteur travaillera et versera une somme d'argent pour couvrir le prix de vente de la moto; le prix de vente peut varier entre 600 000 à 900 000 FCFA, soit 916 à 1374 euros, dans le but, pour le conducteur, d'acquérir la moto et d'en devenir le propriétaire. Ce versement varie d'un contrat à un autre.

Les chauffeurs peuvent verser un montant 25 000 FCFA par semaine soit 100 000 FCFA le mois, pour une durée de six à dix mois. Dans ce cas, les frais d'entretien et de maintenance de la moto sont à la charge du chauffeur.

Par ailleurs, il existe une autre forme de contrat d'exploitation de la moto. Il s'agit des propriétaires qui remettent leurs motos aux conducteurs en leur demandant de verser un montant par jour ou par semaine pour qu'il soit payé mensuellement.

Les conducteurs des taxis-motos versent chaque jour au propriétaire un montant de 5 000 FCFA. Toutefois, les frais des grosses réparations incombent aux propriétaires et les pannes mineurs est de la responsabilité du conducteur. Ce dernier a obligation à faire de bons résultats et il exploite la moto jour et nuit pour faire plus de profit.

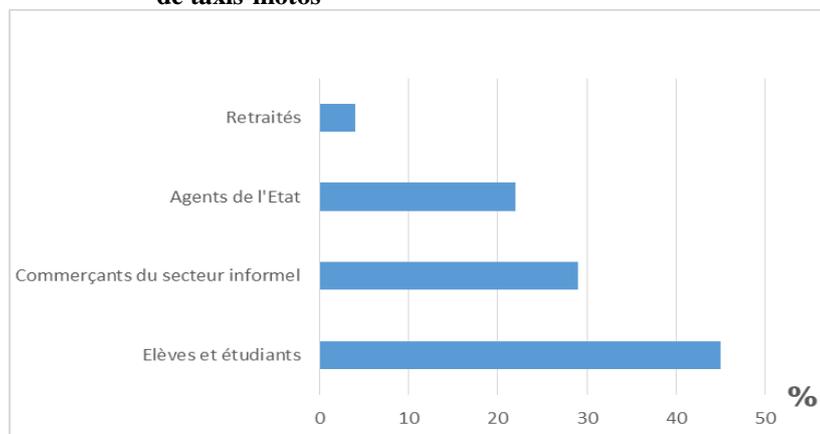
En ce qui concerne les propriétaires-conducteurs des motos: les recettes, les charges d'entretien, le fonctionnement d'exploitation et la maintenance de leurs engins leur incombent.

Le revenu annuel moyen d'un conducteur de taxi-moto varie entre 720 000 à 800 000 FCFA, soit 1100 euros; soit un revenu mensuel de 60 000 FCFA, pour un minimum horaire garanti de 60 heures par semaine soit 240 heures le mois.

Dans les différents contrats d'exploitation, seul règne la confiance entre les conducteurs de taxis-motos et le propriétaire, car le propriétaire ne dispose d'aucun moyen de contrôle, d'aucune garantie quant au sérieux de son conducteur. Il arrive souvent que les propriétaires se fassent détourner leurs motos. Pour éviter ou limiter cette éventualité, ils les confient en commerce à des connaissances ou à des personnes dont le sérieux a été certifié par une connaissance qui se porte garant. Au demeurant, la majorité des conducteurs de taxis-motos dans la partie nord de Brazzaville ne sont pas propriétaires de moto. Toutefois, 82% sont des conducteurs employés par les propriétaires et 18% sont propriétaires.

2.3 Le statut socio-professionnel et les revenus des usagers

Figure n°4 : Statut selon les catégories socio professionnelles des usagers de taxis-motos



Source : Enquête de terrain, janvier à mai 2023.

Les déplacements en taxis-motos dans la partie nord de Brazzaville concernent notamment la couche sociale la moins commode et toutes les catégories professionnelles. La figure n°4 présente quatre catégories professionnelles qui utilisent les taxis-motos au nord de Brazzaville en vue de combler leurs besoins journaliers. Il s'agit des élèves et des étudiants (45%), des commerçants du secteur informel (29%), de fonctionnaires (22%) et des retraités (4%).

Les revenus des usagers enquêtés résultent de diverses activités. Il s'agit des activités des secteurs formels et informels. Toutefois, certains usagers, notamment les ouvriers travaillant dans le secteur informel, ne considèrent pas leurs activités comme une source de revenus. Plus de 78% des usagers (élèves, étudiants, commerçants travaillant dans le secteur informel et retraité) ne gagnent pas un revenu mensuel de 50 000 FCFA et 22% de fonctionnaires ont des revenus compris entre 55 000 et 220 000 FCFA.

Les entretiens que nous avons réalisés avec les usagers qui utilisent ce mode de transport montrent que la situation désirée pour les clients était justifiée par référence à faire de longue distance à des coûts de transport amoindris.

Photo n°1 : Taxis-motos sur la Route Nationale n°2, vers le marché du Lycée Thomas Sankara au nord de Brazzaville, République du Congo. Avec un dépassement risqué devant les véhicules.



Prise de vue : (C. Maliki, mai 2023).

Photo n°2 : Un garage pour la réparation des motos sur l'avenue des trois martyrs, à l'intersection de l'avenue goudronnée de 753, au quartier Ouenzé. En arrière-plan une quincaillerie pour la vente des pièces détachées



Prise de vue : (C. Maliki, mai 2023).

2.4 Les problèmes liés à l'activité des taxis-motos au nord de Brazzaville

Les problèmes de mobilités des personnes, conséquence d'une forte croissance démographique ne s'accompagne pas toujours par de moyens de transport afin de satisfaire la population vivant loin du centre-ville.

Toutefois, les problèmes liés à l'activité des taxis-motos se posent avec gravité. Nous pouvons relever que la prolifération des taxis-motos dans la ville de Brazzaville poserait de nombreux problèmes environnementaux et de santé publique, notamment pour des motos qui ont plus de six ans de circulations : pollution atmosphérique, conditions de travail pénibles occasionnant les problèmes de santé aux conducteurs : maux de dos, maux de tête, etc., risque élevé et gravité des accidents. Cependant, la conduite en état d'ivresse est un délit moins répandu que le dépassement dans la ville de Brazzaville par les conducteurs des taxis-motos. Son influence est considérable sur les accidents de la route : le dépassement représente 31% des accidents mortels des taxis-motos¹.

Ces conducteurs sont plus préoccupés par le profit que par leur sécurité et celle de leurs clients. Ils disent toujours que : "*pour empocher plus d'argent, il faut œuvrer plus vite pour pouvoir disposer à la fin de la journée d'une rentrée cohérente que celle imposée par les propriétaires des motos, car ils deviennent très difficiles de prendre en charge la famille à Brazzaville, surtout si on vit dans une maison en location avec la charge qui suit*". C'est

¹ Rapport du Ministère de l'Aménagement du Territoire, des Infrastructures et de l'Entretien Routier, République du Congo, août 2022. Consulté sur internet le 12 février 2023.

la raison pour laquelle sans casque, et ne maîtrisant parfois pas les bases du code de la route, ils prennent souvent des risques inconséquents, notamment le dépassement, et le non-respect des feux rouges à l'intersection.

Les autorités administratives ne parviennent pas à faire respecter l'ensemble des obligations réglementaires, dont la sécurité. Ce mode de transport du secteur informel permet néanmoins un large accès raisonnable pour la mobilité et est de ce fait apprécié par ces usagers, en dépit des risques d'accidents de route qui lui sont reprochés.

La divergence des points de vue sur ce mode de transport intra-urbain en ce qui concerne l'application des textes relatifs à la pratique de cette activité, a fait que les autorités administratives de la ville de Brazzaville manifestent une ferme volonté d'interdire cette activité au niveau du Centre-Ville. Toutefois, cette activité a engendré d'autres activités lucratives, telles que : la naissance de plusieurs quincailleries pour la vente de pièces détachées, des ateliers pour le montage des pièces neuves, des garages de réparation et les services de vulcanisation pour la réparation des pneus.

3. Discussion

En réponse aux demandes croissantes en matière de transport, d'accessibilité et d'emploi, les citoyens de nombreuses villes africaines ont adopté la disponibilité des motos importées, sur lesquelles ils comptent à la fois comme une source essentielle d'emploi et comme mode de mobilité des biens et des personnes.

La croissance démographique de la ville de Brazzaville est le fait de la migration et de l'immigration. Les anciens quartiers comme : Bacongo, Makelekele et Poto-Poto, étaient situés respectivement dans les premier, deuxième et troisième arrondissements. Une rapide croissance spatiale de la ville entraîne la naissance de nouveaux arrondissements ; le périmètre urbain dépasse les limites initiales que représentait le plan directeur de la ville de Brazzaville. Le centre-ville va se développer avec la naissance des arrondissements tels que les arrondissements de Mfilou et de Madibou vers le sud ; de Moundali, de Ouenzé, de Talangä et de Djiri vers le nord de Brazzaville.

La croissance démographique et l'extension spatiale de Brazzaville ne sont pas suivies d'équipements et d'infrastructures routières appropriées. Ceux-ci devraient permettre non seulement à la population de se loger confortablement, mais aussi de se déplacer sans difficultés. Les besoins de déplacement se posent avec perspicacité, surtout que l'extension spatiale de la ville s'est faite et continue de se faire en privilégiant le centre-ville en voies viables et en pôles d'attraction. C'est ainsi que (BRUSSIÈRE Yvon et MADRE Julie, 2002, pp.65-67) certains quartiers périphériques des villes de l'Afrique subsaharienne, tels que : Dakar, Abidjan, Kinshasa, Bangui, Cotonou, Douala, etc. sont quasiment déconnectés des infrastructures routières. Cela rend difficiles les déplacements des citoyens qui habitent les quartiers périphériques. Ces difficultés sont renforcées par la désorganisation du transport en commun en dépit de l'existence des institutions étatiques compétentes. Désorganisation qui se traduit par l'inobservation des textes qui régissent le transport urbain. C'est ce qui explique aussi les entraves en mobilité pour les quartiers périphériques de la zone nord de Brazzaville.

Cependant, (GODARD Xavier, 1994, pp.99-105) les taxis-motos ont été caractérisées par une relation d'amour-haine avec les autorités publiques, notamment les problèmes de

sécurité et de sécurité routière déclenchant des interdictions de ces services dans plusieurs villes africaines. Étant donné qu'il est plus facile pour les conducteurs des taxis-motos de naviguer sur les réseaux routiers insuffisants en Afrique et de fournir des services essentiels à la population afin d'obtenir un revenu pour pourvoir à leur besoin quotidien ; ces interdictions se heurtent souvent à la résistance des conducteurs et des utilisateurs des taxis-motos, c'est la même situation dans la partie nord de la ville de Brazzaville.

De ce qui ressort de nos résultats sur la pauvreté et la mobilité dans la zone nord de Brazzaville, nous pouvons dire que l'âge moyen des conducteurs de taxis-motos est de 24 ans chez les jeunes et 45 ans chez les adultes. Cependant, les résultats de notre enquête nous permettent d'affirmer que 100% des conducteurs de taxis-motos au nord de Brazzaville sont des hommes. Ce métier de conducteur des taxis-motos ne sont pas encore perçu chez les femmes, ce qui explique leur démotivation dans ce mode de transport. Les problèmes de financement et le désengagement des autorités publiques se traduisent par l'absence d'un mode de transport efficace à forte capacité, capables d'assurer un transport de masse de la population de leur lieu de résidence à la destination voulue, alors que la demande potentielle est considérable. Cette inadéquation de l'offre à la demande conjuguée aux coûts élevés des trajets. C'est ainsi que l'étude de AMAKOE ADOLEHOUME Isidore, DIAZ OLVERA Lourdes, POCHET Bernard et SAHABANA Maïdadi, (2009, p.26), sur la Pauvreté et la mobilité urbaine qui touchent plus la couche juvénile de sexe masculin dans la majorité des villes africaines. La pauvreté à Kinshasa, à Bangui, à Conakry, à Abidjan, à Douala, etc. représente 30% du budget des ménages et exclut une partie de la population du transport public et l'empêche d'accéder aux services urbains d'où elle utilise les taxis-motos comme moyen de déplacement pour accéder au centre-ville. Cette situation est identique à la ville de Brazzaville.

Conclusion

Le transport en taxis-motos est une activité de service dans laquelle le facteur humain joue un rôle primordial. Les taxis-motos constituent un secteur pourvoyeur d'emplois. Leur dynamique a permis une certaine amélioration du transport urbain local. En revanche, elle pose un certain nombre de problèmes au niveau de l'urbanisation et de la gestion. Les rues, les trottoirs et les carrefours sont détournés de leur fonction circulatoire au profit d'une émergence de gares spontanées des taxis-motos. Les recettes générées constituent une manne financière pour les acteurs, l'Etat et les collectivités locales peu efficaces à réguler ces activités informelles sur le territoire urbain.

Il est donc essentiel d'en renforcer les capacités. Le nombre de taxis-motos ne cesse d'augmenter malgré les problèmes de sécurité routière. Cette augmentation s'explique par l'efficacité et la commodité que procurent les motos dans les zones dépourvues d'infrastructures routières adéquates, ainsi que par l'interdépendance entre les usagers et les conducteurs des taxis-motos qui soutiennent la demande de ces services.

Les taxis-motos facilitent l'accès aux biens et aux services, emploient un grand nombre de personnes, non seulement des conducteurs mais aussi des importateurs, des distributeurs et des détaillants de motos et de vente des pièces détachées, des mécaniciens et bien d'autres.

Il est possible d'atténuer les problèmes de pollution de l'air en promouvant les motos électriques. Le grand nombre d'opérateurs peut contribuer grandement à la lutte contre la

variabilité climatique, si les efforts pour l'adoption de la mobilité électrique donnent la priorité aux opérateurs de taxis-motos. En conséquence, les avantages des taxis-motos l'emporteront sur leurs inconvénients, disent les usagers. Avec une application cohérente du code de la circulation routière, les textes en vigueur et la bonne gestion. Les mesures disponibles peuvent contribuer à atténuer l'impact négatifs et les inconvénients. Toutefois, chacun des acteurs peut faire partie intégrante du développement du pays.

Références bibliographiques

ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, (1989) : *Transports, communications et organisation de l'espace en Côte d'Ivoire*, thèse de Doctorat d'Etat en Géographie, Université nationale de Côte d'Ivoire, Tomes I, II et III, 1470 pages.

AMAKOE ADOLEHOUME Isidore, DIAZ OLVERA Lourdes, POCHET Bernard., SAHABANA Maïdadi, (2009) : *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala*, Transport en Afrique. Note technique, SSATP, n°45, 30p.

AMAKOE ADOLEHOUME Isidore, *La problématique des transports urbains et la réduction de la pollution de l'air due aux transports motorisés en Afrique subsaharienne*. Disponible sur : www.francophonie-durable.org, consulté le 26 janvier 2023 à 13 heures 07 minutes.

ARAGAO Jorge, CASTANHA Marilda, (1994) : *La place des transports collectifs dans les villes : les cas de Recife, Salvador, Joao Pessa et Maceio*. In : « *GODARD Xavier. (Dir.) Les transports dans les villes du sud. La recherche de solutions durables* ». Editions Karthala-CODATU, Collection Economie et Développement, Paris, pp. 97-111.

Banque Mondiale., (1990) : *Corridors de transport en Afrique Sahélienne : le cas du Burkina-Faso*, Abidjan Bureau régional Afrique, Département Technique, Division Infrastructures, rapport n°8813-BUR, 54 p.

Banque Mondiale., (1990) : *Corridors de transport en Afrique Sahélienne : le cas du Niger*, Abidjan, Bureau régional Afrique, Département Technique, Division Infrastructures, rapport n°8814-NIR, 69 p.

Banque mondiale. (1999) : *Document de transport maritime en Afrique*, SSATP, n°31F, Washington, DC, 307p.

MAYIMA Brice Anicet, DITENGO clémence et GOMA BOUMBA Hugues Bruno, (2018) : *Croissance spatiale et phénomènes morpho climatiques dans la ville de Brazzaville au Congo*, « REGARSUDS », numéro spécial, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire, Institut de Géographie Tropicale (IGT). Consulté sur internet le 03 avril 2023 à 22 heures.

Rapport des Nations Unies, (2022) : *Le Département des Affaires Economiques des Nations Unies, Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD)*, 117p.

BRUSSIÈRE Yvon, MADRE Julie, (2002) : *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*. Editions L'Harmattan, Paris, 476 p.

Agence de l'Environnement de la Maîtrise de l'Energie., (1998) : *Les enjeux du transport combiné rail-route : Réalités et perspectives*, Paris, collections cibles, 153 pages.