Apport Socio-économique de l'Activité de Taxi-moto dans la Vie des Conducteurs à Brazzaville (République du Congo)

Guore Platini NGAKOSSO[1]
Damase NGOUMA[2]
[1]*Doctorant en Géographique urbaine ;*
[2] *Professeur des Universités, Enseignant-chercheur,*
Université Marien NGOUABI, Brazzaville, République du Congo,
platiningakosso@gmail.com, damasengouma@gmail.com

Résumé

L'activité de taxi-moto est devenue au cours de ces deux dernières décennies un secteur incontournable, offrant des emplois à certains citadins dans les villes du Sud. L'objectif de ce travail consiste à analyser l'apport socio-économique de cette activité chez les conducteurs à Brazzaville. Une enquête de terrain a été réalisée dans les neuf arrondissements de la ville, sous la base des observations de terrain, des entretiens individuels et focus group, et d'une enquête par questionnaire menée auprès d'un échantillon raisonné de 482 conducteurs de taxis-motos. Les résultats de l'étude montrent que l'activité de taxi-moto offre l'emploi aux jeunes (69%) dont l'âge varie entre 17 et 35 ans, ayant un faible niveau d'instruction (50%) et vivant en couple pour une large part (69%). Ces acteurs gagnent des revenus mensuels non négligeables variant entre 110 000 et 150 000 F CFA, et entre 60 000 et 100 000 F CFA, respectivement 43% et 29% du total des enquêtés. Plusieurs paramètres de la vie de ces conducteurs montrent qu'ils ont réussi à s'autonomiser : 71% des conducteurs ont en charge le paiement mensuel de leur loyer ; 47% prennent en charge 3 à 4 membres de la famille, la majorité des conducteurs de taxi-moto (71%) a acquis successivement différents biens grâce à ce travail, la plus grande proportion d'entre eux (50%) dépense entre 90 000 et 105 000 F CFA par mois pour couvrir les besoins alimentaires de leur famille, et 97% des conducteurs réussissent à pratiquer l'épargne.

Mots-clés : apport socio-économique ; conducteur de taxi-moto ; Brazzaville.

Abstract

Motorbike taxi activity has become over the past two decades an essential sector, providing jobs for some city dwellers in Southern cities. The goal of this work is to analyze the socio-economic contribution of this activity for drivers in Brazzaville. A field survey was carried out in the nine districts of the city, based on field observations, individual interviews and focus groups, and a questionnaire survey

conducted with a carefully selected sample of 482 motorcycle taxi drivers. The results of the study show that motorcycle taxi work provides jobs for young people (69%) aged between 17 and 35, with a low level of education (50%) and mostly living as couples (69%). These workers earn significant monthly incomes ranging between 110,000 and 150,000 CFA francs, and between 60,000 and 100,000 CFA francs, representing 43% and 29% of all respondents, respectively. Several aspects of these drivers' lives show that they have managed to become self-sufficient: 71% of drivers are responsible for paying their monthly rent; 47% support 3 to 4 family members; the majority of motorcycle taxi drivers (71%) have gradually acquired various assets through this work; the largest proportion of them (50%) spends between 90,000 and 105,000 CFA francs per month to cover their family's food needs; and 97% of drivers manage to save money.

Keywords: socio-economic contribution; motorcycle taxi driver; Brazzaville.

Introduction

La croissance démographique et spatiale accentue la demande de mobilité dans les métropoles d'Afrique subsaharienne. Dans les quartiers périphériques, caractérisés par « un faible niveau d'équipement (infrastructures et services de base) » (D. Ngouma, 2019, p.33), les moyens de transport classiques peinent à y accéder, accentuant les difficultés de mobilité des habitants. Par ailleurs, la récurrence du phénomène de congestion routière et la fragmentation des trajets par les opérateurs de transports mettent en exergue le besoin de moyens de transport permettant à la fois de passer moins de temps dans la circulation et de minimiser les dépenses liées aux déplacements quotidiens. Dans ce contexte sont apparus les taxis-motos, moyens de transport informels de personnes et source d'emplois pour les jeunes citadins issues des couches les plus défavorables de la population aux perspectives professionnelles limitées (M. Sahabana, 2006, p. 02).

Activité rentable et attractive, le taxi-moto est devenu source d'emplois directs et indirects (K.I. DJODJO, 2013, p.07) en Afrique. Au Cameroun, le taxi-moto représentait 700 000 emplois directs et 300 000 emplois indirects dans les villes de Douala et de Bafoussame (C. Kalieu (2016, p.22).

En République du Congo, en quelques années, l'exploitation de taxi-moto est devenue une activité qui occupent un nombre important de jeunes. En 2024, la société AGER ALIMENT, avec la collaboration du Syndicat National des Conducteurs des Taxis-Motos et Activités Connexes, a formé 250 jeunes conducteurs des motocycles commerciaux à Brazzaville et leur a fourni des permis de conduire définitifs. Estimé à 58 en 2024 (dispositifs définis par l'article 10, du décret n°2024-324 du 9 juillet 2024), les parkings de taxis-motos à Brazzaville se sont multiplié chaque année, même sur des espaces les plus improbables, l'activité ayant de plus en plus pris de l'ampleur.

Cet article analyser l'apport socio-économique de l'activité de taxi-moto au niveau des conducteurs exerçant dans la ville de Brazzaville. Il se base sur l'hypothèse selon laquelle, l'avènement des taxis-motos contribue à l'épanouissement socio-économique des jeunes et adultes exerçant cette activité. Dans cette perspective, l'article questionne les revenus journaliers obtenus par les acteurs, les dépenses effectuées pour les besoins essentiels, les personnes prises en charge, leur situation de logement et les biens acquis grâce à cette activité.

1. Données et méthodes

Dans cette section sont présentés la méthodologie de recherche, les matériels et données utilisés pour réaliser cette étude, avec une précision sur les techniques et outils de collectes de données, et le processus de leur traitement.
Deux types de données ont été utilisés : les données de seconde main, issues de la recherche documentaire, et les données de première main, obtenues à partir de l'enquête de terrain.
Les principaux types de matériels utilisés sont les suivants : appareil photo numérique, pour les prises de vue ; un dictaphone, pour l'enregistrement des conversations avec certains acteurs ; un GPS, pour le relevé de points de localisation des quartiers ; un questionnaire d'enquête, pour la collecte de données auprès des populations-cibles. Ces matériels ont permis de collecter des données de première main, traitées et utilisées dans ce travail.
La recherche documentaire a permis de consulter la documentation et les archives de diverses entités administratives, notamment : la

Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT), la Mairie de Brazzaville, la Direction Départementale des Transports Terrestres (DDTT), le Bureau Central des Accidents (BCA), l'Hôpital de Référence de Talangaï et le Syndicat National des Taxis-motos et Activités Connexes. Elle s'est aussi déroulée dans différents centres de recherche et bibliothèques, notamment celles de l'institut français du Congo, de l'Organisation Mondiale pour la Santé (OMS), des dépêches de Brazzaville et les bibliothèques universitaires de l'Université Marien Ngouabi. Des documents issus d'Internet et de la presse nationale et internationale ont aussi été consultés. Cette recherche documentaire, centrée essentiellement sur le transport urbain dans les villes d'Afrique subsaharienne, en particulier à partir des deux roues, a permis de comprendre les différents enjeux liés à l'implication des motocyclettes dans le transport urbain, et la place que cette activité occupe dans la vie des principaux acteurs.

Quant à l'enquête sur le terrain, trois méthodes complémentaires ont été utilisées : les observations de terrain, les entretiens avec les personnes ressources en procédant à des enregistrements vocaux, et l'enquête par questionnaire auprès des conducteurs des motos-taxis.
L'enquête de terrain a aussi concerné aussi les observations de terrain et les entretiens avec les personnes ressources. Les observations directes sur le terrain ont été menées de façon quotidienne et régulièrement pendant toute la durée de l'enquête. Elles ont permis en particulier de suivre l'exécution de l'activité de taxi-moto à partir des parkings disséminés à travers les différents quartiers de la ville, et d'apprécier le comportement des conducteurs et des usagers des taxis-motos, l'état du réseau de transport et l'ensemble des dispositifs qui concourent à la sécurité routière. Les observations de terrain ont été aussi l'occasion permettant de réaliser des prises de vues et des coordonnées géographiques nécessaires à l'élaboration de la carte de localisation des quartiers enquêtés.
Les entretiens ont été menés auprès des autorités administratives et personnes ressources identifiées sur le terrain comme pouvant fournir des informations fiables sur l'activité de taxi-moto dans les différents quartiers enquêtés, à partir d'un guide d'entretien. D'autres entretiens ont été réalisés dans le cadre de focus group organisés au niveau des aires de stationnement des taxis-motos, avec les conducteurs.

L'enquête par questionnaire a été le moment le plus déterminant du travail sur le terrain. Elle s'est adressée uniquement aux conducteurs de taxi-moto. Un échantillon raisonné de 482 conducteurs a été levé dans l'ensemble des neuf arrondissements de la ville de Brazzaville, comme le montre le tableau n°1.

Tableau n°1 : Répartition des conducteurs de taxi-moto enquêtés par arrondissement

Arrondissement	Effectif	Pourcentage
Djiri	120	24,89
Talangaï	231	47,92
Poto-Poto	17	3,52
Bacongo	5	1,03
Ouenzé	25	5,18
Mfilou	44	9,12
Makélékélé	10	2,07
Madibou	15	3,11
Moungali	15	3,11
Total	482	100

Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023

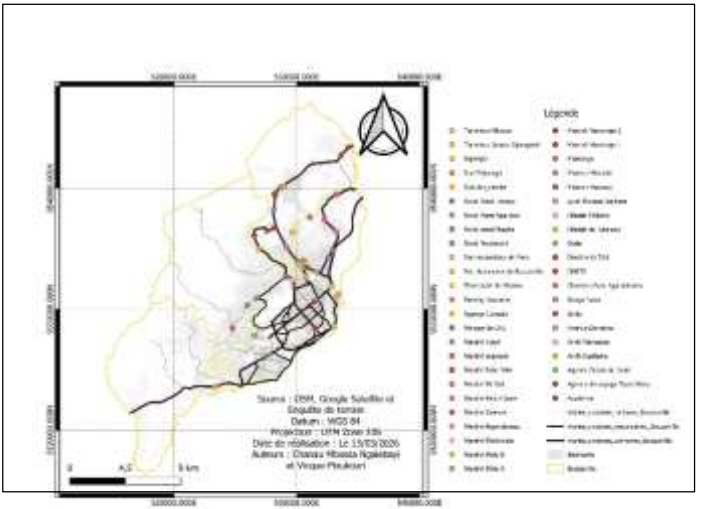
Il ressort du tableau n°1 que 482 conducteurs des taxis-motos ont été interviewés cours de notre enquête de terrain, représentant ainsi 10% de l'effectif total. Les personnes enquêtées sont toutes des hommes. Cette enquête a été menée dans les neuf arrondissements de Brazzaville. Les arrondissements 6 Talangaï et 9 Djiri sont les plus concernés car 7 de leurs quartiers respectifs ont été touchés par cette enquête à travers les parkings érigés en leur sein, soit respectivement 47% et 24,89% des motocyclistes interrogés.

Le dépouillement des questionnaires d'enquête, le traitement des données et la réalisation des illustrations ont été faits à l'aide des logiciels Microsoft Word et Excel.

2. Présentation de la zone d'étude et des parkings des taxis-motos ayant fait l'objet de l'enquête

La ville de Brazzaville est située dans le pool Malabo, sur la rive droite du fleuve Congo. Telle que redéfinie par la n°12-2011 du 14 mai 2011, le périmètre urbain de Brazzaville compte trois territoires distincts : une zone urbaine, une zone d'extension urbaine et une zone rurale. D'après les récentes données issues du recensement général de la population de 2023 (RGPH-5, 2023), la ville de Brazzaville couvre une superficie de 26 400 hectares et concentre une population de 2 145 783 habitants. Cette ville est dominée par le climat tropical humide, dénommé ''Bas–congolais'', et enregistre des précipitations abondantes d'environ 1,37 m^3/an. En plus, elle accuse des températures avoisinant les 25C°. La zone d'étude et les parkings des taxis-motos ayant fait l'objet de l'enquête de terrain sont présentés dans la figure n°1.

Figure n°1 : Carte de la localisation des parkings ayant fait l'objet de l'enquête



Source : IGN et enquête de terrain, 2023

L'observation de la figure n°1 permet de dire que ces aires de stationnement concernées par l'enquête sont réparties dans 23 sur 89 quartiers, issus de 9 arrondissements de Brazzaville. Le nombre des motocyclistes enquêtés varient d'un parking à un autre. Ainsi, 13% des conducteurs des taxis-motos ont été interrogés dans le parking terminus Mikalou, soit la proportion la plus importante. Ceci se traduit par le fait que ce parking est le plus important de Brazzaville tant en termes des conducteurs qu'en termes d'équipements mobiles.

3. Résultat

3.1. Profil socio-démographique des conducteurs de taxis-motos

Cette section du travail est consacrée à l'étude du profil socio-démographique des conducteurs de taxi-moto, en particulier leur structure par âge et selon le niveau d'instruction, le statut matrimonial et dans le ménage.

3.1.1. Des conducteurs en majorité jeunes

L'exercice de l'activité de taxi-moto expose à des risques divers et nécessité l'endurance et la force physique pour rester sur la circulation à longueur de journée. Ces exigences en font une activité ouverte aux acteurs jeunes, tel qu'en témoigne le tableau n°2.

Tableau n°2 : Répartition des conducteurs motos en fonction des tranches d'âges

Tranche d'âge	Nombre de motocyclistes	Pourcentage
17-35 ans	331	69
36-45 ans	137	28
46-55 ans	14	2
Total	482	100

Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023 et novembre, 2023-janvier, 2024

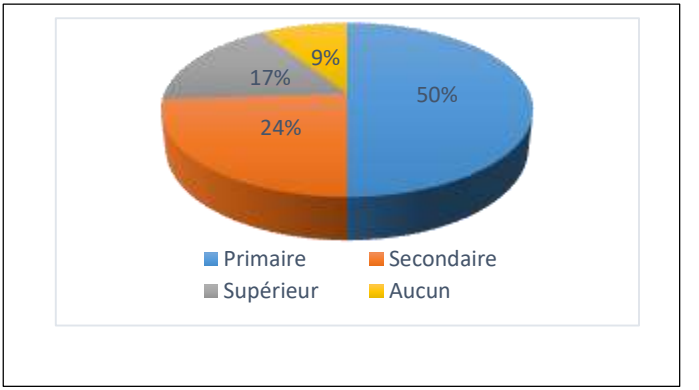
Il ressort du tableau n°1 que la tranche d'âges de 17 à 35 ans est la plus représentative, et concerne 331 conducteurs de taxis-motos sur le total

interrogés, soit un taux de 69%. En revanche, 28% des conducteurs enquêtés ont l'âge variant entre 36 et 45 ans. Les moins nombreux sont ceux dont l'âge varie entre 46 et 55 ans. Ils sont nombre de 14 et représentent 2% seulement des enquêtés. La jeunesse relative des conducteurs de taxi-moto peut constituer un gage de dynamisme dans l'activité, de même qu'un niveau instruction élevé, don l'analyse s'avère nécessaire dans le cadre de la présente étude.

3.1.2. Des conducteurs des taxis-motos ayant pour la plupart un faible niveau d'instruction

Le niveau d'instruction constitue un facteur pouvant influencer l'implication dans l'activité et la manière de l'exécuter. Les résultats de l'analyse de la répartition des conducteurs de taxis-motos enquêtés sont présentés dans la figure n°2.

Figure n°2 : Répartition des conducteurs des taxis-motos selon le niveau d'étude



Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023

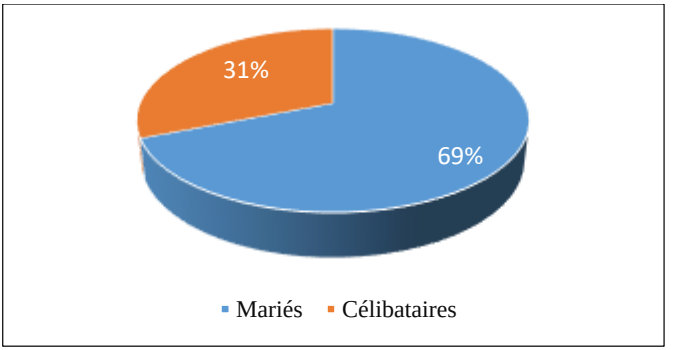
L'analyse de la figure n°2 permet de relever un faible niveau d'instruction chez les conducteurs de taxi-moto. En, la majorité des motocyclistes, soit 50%, n'ont que le niveau du cycle primaire. Ceux qui ont atteint les cycles secondaire (premier degré et deuxième degré) et supérieur sont moins représentatifs, respectivement 24% et 17% de

l'ensemble. On note aussi que 9% des conducteurs n'ont pas bénéficié de l'éducation scolaire, et sont donc des analphabètes.

3.1.3. Des conducteurs des taxis-motos en majorités mariés et chefs de ménages

L'étude du statut matrimonial et de la situation dans le ménage des motocyclistes enquêtés donne des résultats édifiants. Concernant le statut matrimonial, il ressort une large part des conducteurs déclarés mariés, comme le montre la figure n°3.

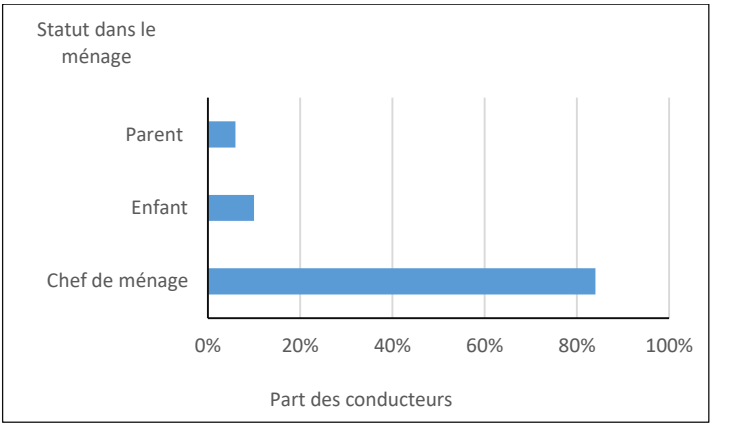
Figure n°3 : Répartition des conducteurs des taxis-motos selon le statut matrimonial



Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023

L'analyse de cette figure permet de constater que 69% des motocyclistes enquêtés sont mariés, c'est-à-dire vivement couple avec une partenaire, avec ou sans enfant. Seuls 31% des enquêtés ont déclarés être célibataires. La situation du statut matrimonial des conducteurs de taxis-motos interrogés reflète fortement leur répartition selon le statut dans le ménage (figure n°4).

Figure n°4 : Répartition des conducteurs des taxis-motos selon le statut dans le ménage



Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023

Il ressort de l'analyse de la figure n°4 que le statut de chef de manéage est le plus dominant parmi les motocyclistes enquêtés. En effet, 84% des individus exerçant l'activité de taxi-moto occupent ce statut, contre 10% qui sont en position d'enfant ou de parent vivant dans le ménage. La domination des chefs de ménages parmi les conducteurs enquêtés suppose que l'activité de taxi-moto est un moyen permettant aux jeunes de tenir un foyer et prendre leur indépendance vis-à-vis des parents.

3.1.4. Des motocyclistes exerçant en majorité comme conducteurs professionnels

L'activité de motocycliste s'articule autour de trois typologies de conducteurs, correspondant chacune à un système d'exploitation de la moto : le conducteur permanent ou professionnel, le conducteur temporel et le conducteur occasionnel, comme en témoigne le tableau n°3.

Tableau n°3 : Répartition des conducteurs des taxis-motos selon la typologie

Typologies de conducteurs	Effectif	Pourcentage
Conducteur permanent ou professionnel	448	93
Conducteur occasionnel	15	3
Conducteur temporal	19	4
Total	482	100

Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023 et novembre, 2023-janvier, 2024

Il ressort du tableau n°8 que 448 des motocyclistes enquêtés sont des conducteurs permanents, soit 93% de l'ensemble. Ces derniers travaillent à plein temps, contrairement aux occasionnels et temporels, qui représentent respectivement 3% et 4% de personnes interrogées. En définitive, l'activité de taxi-moto est pour la majorité des acteurs leur occupation principale, leur profession. C'est donc grâce à cette activité qu'il obtiennent les revenus qui leur permettent de vivre. Ceci montre l'importance de l'activité pour la vie des acteurs concernés.

3.2. Revenus des conducteurs de taxi-moto

L'exercice de l'activité de taxi-moto permet aux conducteurs d'obtenir des revenus journaliers et mensuels proportionnels à la fois aux efforts fournis et au mode d'exploitation de la moto adopté par chacun. Afin d'apprécier les revenus obtenus par ces acteurs, une analyse est faite dans les sections suivantes, basée sur leurs recettes journalières et mensuelles.

3.2.1. Les revenus journaliers des conducteurs de taxi-moto

Les recettes journalières obtenues par les conducteurs de taxi-moto varient selon les acteurs, comme le montre le tableau n°4.

Tableau n°4 : Répartition des conducteurs de taxi-moto selon le gain journalier

Gain journalier F CFA	Nombre de motocyclistes	Pourcentage
De 2 000 à 5 000	241	50
De 6 000 à 10 000	214	44
De 11 000 à 15 000	24	5
De 16 000 à 20 000	3	1
Total	**482**	**100**

Source : Enquête de terrain, 2023

L'analyse du tableau n°3 permet de dire que la plupart des conducteurs de taxi-moto gagnent une recette journalière n'excédant pas la somme de 10 000 francs CFA. En effet, 50 % des enquêtés obtiennent habituellement un gain journalier variant entre 2 000 et 5 000 F CFA, et 44% entre 6 000 et 10 000 F CFA. En revanche, les motocyclistes dont les recettes dépassent la somme 10 000 francs CFA sont minoritaires. Ainsi, 5% parmi eux ont un gain journalier oscillant entre 11 000 et 15 000 F CFA, et 1% entre 16 000 et 20 000 F CFA. Ceci pousse à penser que chaque fin de mois, les conducteurs de taxi-motos peuvent atteindre des recettes assez considérables.

3.2.2. Les revenus mensuels des conducteurs de taxi-moto

Les recettes mensuelles obtenues par les conducteurs de taxi-moto, comme celles qui sont journalières, varient selon les acteurs. Les résultats de l'enquête ont montré qu'une part importante des conducteurs des taxis-motos a des revenus tournant autour de 110 000 à 150 000 F CFA, et une autre autour de 60 000 à 100 000 F CFA. Ces conducteurs représentent respectivement 43% et 29% du total des personnes enquêtées. Une autre part non négligeable des conducteurs gagne jusqu'à 160 000 et 200 000 F CFA par mois. Ces derniers représentent 17% du total. Les motocyclistes obtenant des gains mensuels supérieurs à la somme de 200 000 F CFA sont minoritaires et ne représentent que 8% de nos répondants (tableau n°5).

Tableau n°5 : Répartition des conducteurs de taxi-moto selon les revenus mensuels

Revenus mensuels (F CFA)	Nombre de motocyclistes	Pourcentage
De 20 000 à 50 000	17	3
De 60 000 à 100 000	140	29
De 110 000 à 150 000	205	43
De 160 000 à 200 000	80	17
De 210 000 à 300 000	40	8
Total	**482**	**100**

Source : Enquête de terrain, 2023

Une faible part (3%) des conducteurs interrogés gagne des recettes mensuelles variant entre 20 000 et 50 000 F CFA. Dans l'ensemble, l'analyse des recettes mensuelles des conducteurs de taxi-moto laisse penser que quelques-uns d'entre eux ont des revenus supérieurs à ceux de certains employés du secteur formel.

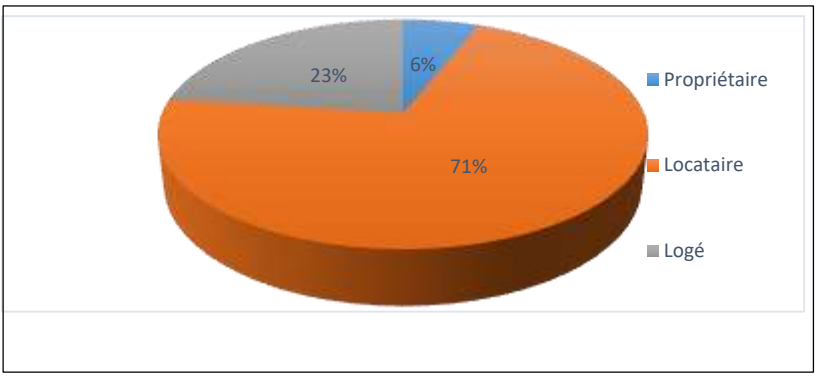
3.3. Une activité permettant l'autonomisation des acteurs

Plusieurs indicateurs permettent d'apprécier le niveau d'autonomisation des individus, notamment les acteurs économiques. Dans le cadre de la présente étude, ont été retenu : la situation concernant le logement (statut et dépenses y relatives), la prise en charge d'autres membres de la famille, avec une précision concernant le nombre d'enfants scolarisés et les coûts mensuels des frais scolaires, les dépenses mensuelles effectuées pour l'alimentation et leur capacité à acheter les matériels divers et à épargner.

3.3.1. Une proportion élevée de conducteurs de taxis-motos responsables de leur logement

Les individus évoluant dans l'activité de taxi-moto sont pour la majorité locataires, ayant en charge le paiement mensuel de leur loyer, comme le montre la figure n°5.

Figure n°5 : Répartition des motocyclistes en fonction de leur situation par rapport au logement



Source : Enquête de terrain, 2023

L'observation de la figure n°5 permet de noter que la majorité de conducteurs de taxi-moto est locataire, soit un taux de 71%. En plus, 6% des conducteurs interrogés sont parvenus à devenir propriétaires de leur propre terrain d'habitation. Seuls 23% des conducteurs enquêtés sont encore logés par des tiers. Ces données confirment la capacité de la plupart des conducteurs à se prendre en charge, un indicateur important de l'autonomisation. Cependant, l'écart considérable entre les motocyclistes locataires et ceux devenus propriétaires peut être le résultat de plusieurs facteurs, en l'occurrence le coût élevé de la parcelle à Brazzaville.

Les conducteurs des taxis-motos locataires déboursent chaque mois des sommes importantes pour payer leur logement, grâce aux revenus issus de leur activité (tableau n°6).

Tableau n°6 : Répartition des conducteurs selon les dépenses liées au logement

Sommes (F CFA)	Nombre de motocyclistes	Pourcentage (%)
De 10 000 à 19 000	102	30
De 20 000 à 29 000	138	41
De 30 000 à 39 000	73	21
De 40 000 à 50 000	27	8
Total	340	100

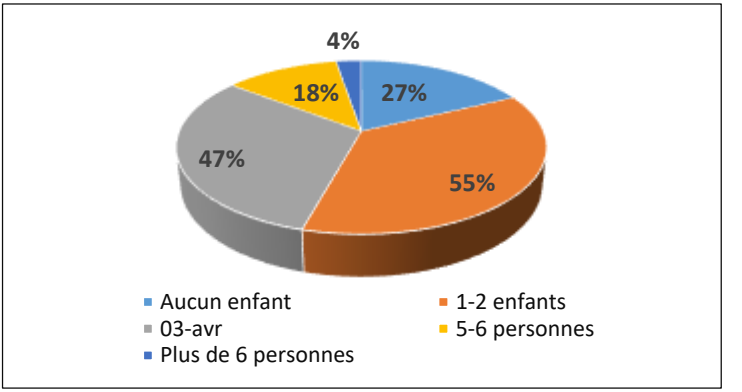
Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023

L'analyse du tableau n°6 permet de noter qu'une proportion écrasante de conducteurs de taxi-moto débourse entre 20 000 et 29 000 F CFA, pour le loyer mensuel. Elle représente 41% du total. Cette marge de prix correspond plus ou moins à ce qui est requis pour un logement de deux pièces, constitué d'une chambre et d'un salon. Ces motocyclistes sont suivis de ceux qui ont pris en location des logements dont le loyer mensuel oscille entre 10 000 et 19 000 F CFA, ce qui vaut plus ou moins à une maison d'une pièce unique appelée couramment studio. Ils représentent 30% de l'ensemble des enquêtés. Les deux dernières catégories de conducteurs qui viennent ensuite sont celles des enquêtés dépensant entre 30 000 et 39 000 F CFA, et entre 40 000 et 50 000 F CFA par mois, qui représentent respectivement 21% et 8%. Ces deux catégories correspondent à un logement constitué de deux chambres et d'un salon. En fait, le coût du loyer varie en fonction du nombre de pièces à disposition, de l'attractivité socio-économique du quartier de localisation du logement position géographique.

3. 3. 2. Une activité permettant la prise en charge des membres de la famille

Les nouveaux moyens de transport en commun permettent aux principaux motocyclistes, grâce aux revenus réguliers obtenus, de prendre en charge les membres de leurs familles (figure n°6).

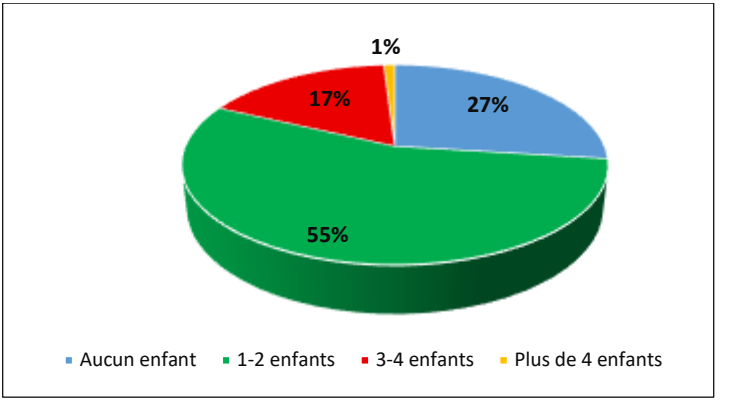
Figure n°6 : Répartition des motocyclistes en fonction du nombre de personnes prises en charge



Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023

La lecture de la figure n°6 permet de noter que la majorité des conducteurs de taxi-moto prend en charge 3 à 4 personnes, grâce aux revenus de son activité. Elle représente 47% de l'ensemble des personnes enquêtées. Ces conducteurs sont suivis par ceux qui prennent en charge 1 à 2 personnes. Ils représentent 24% du total. Viennent ensuite les motocyclistes prenant en charge 5 à 6 individus, dont la part est estimée à 18%. La dernière catégorie est celle des motocyclistes qui est en charge plus de 6 personnes. Elle est minoritaire et ne représente que 7%. La proportion des chauffeurs ne prenant pas en charge d'autres personnes s'élève aussi à 7%. Ceci concerne le plus souvent les conducteurs élèves ou étudiants et qui sont aussi pour la plupart des occasionnels ou temporaires. Ces données montrent que l'activité de taxi-moto est devenue un secteur incontournable pour ses principaux acteurs et pour les personnes qui gravitent autour de ces derniers. Grâce aux revenus provenant de cette activité, les conducteurs parviennent à assurer à leur famille les besoins fondamentaux, tel que la scolarisation de leurs enfants (figure n°7).

Figure n°7 : Répartition des conducteurs des taxis-motos selon le nombre d'enfants scolarisés



Source : Enquête de terrain, juillet-octobre, 2023

L'analyse de la figure n°7 permet de constater que les motocyclistes assurent la scolarité de leur progéniture grâce aux revenus provenant de leur travail. En effet, la majorité d'entre eux, c'est-à-dire 55%, a en charge la scolarité de 1 à 2 enfants. Ils sont suivis de ceux qui scolarisent 3 à 4 enfants. Ces derniers représentent 17% du total des enquêtés. La proportion des conducteurs prenant en charge la scolarité de plus de 4 enfants est insignifiante, seulement 1% de l'ensemble. En revanche, on note que 27% des motocyclistes enquêtés n'ont pas d'enfants scolarisés. Ainsi, dans l'ensemble 72% des conducteurs enquêtés ont au moins un enfant scolarisé, ce qui correspond aussi à des dépenses mensuelles effectuées pour le paiement des frais de scolarité des enfants (tableau n°7).

Tableau n°7 : Les dépenses liées aux frais scolaires des enfants

Dépenses liées aux frais scolaires (F CFA)	Nombre de motorcyclists	Pourcentage (%)
De 5 000 à 10 000	194	56
De 11 000 à 15 000	82	24
De 16 000 à 20 000	33	9
De 21 000 à 25 000	22	6
De 26 000 à 30 000	10	3
De 31 000 à 35 000	7	2
Total	348	100

Source : Enquête de terrain, 2023

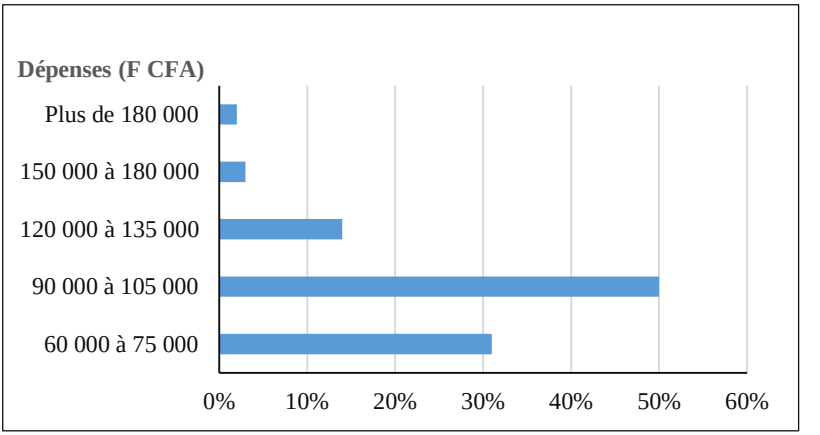
Il ressort de l'analyse du tableau n°7 que les conducteurs des taxis-motos prenant en charge la scolarité de leurs enfants déboursent entre 5 000 et 35 000 F CFA par mois pour ce poste budgétaire. La majorité d'entre eux, soit 56%, payent entre 5 000 et 10 000 F CFA. Elle est suivie par ceux qui payent entre 11 000 à 15 000 F CFA, qui représentent 24% du total des enquêtés. Les conducteurs de taxi-moto restant, c'est-à-dire 20% du total, payent des sommes plus importantes, variant entre 16 000 et 35 000 F CFA. Ces sommes relativement colossales payées par ces acteurs traduisent la vitalité du travail de taxi-moto.

3. 3. 3. Des dépenses relativement importantes effectuées pour les besoins alimentaires

L'activités de taxi-moto permet à ses acteurs de subvenir à leurs propres besoins alimentaires et à ceux de leur famille respective. L'analyse des données de l'enquête permet de constater que les conducteurs de taxis-motos dépensent des sommes mensuelles relativement importantes pour les besoins alimentaires de leur famille respectives. En effet, la plus grande proportion d'entre eux (50%) dépense entre 90 000 et 105 000 F CFA par mois pour couvrir ces besoins. Une autre proportion non négligeable (31%) dépense entre 60

000 et 75 000 F CFA pour assurer les besoins nutritionnels de la famille. Les autres conducteurs, en pourcentages moins importants, dépensent de 120 000 à 135 000 F CFA (14%), 150 000 à 180 000 F CFA (3%) et plus de 180 000 F CFA (2%), comme le montre la figure n°8

Figure n°8 : Répartition des conducteurs de taxi-moto selon les dépenses mensuelles effectuées pour l'alimentation



Source : Enquête de terrain, 2023

Dans l'ensemble, l'analyse de la figure n°8 révèle que les dépenses consenties par les conducteurs de taxi-moto interrogés, pour les besoins alimentaires, sont assez considérables. Malgré ces dépenses, ces acteurs arrivent tout de même à acquérir des biens matériels divers.

3.3.4. Une activité permettant aux conducteurs d'acquérir des biens matériels et d'épargner

L'enquête de terrain a montré que les conducteurs de taxi-motos obtiennent des revenus qui leur permettent entre autres d'acheter divers matériels et équipements (tableau n°8).

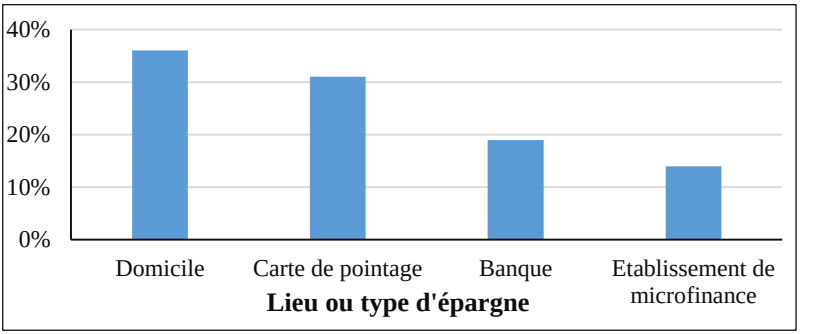
Tableau n°8 : Répartition des conducteurs selon les biens acquis grâce à leur métier

Biens acquis	Effectif des motocyclistes	Pourcentage
Appareils électroménagers et ameublements	344	71
Vêtements et appareils électroménagers	33	7
Motocycles/voitures et appareils électroménagers	42	9
Parcelles et ameublements	25	5
Aucun	23	5
Autres	15	3
Total	482	100

Source : Enquête de terrain, 2023

L'analyse du tableau n°8 permet d'affirmer que 71% des acteurs de taxi-moto interrogés, soit la majorité d'entre eux, ont acquis des appareils électroménagers et ameublements. D'autres ont pu acheter les motocycles, les voitures et appareils électroménagers (9%), et d'autres encore, les vêtements et appareils électroménagers (7%). Une autre part d'entre eux a pu acheter des parcelles et ameublements (5%). Une faible part (5%) déclare n'avoir rien pu acquérir encore. Il s'agit souvent de ceux qui n'ont pas encore beaucoup de temps dans le métier. Tout ceci témoigne de l'importance de l'activité de taxi-moto pour le bien-être de ses acteurs et leur famille, mais aussi de sa place comme moyen de création de ressource. C'est ainsi que la majorité de ces acteurs (97%) réussit à pratiquer l'épargne, en adoptant chacun le type ou le lieu à sa convenance (figure n°8).

Figure n°9 : Répartition des conducteurs selon le lieu ou le type d'épargne adopté



Source : Enquête de terrain, 2023

Cette figure montre que les conducteurs ayant déclaré pratiquer l'épargne le font pour la plus large part (36%) à domicile, à travers la ristourne et bien d'autres systèmes ou méthodes, et pour les autres, soit à partir d'une carte de pointage (31%), soit en banque (19%), soit encore dans un établissement de microfinance (14%). Il est possible que les sommes ainsi épargnées ne soient pas toujours colossales, au regard des dépenses et charges énumérées plus haut. Toutefois, l'idée d'épargner pour la majorité de ces acteurs peut pousser à dire que cette activité est en passe de devenir un catalyseur d'emplois durables pour les tenanciers.

4. Discussion

L'étude sur l'apport socioéconomique de l'activité de taxi-moto dans la vie des conducteurs à Brazzaville a mis en exergue plusieurs résultats dont les principaux sont discutés dans la cette partie de l'article.

L'étude a révélé que les conducteurs des taxis-motos enquêtés gagnent des revenus plus ou moins considérables. En effet, 50 % et 44 % des conducteurs des taxis-motos ont un gain journalier qui varie entre 2

000 et 5 000 F CFA, entre 6 000 et 10 000 F CFA. Par ailleurs, 43% et 29% d'entre eux ont des revenus mensuels variant entre 110 000 et 150 000 F CFA, et entre 60 000 et 100 000 F CFA. Ces résultats sont conformes à ceux obtenus par I. Kassi-Djodjo (2013, p.7), qui a montré que les revenus générés par ces moyens de transport font prendre conscience aux jeunes déscolarisés de l'opportunité à s'insérer dans cet emploi informel. Le revenu annuel moyen d'un conducteur est à peine supérieur au salaire minimum officiel (M. Sahabana, 2006, p.7). Cette activité favorise des échanges économiques entre les acteurs, permettant aux conducteurs d'avoir une source de revenus. Certains acteurs de ce système de transport parviennent à s'insérer dans d'autres activités grâce aux revenus de la moto (O. M. G. Malambo, 2020, p.4).

L'activité de taxi-moto constitue ainsi un moyen contribuant à la réduction de la pauvreté des jeunes en milieu urbain. A Brazzaville, cette activité a permis à plus 10 000 jeunes issus des milieux défavorisés et frappés par le chômage de quitter la situation de pauvreté totale. Ceci est conforme aux résultats obtenus par Diaz Olvera et al. 2015 ; Koffo et al., 2007 ; Quenot Suarez, 2012 et K. Assouma, 2022, p.125). Le taxi-moto est une activité lucrative qui permet à ses acteurs de gagner leur vie, au-delà de la seule subsistance. Les emplois générés par l'activité de taxi-moto s'adresse en priorité aux couches les plus défavorisées de la population aux perspectives professionnelles limités (M. Sahabana, 2006, p.2). L'activité de taxi-moto se trouve être un vivrier pour les conducteurs (O. M. G. Malambo, 2020, p.4).

L'étude a aussi montré que l'activité de taxi-moto permet aux conducteurs de prendre en charge les membres de la famille, en particulier les enfants à scolariser, grâce aux revenus qu'elle génère. Ainsi 47% d'entre eux prennent en charge 3 à 4 personnes, et concernant la scolarisation des enfants, 55% des motocyclistes enquêtés prennent en charge la scolarité de 1 à 2 enfants. Ces résultats sont similaires à ceux obtenu par O. M. G. Malambo, (2020, p.4), qui ont montré qu'avec le transport par moto, les acteurs parviennent à mener une vie paisible, en prenant soins de leurs familles, sur tous les plans.

S'agissant des dépenses réalisées, les résultats obtenus ont montré que 56% et 24% des conducteurs des taxis-motos interrogés investissent respectivement dans la scolarité de leurs enfants, des sommes d'argent dont les montants varient entre 5 000 et 10 000 F CFA, et entre 11 000 et 15 000 F CFA. En revanche, ils déboursent entre 20 000 et 29 000 F CFA, pour la location mensuelle de leur loyer, soit 41% des enquêtés. Ces derniers dépensent entre 3 000 et 2 500 F CFA par jour et 75 000 et 90 000 F CFA par mois pour les besoins alimentaires, soit 34% et 20% des personnes enquêtées. L'examen des biens biens acquis, permet d'affirmer que 71% des chauffeurs des taxis-motos, soit la majorité d'entre eux, ont acquis successivement, grâce à leur travail, des appareils électroménagers et ameublements. Ces résultats sont semblables à ceux de M. Sahabana, (2006, p.11), qui ont montré que le secteur des taxis-motos est devenu pour la majorité des citadins d'Afrique au sud du Sahara, la seule source de revenus, le dernier recours pour satisfaire leurs besoins en logement, déplacement et alimentation et bien d'autres.

Conclusion

L'étude sur l'apport de l'activité de taxi-moto dans la vie des conducteurs a permis d'aboutir à de nombreux résultats concernant le profil socioéconomique de ces acteurs, les revenus obtenus à partir de ladite activité et le niveau d'autonomisation des principaux acteurs.
Au sujet du profil socio-démographique des conducteurs, il est ressorti que l'activité de taxi-moto est exercée essentiellement par les acteurs jeunes dont la majorité (69%) a un âge compris entre 17 et 35 ans, et ayant pour la plupart (50%) a un faible niveau d'instruction, notamment le niveau du cycle primaire. Les conducteurs des taxis-motos enquêtés sont en majorité mariés (69%) et chefs de ménages (84%). Ils exerçent pour la plupart (93%) avec le statut de conducteurs professionnels, les occasionnels et temporaires étant moins nombreux. Concernant les revenus obtenus par les motocyclistes, l'étude a montré que l'exercice de l'activité de taxi-moto leur permet d'obtenir des revenus journaliers et mensuels globalement satisfaisants. Une part importante de ces motocyclistes a ainsi des revenus mensuels oscillant entre 110 000 et 150 000 F CFA, et entre 60 000 et 100 000 F CFA, respectivement 43% et 29% du total des enquêtés.

Quant à la situation d'autonomisation des conducteurs, les indicateurs mobilisés, notamment la situation concernant le logement (statut et dépenses y relatives), la prise en charge d'autres membres de la famille, avec une précision concernant le nombre d'enfants scolarisés et les coûts mensuels des frais scolaires, les dépenses mensuelles effectuées pour l'alimentation et leur capacité à acheter les matériels divers et à épargner, ont montré que dans l'ensemble plus de la moitié d'entre eux a réussi à devenir autonome, à des niveaux différents.

En somme, l'activité de taxi-moto contribue à l'amélioration les conditions socio-économiques des conducteurs et, pour une large part, celles de leurs familles. Elle est en passe de devenir un catalyseur d'emploi durables pour les tenanciers. Mais les nombreux accidents que cette activité génère dans la circulation lancent le débat perpétuel de son maintien ou non dans le transport urbain, et pose sur la table la question de la formation des motocyclistes à la conduite, pour le respect du code de la route.

Bibliographie

KASSI-DJODJO IRENE, 2013, « Les taxis-motos un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) », *Géotransport*, n°1-2, 4 p.

SAHABANA Maïdadi, 2006, « Les taxis-motos à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : Entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable », *STRASS*, pp. 2-6.

DJOSSOU Adèle Nadège, 2017, *Analyse de l'activité de taxi-moto au Benin*, Thèse de doctorat de l'Université Dabomey-Calavi (Benin), pp. 105.

KOBENAN Appoh Charlesbor, 2022, « Les motocycles et mototricycles dans le transport public urbain en Côte d'Ivoire », Revue Internationale du chercheur, vol 3, n°3, p.14.

NDIAY Kèba B. et al, 2020, « Le trandsport artisal à la recousse d'une ville moyenne Subsaharienne à faible accessibilité géographique interne : L'incursion des taxis-motos dans le système de transport de Zinguinchor au Sénégal », Revue Espace Géographique et Société marocaine, n°36, p.10.

KUMAR Ajay, 2011, « Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines », SSATP, 6 p.

KALIEU Christian, 2016, *Surgissement, prolifération et intégration de motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam*, Thèse, pour obtenir le titre de docteur, Université de Bretagne occidentale, pp.61-62.

ISSAKA Dani, 2018, « Marché et impact sur la mobilité urbaine : les taxis-motos à Fada N'gourma »,…..p.10.

ASSOUMA Kassim, 2022, *Les acteurs de l'économie informelle dans l'arène politique : l'utilisation stratégique de l'espace politique par les taxis-motos au Benin*, Thèse de doctorat en anthropologie politique, p.125.

BISHOP Tom et COUTRIGHT Tom, 2022, *Les moteurs du changement : pour un usage sécurisé et durable des motos en Afrique subsaharienne*, FIA FOUNDATION, p.33.

ANE-KAPAHE Joséphine Amoin, 2015, « Urbanisation et transport au nord de la Côte d'Ivoire : le règne des taxis-motos à Korhogo », UEP, 8p.

BANDJA I. A. ET NDJEKO K. A., 2016, « Des conditions d'exercices du transport par taxi-moto dans la ville de Lubumbashi », KAS Librairie Africaine d'études juridiques n°3, 15P.

MALAMBO GBESSOUA MBOUTOUMA Octave, 2020, « Innovation dans le transport et la mobilité urbaine : Emergence des taxis-motos dans la ville de Bangui », Thinking Africa, n°86, 4 p.