

The SALIZE Phenomenon and the Resurgence of Road Accidents in Kasai-Central: A Comparative Analysis Involving Motorcycle Taxi Drivers and Accident Prevention Measures

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20979250>

Robert Kamba Mukendi

rkambamukedi@gmail.com

UPKAN

Received: 20/01/2026

Felix Ilunga Ilunga

felixilunga57@gmail.com

Accepted: 25/05/2026

Kabangu Mwanza

kabangumwanza@hotmail.com

UNKIN

Published: 30/06/2026

Abstract

Road traffic plays a major role in the socio-economic and developmental aspects of a country. It is one of the factors contributing to the improvement of the population's well-being, as it enables mobility. It is the most utilized mode of transportation. However, roads are becoming increasingly prone to accidents. This article aims to determine whether or not there is a relationship between the "SALIZE" phenomenon and the increase in accidents, influenced by risk perception on the roads of Central Kasai. It will seek to establish links between human behavior among 2-3 wheel-vehicle drivers and the rise in road traffic accidents in the context of the "SALIZE" phenomenon in Central Kasai.

Keywords: "SALIZE" phenomenon, increase in road accidents, comparative analysis, motorcycle taxi drivers, accident prevention

Phénomène SALIZE et la Recrudescence des Accidents des Routes au Kasai-Central : Analyse Comparative Impliquant les Conducteurs des Mototaxis et les Mesures Préventives des Accidents

Robert Kamba Mukendi

rkambamukedi@gmail.com

UPKAN

Reçu : 20/01/2026

Felix Ilunga Ilunga

felixilunga57@gmail.com

Accepté : 25/05/2026

Kabangu Mwanza

kabangumwanza@hotmail.com

UNKIN

Publié : 30/06/2026

Résumé

Le trafic routier a un rôle prépondérant sur le plan socio-économique et de développement d'un pays. Il fait partie des éléments qui concourent à l'amélioration du bien-être de la population, car il permet sa mobilité. Il est le plus exploité. Toutefois, la route devient de plus en plus accidentogène. Cet article se permet de s'assurer de l'existence ou non d'une relation entre le phénomène "SALIZE" et la recrudescence des accidents favorisés par la perception du risque dans les routes du Kasai-Central d'une part. Elle cherchera à établir des liens entre le comportement humain chez les conducteurs de 2-3 roues et la recrudescence des accidents du trafic routier dans le contexte du phénomène "SALIZE" au Kasai-Central d'autre part.

Mots-clés : phénomène SALIZE, recrudescence des accidents des routes, analyse comparative, conducteurs des mototaxis, prévention des accidents

Introduction

Le trafic routier a un rôle prépondérant sur le plan socio-économique et de développement d'un pays. Il fait partie des éléments qui concourent à l'amélioration du bien-être de la population, car il permet sa mobilité. Il est le plus exploité. Toutefois, la route devient de plus en plus accidentogène.

Un accident de trafic routier est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un charroi et toute autre chose qui occasionne des blessures humaines et/ou des dégâts matériels. Les dégâts peuvent impliquer les véhicules, un élément de la route ou de l'extérieur (la chaussée, les panneaux, les barrières de protection, le bâtiment, le poteau, l'arbre...) (Bederina & Khenfer, nov. 2010).

Pour l'OMS (2023), Les accidents de la route font près d'un million trois cent mille (1 300 000) morts et un nombre plus important de blessés qui en sortent avec un handicap chaque année. Près de 90 % de ces accidents surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Depuis de nombreuses années, les Nations unies et leurs États membres admettent que les accidents de trafic routier constituent un défi (OMS, 2020).

L'Afrique a enregistré le taux le plus élevé de mortalité. Le comportement humain est la cause majeure dans le déclenchement des accidents en République Démocratique du Congo (RDC), selon l'étude de Moba (2016). Les décès, les traumatismes et les dégâts matériels dus aux accidents de la circulation restent un problème de santé publique et de développement majeur à l'échelle mondiale. Tout décès dans un accident de la circulation est un décès de trop que l'on pourrait éviter en faisant recours au comportement de sécurité (OMS 2024).

Le Kasai-Central, province post-conflit, a connu un taux de 90 % de chômage chez les jeunes, à la suite de l'exode rural hors de la milice de Kamina Nsapu et de la délocalisation de beaucoup de ses entreprises privées, qui a exacerbé la crise économique. Pour répondre à cette précarité économique, la majorité des jeunes travaillent dans le secteur des mototaxis, qui sont devenu le principal moyen de transport, à cause de la rareté des véhicules à quatre roues. Le weekend, certains d'entre eux prêtent à leurs proches leurs mototaxis pour leur permettre de se procurer de quoi subvenir à leurs besoins. Cette pratique semble être une estampille d'entraide ou de partage partiel d'emploi. Elle est communément appelée "SALIZE" en lingala tordue, l'une des quatre langues nationales de la RDC. Elle est le suffixe de "kosalisa et tosalisana", littéralement "aider et aidons" respectueusement. Le phénomène "SALIZE" génère logiquement le comportement que nous dénommons "saliseur" et qui qualifie son auteur. En effet, nous définissons ce dernier comme un utilisateur d'un mototaxi d'emprunt ou mieux un moto-taximan non-propriétaire de l'outil de travail qu'il utilise. N'étant pas officiellement enregistrés par les différents services de l'État et autorisés à effectuer le transport en commun, les saliseurs augmentent logiquement la population des moto-taximen. C'est la raison pour laquelle nous avons envisagé d'étudier la perception du risque chez les saliseurs du Kasai-Central afin d'envisager les stratégies de prévention des accidents routiers dont l'ampleur inquiète.

Ainsi, nous avons l'obligation d'apporter la lumière sur la recrudescence des accidents des routes sous le thème : "Phénomène "SALIZE" chez les conducteurs de 2-3 roues et la recrudescence des accidents de trafic routier au Kasai-Central".

Outre l'introduction et la conclusion, notre travail est subdivisé en cinq chapitres : Le premier chapitre sera consacré à la réalité des accidents en RDC. Le deuxième chapitre portera sur le cadre théorique et conceptuel. Le troisième chapitre parlera de la méthodologie de recherche. Le quatrième chapitre abordera les aspects de "SALIZE", de la perception de risque et des accidents, ainsi que les stratégies de prévention des accidents de trafic routier. Le cinquième chapitre portera sur les résultats, leur analyse et leur discussion.

État de la question

Le phénomène "SALIZE" chez les conducteurs de 2-3 roues et la recrudescence des accidents de trafic routier au Kasai-Central : perception du risque et stratégies de prévention est un sujet d'importance critique.

Partant de nos constats sur les routes du Kasai-Central, le "SALIZE" étant une forme de temps de travail partagé (TTP) pourrait non seulement être un moyen pour soutenir les proches en situation de détresse économique mais aussi un outil qui serait à la base de la recrudescence des accidents qui endeuillent le Kasai-Central.

Selon les projections de l'OMS, entre 2000 et 2020, les décès dus aux accidents de la circulation diminueront d'environ 30% dans les pays à haut revenu mais augmenteront étonnamment dans les pays à revenu faible. Ces accidents devraient représenter d'ici 2030 la cinquième principale cause mondiale des maladies et traumatismes (OMS, 2009). La RD Congo est l'un des pays à revenu faible touchés par ce problème de santé publique.

Phénomène "SALIZE"

Le TTP ou encore l'entraide dans le contexte de transport en commun communément appelée "SALIZE" se réfère au geste de bienveillance de secourir une personne en cas de nécessité. La personne aidée pourrait être un ami, un voisin... ou n'importe qui en situation difficile. Le phénomène "SALIZE" n'est pas seulement une action d'entraide philanthropique qui pourrait avoir plusieurs formes, allant du simple geste de gentillesse à un soutien plus conséquent, mais aussi une sorte d'emploi partiellement partagé (Piquet, 2023).

Celui-ci est une mesure qui consiste à réduire le temps de travail pour éviter des congés techniques. Il offre des avantages non seulement à l'employé mais aussi à l'employeur. Du côté de l'employé, le partage partiel de travail offre l'équilibre entre les exigences de l'entreprise et celles de la famille, accroît l'énergie et réduit le stress, accorde des heures de travail plus souples, occasionne la mise à jour et/ou l'acquisition des nouvelles compétences, augmente le niveau de satisfaction au travail, et prépare progressivement l'employé à la retraite. Pour l'employeur, l'on observe la hausse de la productivité, l'augmentation de la créativité, l'élargissement de l'éventail des compétences professionnelles, et la diminution des absences (Marshall, 1997; Démarest, 2016).

Étant donné le partage partiel du temps de travail, le phénomène "SALIZE" permet la réduction du nombre de chômeurs, l'augmentation de la main-d'œuvre dans un territoire où le chômage des jeunes (18-35 ans) représente un taux de 90 % (CPJ, 2024), et permet à l'employé d'accepter la réduction de son horaire de travail pour éviter des congés techniques selon Marshall (1997).

Pour l'OIT (sd), le travail partagé est l'une des mesures qui a été conçue pour répondre à une précarité d'emploi ou encore à une situation économique ardue. Au cas où la politique de temps du travail partagé (PTTP) est correctement appliquée, elle offre des bénéfices aux employés, aux employeurs et aux pouvoirs publics. En effet, le travailleur bénéficie de la conservation de son emploi et peut préparer son avenir en toute tranquillité. L'organisation peut survivre à la faillite, réduire le coût de ses prestations sociales, éviter les licenciements massifs, conserver son effectif, réduire les frais de licenciement, de réembauche et d'embauche, laisser fonctionner les usines et dynamiser le moral du personnel pendant des périodes difficiles (Marshall, 1997; Démarest, 2016; OIT, sd).

Vu le taux exacerbé de chômage dans nos milieux, il est préférable de recourir au phénomène "SALIZE", étant un moyen pouvant permettre la réduction du nombre de chômeurs et l'augmentation de la main-d'œuvre. Cette pratique jouera aussi à occuper certains jeunes supposés être à la base du phénomène Kuluna en RDC et surtout au Kasai-Central. Il

reste à savoir si les salizeurs de 2-3 roues ont des atouts en matière de circulation routière comme l'exige le Code de la route et d'autres outils dans ce domaine.

Partant du phénomène "SALIZE" qui se pratique au Kasai-Central, notre étude ne cherche pas à décrire ce partage du temps de travail mais plutôt dévoiler les causes probables des accidents constatés dans les rues du Kasai-Central et aussi de savoir si le phénomène "SALIZE" ou le statut du saliseur pourraient être l'une des sources de la recrudescence des accidents. L'étude chercherait à savoir si la recrudescence des accidents est due soit aux biais de perception du conducteur, soit à son comportement et à celui des usagers, soit à la qualité de la prévention et de la sécurité routière.

Roustang et al. (2022) dans leur article sur l'emploi partagé "Job Sharing", ils expliquent que deux salariés à temps partiel ont la responsabilité commune d'un emploi à temps plein. Le contrat qui les engage à l'égard de l'employeur n'a pas de valeur juridique.

Le phénomène "SALIZE" s'opère dans la clandestinité, c'est-à-dire qu'il se négocie entre le conducteur qui a signé le contrat avec le propriétaire de la moto et le saliseur. Le propriétaire de la moto n'est pas au courant de la pratique, sauf qu'à la fin de la journée, il reçoit sa part patronale. La recherche de « qui a conduit » lui importe peu. Cette façon de faire limite les responsabilités. Il est fort plausible que, lorsque les responsabilités en matière de conduite sont limitées, le conducteur se concentre à éviter à tout prix le danger, ce qui accroît le stress. Plus le conducteur occasionnel est stressé, plus le risque de faire un accident augmente.

Bassole (2024), dans son article sur la perception des clients des pratiques des taximen à Ouagadougou, atteste que le métier de taxi est devenu une activité génératrice de revenu pour la plupart des hommes.

Pour résumer le volet sur le phénomène "SALIZE", nous disons que la solidarité (salize) constitue le socle de ce que l'on pourrait appeler l'Homo sociologicus : l'homme est lié aux autres et à la société, non seulement pour assurer sa protection face aux aléas de la vie, mais aussi pour satisfaire ses besoins vitaux de reconnaissance, source de son identité et de son humanité (Kamba, 2024). Le phénomène "SALIZE" étant une forme d'emploi partagé et une sorte d'aide, la personne aidée doit, dans le cadre de cette thèse sur la recrudescence des accidents des routes, obéir aux exigences liées à l'utilisation des véhicules motorisés sur la chaussée, c'est-à-dire acquiescer un comportement de sécurité.

Problématique

Le Kasai-Central, province post-conflit de Kamuina Nsapu, où la plupart des jeunes se sont enrôlés dans la milice (Kamba 2025), représente à lui seul 90 % des chômeurs de cette catégorie (CPJ, juillet 2024). Ce taux élevé est dû à l'exode rural des jeunes, ayant quitté la milice, et à la délocalisation de beaucoup de ses entreprises privées. Il a par ailleurs, exacerbé la crise économique, qui, au départ, battait son plein record.

Pour répondre à cette précarité économique, la majorité des jeunes et des adultes se sont lancés dans le transport en commun par l'utilisation des motos 2-3 roues, comme une activité génératrice de revenus (Kanionga, 2025 ; Kikangala, 2022 ; Lelo, 2014 ; Kaffo et al, 2006).

En 2024, le Kasai-Central a enregistré 1673 cas d'accidents de circulation routière. Ces accidents ont occasionné 792 décès, 543 cas de blessés graves, 201 cas de blessés légers et 137 cas de dégâts matériels. Comparativement aux années précédentes, ces cas montrent une augmentation de 10 % (CNPR, février 2025).

Le 18 janvier 2025, un tragique accident s'est produit sur la route menant à l'aéroport de Lungandu : un camionneur a percuté concomitamment un taximan, le passager à bord et un piéton. Cet événement a occasionné la mort de trois victimes (Radio Okapi, janvier 2025). Le 16 juin 2025, une voiture a percuté deux jeunes au bord de la route, et a endommagé le mur

d'une clôture et une maison tellement le choc a été violent. L'effondrement du mur de la clôture a grièvement blessé une troisième personne (Actu7, juin 2025).

Pour bien comprendre le constat sur la survenue des accidents dans les rues du Kasai-Central, une mini-enquête sur l'incidence a ciblé quelques établissements de soins de santé (ESS), d'ordre public et d'apprentissage, en l'occurrence 7 hôpitaux dont cinq dans quatre territoires et deux au centre-ville de Kananga ; le bureau provincial de la police de circulation routière et le ministère provincial chargé du transport.

Dans l'assortiment, cette quête a démontré que, depuis 2022 à ce jour, le nombre d'accidents de trafic routier rapporté par les établissements de soins de santé (ESS) ne fait que galoper : 1951 cas, 13 décès, 1132 avec des traumatismes graves et 606 blessés légers en 2022 ; 1974 cas, 9 décès, 1098 avec des traumatismes graves et 866 blessés légers en 2023 ; 1997 cas, 11 décès, 1081 avec des traumatismes graves et 905 blessés légers en 2024 et 1627 cas, 12 décès, 919 avec des traumatismes graves et 696 blessés légers en 2025 (enquête de terrain, août 2025). Les données publiées par le CNPR en février 2024 marquent une nette différence avec celles collectées dans les sept hôpitaux de la province.

Pour le PNCR, sur 1509 cas d'accidents en 2022, 62,23% sont perpétrés par des chauffeurs occasionnels sans permis de conduire, sans formation au préalable sur le Code de la route et sous l'état d'ébriété et/ou de vitesse excessive. En 2024, ce taux est passé de 62,23% à 68,59% (enquête de terrain, août 2025). Quant au ministère provincial chargé du transport, il reconnaît 8 écoles parsemées dans 3 communes (Nganza, Katoka et Kananga) de la ville de Kananga avec un effectif n'excédant pas 20 apprenants (enquête de terrain, août 2025). Avec les 8 écoles pour une population jeune estimée à 59%, soit 3 003 099 habitants (18-35 ans), il paraît difficile pour ces jeunes, qui traversent une période de chômage grandissant, d'attendre encore l'école pour être outillés dans les notions de base de la conduite sur la chaussée publique (<https://caid.cd>, <https://fr.wikipedia.org> consulté le 18/11/2025 et CPJ, juillet 2024).

Les différents problèmes liés aux accidents que nous venons de citer sont courants chaque année sur les routes kasaïennes. Après chaque accident, des commissions d'enquête sont créées par le service attitré, mais les résultats des enquêtes restent méconnus du grand public. Les transports routiers en commun ont connu une expansion en RD Congo. L'expansion de ces véhicules (2-3 roues) a permis de résoudre tant soit peu les préoccupations du chômage et l'insuffisance des transports routiers en commun (Kikangala, 2022).

Au-delà des considérations susmentionnées, nous allons réfléchir à nouveaux frais sur la situation et relever le défi devenu énorme. Ce faisant, nous nous posons ces questions qui nous servent de fil conducteur dans cette étude :

1. Comment explique-t-on la recrudescence des accidents du trafic routier dans le contexte du phénomène "SALIZE" chez les conducteurs de 2-3 roues au Kasai-Central ?
2. Existe-t-il des liens entre le phénomène "SALIZE" et la recrudescence des accidents de trafic routier chez les conducteurs de 2-3 roues au Kasai-Central ?
3. Quelles en sont les stratégies de prévention des accidents ?

Partant de toutes ces questions, nous essayerons d'y répondre anticipativement en ce sens :

1. La recrudescence des accidents de routes, chez les conducteurs de 2-3 roues au Kasai-central dans le cadre du phénomène "SALIZE", s'expliquent par une prise de décisions erronées qui seraient : l'hypovigilance, la consommation des drogues, et l'inexpérience professionnelle.

Démarche méthodologique

Cadre d'étude

L'étude s'est déroulée au Kasai-Central. L'une des provinces de la RDC, créée en 2015 et avec pour chef-lieu Kananga, qui se caractérise par ses vastes potentialités agricoles et minières, ses défis liés à l'accès à l'eau potable et à l'éducation, et ses efforts de développement local (infrastructures en général et les routes en particulier, intégration communautaire) malgré une histoire régionale complexe. La province est divisée en cinq territoires : Demba, Dibaya, Dimbelenge, Kazumba et Luiza. Elle a une superficie de 58,368 km² et est bornée au nord par la province de Sankuru, au sud par la province angolaise de Lunda Norte et la province de la Lualaba (au Katanga), à l'est par la province du Kasai Oriental et à l'ouest par la province du Kasai.

Signalons aussi que les routes du Kasai-Central, principalement en terre, sont dans un état de délabrement avancé, rendant la circulation difficile. Mais des projets de modernisation sont en cours, notamment la route Kananga-Kalamba-Mbuji (230 km), pour bitumer et construire des ponts avec des avancées. Des sections spécifiques en pleine ville chef-lieu de la province ont de routes en terre très dégradées (Gouvernement Provincial du Kasai-Central, 2024).

Les données ont été recueillies dans les hôpitaux et au bureau de la police de circulation routière.

Collecte et analyse des données

Nous avons élaboré une fiche structurée de collecte des données. La technique d'analyse documentaire, précisément du registre des accidents de la circulation des services de constat et technique de la police, nous a permis de rassembler toutes les informations concernant cette étude. En plus, un tirage aléatoire a été mise en œuvre parmi les conducteurs impliqués dans les accidents chez qui un questionnaire a été administré.

Ce registre est un document de travail de la police où sont consignés tous les éléments résultant du constat et de l'enquête menée par les experts. Les autorités de la Police de circulation routière étaient au préalable informé du déroulement de l'enquête et consultées en vue de l'obtention de leur autorisation.

La réalisation de cette étude fait appel à la méthode d'enquête par questionnaire et à la méthode statistique. Parmi les outils utilisés on cite le questionnaire et la grille d'entretien. Les données collectées sur KoboCollect sont analysées à l'aide du logiciel SPSS. Les tableaux et graphiques pour la présentation des variables ont été réalisés à partir du logiciel Excel 2013.

Population d'étude

Au total, 1627 cas d'accidents ont été dénombrés, parmi lesquels 300 conducteurs ont été sélectionnés pour l'administration du questionnaire. Signalons que 253 ont répondu à l'enquête.

Déroulement de l'enquête

Tableau 1

Genre du conducteur

Genre du conducteur	Effectifs	%
Féminin	0	0,0%

Masculin	253	100,0%
Total	253	100

Commentaire : le tableau révèle que 100% des conducteurs sont du genre masculin. Ce résultat témoigne à suffisance qu'à Kananga, le métier de chauffeur n'est assuré que par les hommes.

Tableau 2

État matrimonial des conducteurs

État matrimonial	Effectifs	%
Célibataire	69	27,3%
Union libre	73	28,9%
Marié	111	43,9%
Total	253	100

Commentaire : ce tableau démontre que 72.8% des enquêtés vivent en couples. Parmi eux 43.9% sont des mariés et 27.3% sont des célibataires. Notre échantillon est dominé par les personnes vivant en couple, avec en tête les mariés, suivis de ceux en union libre.

Tableau 3

Répartition des accidents de circulation selon l'âge du conducteur

Tranche d'âges	Effectifs	%
≤ 18 ans	13	5,1%
18 à 27 ans	57	22,5%
28 à 37 ans	79	31,2%
38 à 47 ans	46	18,2%
48 à 57 ans	32	12,6%
>57 ans	26	10,3%
Total	253	100

Commentaire : ce tableau illustre que la tranche d'âge de 28 à 37 ans représente 31.2% des répondants, suivi de celle de 22.5% (18 à 27 ans). Cette prédominance de la tranche de 28-37ans se justifie par le fait qu'elle est celle des adultes vivant en couple à la quête d'une économie de survie.

Tableau 4

Répartition des conducteurs de mototaxis selon leur statut

Statut du conducteur	Effectifs	%
Conducteur attitré	112	44,3%
Conducteur occasionnel (salizeur)	141	55,7%
Total	253	100,0%

Commentaire : ce tableau renseigne que 55.7% des conducteurs sont des salizeurs contre 44.3% des conducteurs qui ont signé le contrat avec les propriétaires des motos. Ces données attestent que les salizeurs sont plus nombreux (141 répondants) dans la survenue des accidents.

Tableau 5

Répartition des conducteurs selon la formation reçue sur la conduite

Formation du conducteur (formation de base/ code de la route)	Effectifs	%
Oui	88	34,7%
Non	165	65,2%
Total	253	100,0%

Commentaire : Il ressort de ce tableau que 65.2% des répondants n'ont pas une formation de base, non plus sur le code de la route. 34.7% ont une formation sur la conduite et sur le code de la route. Signalons que le manque de formation sur la conduite et/ou sur le code de la route est l'un des facteurs favorisant la recrudescence des accidents.

Tableau 6

Répartition des accidents du trafic de la route selon les causes

Cause des accidents	Effectifs	%
Non-maitrise de panneau de signalisation	7	2,8
Excès de vitesse	47	18,6
Ébriété au guidon	34	13,4
Fatigue après un long parcours	26	10,3
Défaut technique (frein qui lâche, défaut de phares et clignotants)	21	8,3
Refus de céder le passage	17	6,7
Distraction au guidon (recours à son téléphone)	11	4,3
Fausse manœuvre	9	3,6
Imprudence de piéton	9	3,6
Surcharge de la moto	7	2,8
Mauvais croisement	6	2,4
Mauvais dépassement	5	2,0
Non-respect de la distance entre les véhicules	3	1,2
Changement brusque des directions	2	0,8
Refus de priorité	1	0,4
Croyance fataliste (sort jeté, ...)	48	18,9
Total	253	100,0%

Commentaire : Il ressort de ce tableau que 18.9% des répondants confirment que la plupart des accidents sont dus à la croyance fataliste (sort jeté), 18.6% sont dus à l'excès de vitesse, 13.4% dus à la prise des produits toxiques pendant la conduite, 10.3% dus à la fatigue après un long trajet, 8.3% dus aux défauts techniques des engins. Par contre le changement brusque de direction et le refus de priorité représentent respectivement 0.8% et 0.4%. Selon nos répondants, la croyance fataliste et l'excès de vitesse chez les salizeurs sont à base de la recrudescence des accidents sur les routes au Kasai-Central.

Tableau 7

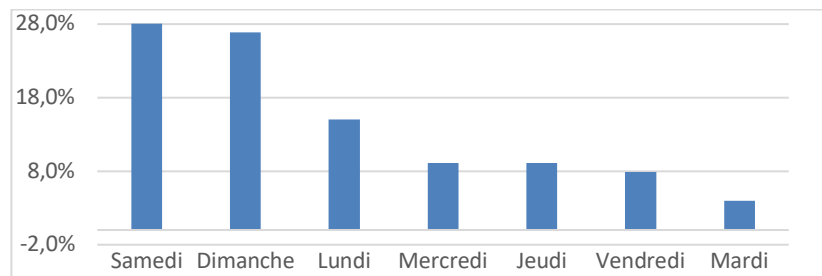
Répartition des accidents selon le moment de survenue

Heures	Effectifs	%
0 h à < 3 h	13	5,1
3 h à < 6 h	11	4,3
6 h à < 9 h	38	15,0
9 h à < 12 h	23	9,1
12 h à < 15 h	50	19,8
15 h à < 18 h	47	18,6
18 h à < 21 h	58	22,9
21 h à < 24 h	13	5,1
Total	253	100,0%

Commentaire : il ressort de ce tableau que les tranches horaires de 18-22h, 12 à 15 h, 15-18h et 6-9h sont des moments où la majorité d'accidents ont eu lieu respectivement avec 22.9%, 19.8%, 18.6% et 15.0%. Par contre les autres ne sont pas exemptées. Ces résultats renseignent que les accidents de 18-21h pourraient être dus à l'éclairage très limité, et pour ceux ayant eu lieu entre 12-15h, semble-t-il, sont dus au flux de sortie d'élèves de classe.

Figure 1

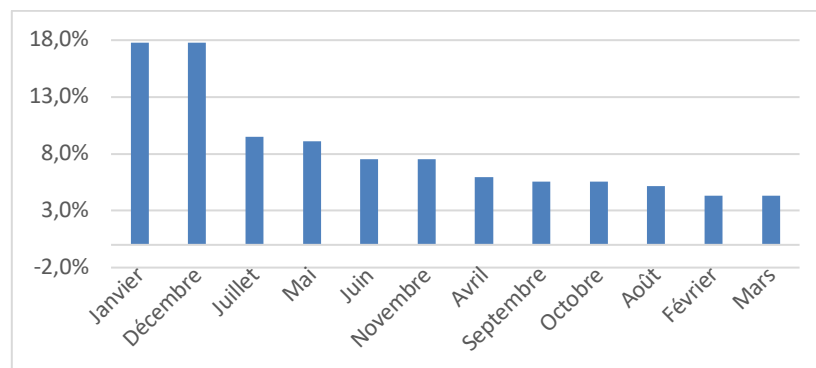
Répartition des accidents de la route selon le jour de la semaine de survenu



Commentaire : Ce graphique révèle que 28.1% des accidents surviennent le samedi, suivi de 26.9% le dimanche, et 15% le lundi. Il semblerait que ces deux derniers jours de la semaine comptent le plus d'accidents parce que ce sont des jours où les conducteurs attirés se reposent et cèdent leurs engins aux salizeurs.

Figure 2

Répartition des accidents de la route selon le mois de survenu



Commentaire : Ce graphique révèle que 28.1% d'accidents surviennent le samedi, suivi des 26.9% qui se sont déroulés le Dimanche, 15% des accidents sont survenus le lundi.

Discussion

Dans notre étude, nous avons noté une prédominance du sexe masculin chez 100% des répondants. L'absence du genre féminin pourrait s'expliquer par le fait que la plupart des femmes considère la conduite de la moto comme un métier des hommes, mais aussi par le comportement d'insécurité des hommes pendant qu'ils sont au guidon. Il est à signaler que la prédominance masculine a été retrouvée à Kinshasa et en France (Ilunga et al., 2014 ; Martin et al., 2004) respectivement avec 84.8% et 82,5%. Ses résultats corroborent les nôtres.

Dans cette même optique, le statut matrimonial le plus représenté parmi les répondants est celui des mariés, avec 43.9%, suivi de ceux vivants en union libre (28.9%). Cette prédominance des personnes vivant en couple s'expliquerait par le fait qu'elles ont besoin d'une source de revenus plus sûre pour subvenir au besoin de leurs familles.

Nous avons constaté une fréquence élevée d'accident dans la tranche d'âge comprise entre 18 et 47 ans, soit 71.9 %. Ceci s'expliquerait par l'audace, la passion et le prestige qu'ont les jeunes adultes et les adultes d'âge mur de conduire la moto d'un membre de sa famille ou d'une connaissance. Partant du taux de chômage qui bat record en RDC et en particulier au niveau de la province du Kasai-central, ces tranches d'âges peuvent s'improviser conducteurs de mototaxis à l'instar de leur emploi.

Les résultats de notre étude ont révélé que les conducteurs occasionnels, communément appelé "salizeurs", sont plus impliqués dans les accidents routiers (55.7%) ; par contre les conducteurs attitrés (ceux qui ont un contrat avec le propriétaire de la moto) sont impliqués dans les accidents de la route à 44.3%. Nous pouvons expliquer la recrudescence des accidents par le fait que le salizeur conduit, dans le cadre de sa prestation, pour atteindre le quota du propriétaire de la moto, celui qui lui a cédé le guidon et sa propre part. Tout ça sur une chaussée surchargée par le trafic automobile. Les travaux de Konan et al. (2006) ont confirmé que les transporteurs en commun sont les plus impliqués dans les accidents de la route avec un taux de 41 %. Ces résultats avoisinent ceux trouvés dans cette étude.

Les résultats issus de cette recherche montrent que 65.2% des accidents sont causés par les conducteurs des mototaxis sans aucune formation de base ni au niveau le code de la route. Leur seul but est de gagner leur vie. Tiwari et al. (2008) dans son étude postulent que les facteurs humains (manque d'expérience, non-maitrise du code de la route) pouvaient conduire à des accidents routiers.

Toutes les différentes causes sont importantes, mais la croyance fataliste, l'excès de vitesse, l'ébriété au guidon, la fatigue au guidon et les défauts techniques (clignotants) sont des causes majeures des accidents de la route. Le même constat a été fait par d'autres chercheurs en l'occurrence (Barrimah 2012 ; Qirjako, 2008) qui ont confirmé que l'excès de vitesse était parmi les causes majeures d'accidents du trafic suivi de l'ivresse au guidon. Ces résultats sont différents de ceux trouvés par Hassen et al. 2011 en Éthiopie, où l'utilisation du téléphone au guidon était plus impliquée dans la survenue des accidents du trafic. Pepple et al. (2014), dans leurs études au Nigeria, ont démontré que l'alcool était la cause la plus impliquée dans la recrudescence des accidents de la route. Ces résultats pourraient s'expliquer par la quasi-inexistence de panneaux de signalisation. Cela peut aussi s'expliquer par l'inactivité du dispositif policier de circulation dans les grandes artères de la ville de Kananga : il ne s'agit non seulement de son inertie, mais aussi la tracasserie et la corruption du chauffeur, qui surpris en violation du code de la route, propose à l'agent de police de l'argent pour échapper à la sanction, en disant "pesa mayi ou donne du café".

Au Kasai-Central, les tranches horaires de 18h-22h, 12h-15h, 15h-18h, et 6h-9h sont les moments où la majorité des accidents ont lieu. Cela pourrait s'expliquer par la forte densité du trafic routier liée aux déplacements des élèves et des travailleurs vers leur lieu de travail et leur domicile. Il s'ajoute aussi le manque d'éclairage dans les rues de la ville de Kananga. Les samedi, dimanche et lundi sont des jours où les chauffeurs moins expérimentés, pour des raisons de survie, profitent de la chaussée à cause de l'absence des agents de la régulation du trafic. Les mois de janvier et décembre ont enregistré plus d'accidents que les autres. Ceci pourrait s'expliquer par le fait que ces mois coïncident avec la période de festivités, durant laquelle toute la population est dans la joie oubliant ainsi d'observer le comportement de sécurité. De l'autre côté, cette période correspond à la "cortoisie" (intervalle de temps où le service de régulation routière en RDC suspend momentanément le contrôle des documents de bord), ce qui crée un afflux de tout le parc automobile dans la ville, augmentant ainsi le risque d'accident. Contrairement aux travaux de Ilunga et al. (2014) à Lubumbashi en RDC, et de Kafando et al. (2006) à Ouagadougou au Burkina-Faso où la plupart ?

Conclusion

Face au nombre d'accidents inscrits au Kasai-Central, le service de l'état (CNPR) a montré qu'il s'agit bien d'un problème de santé publique. Dans ce sens, une étude a été menée sur 1627 cas d'accidents de la route enregistrés par le service de régulation routière dans la province du Kasai-Central en 2024. Ces accidents sont liés à l'augmentation du nombre de

mototaxis et de conducteurs sans formation de base ni connaissance du code de la route. La totalité des conducteurs sont de sexe masculin, dominée par les personnes vivant en couple, la tranche d'âge de 28-47 ans domine le tableau, les salizeurs sont majoritaires.

De tout ce qui précède, la formation au le code de la route, la sensibilisation de la population aux panneaux de signalisation, et la promotion des comportements de sécurité routière sur la chaussée seraient le moyen le plus probant pour réduire sensiblement les accidents de la route. Pour être efficace, il est indispensable que le gouvernement mette en application une législation fondée sur les facteurs de risque (vitesse, conduite en état d'ébriété, port du casque, port de la ceinture de sécurité et dispositifs de sécurité pour enfants) afin de réduire le risque d'accident et ainsi protéger tous les usagers de la route.

Références

- Actu7. (2025, 16 juin). Kananga : 2 morts et un blessé grave dans un accident de la circulation. *Actu7*. <https://actu7.cd/2025/06/16/kananga-2-morts-et-un-blesse-grave-dans-un-accident-de-la-circulation/>
- Barrimah I., Midhet, F., & Sharaf, F. K. (2012). Epidemiology of road traffic injuries in Qassim region, Saudi Arabia: Consistency of police and health data. *International Journal of Health Science*, 6(1), 31-41. <https://doi.org/10.12816/0005971>
- Bassole, A. C. (2024). Perception des clients des pratiques des taximen à Ouagadougou. *Pluraxes*, (16), 9-41. <https://edition-efua.acaref.net/wp-content/uploads/sites/6/2025/03/1-Alexis-Clotaire-BASSOLE.pdf>
- Bederina, M., & Khenfer, M. (2010, novembre). *Les routes et leurs défauts d'étude, de conception et d'entretien pouvant causer des accidents de circulation : Recommandations*. [Communication de conférence]. Séminaire National : Sécurité Routière et Aménagement des Infrastructures, Laghouat, Algérie. Researchgate. <https://www.researchgate.net/publication/272676040>
- Commission Nationale de Prévention Routière. (2025, 7 février). *Rapport annuel des cas d'accidents au Kasai-Central*. Ministère des Transports et Voies de Communication.
- Conseil Provincial de la Jeunesse du Kasai-Central. (2024). *Rapport annuel* [Rapport d'activité non publié]. Archives CPJ Kasai-Central.
- Déchaux, J.-H. (2007). 10. Réalités et limites de l'entraide familiale. Dans S. Paugam (Dir.), *Repenser la solidarité : Les apports des sciences sociales* (pp. 205–217). Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.pauga.2007.02.0205>
- Démarest, G. (2016). Quel modèle de partage du travail ? *L'Économie politique*, 70(2), 48–55. <https://doi.org/10.3917/leco.070.0048>
- Gouvernement Provincial du Kasai-Central. (2024). *Infrastructures routières de la province*. <https://www.kasai-central-com/infrastructure>
- Ilunga Kandolo, S., Matungulu Matgunlu, C., Kimba Mukanya, P., Kabange Umba, I., Ndayi Kabamba, J., Luboya Numbi, O., Kabyla Ilunga, B., Malonga Kaj, F., Banza Lubaba, C., & Mashini Ngongo, G. (2014). Facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi. *Santé Publique*, 26(6), 789–797. <https://doi.org/10.3917/spub.146.0889>
- Kafando, Y. (2006). *Transport urbain et santé des populations : Le cas de Ouagadougou (Burkina Faso)* [Mémoire de DEA non publié]. Département de Géographie, Université d'Abomey-Calavi / Institut de Recherche pour le Développement. https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers13-07/010039431.pdf
- Kamba Mukendi, R. (2025). Perception de risque des accidents des routes et les comportements à risque chez les conducteurs des taxi-motos dans le contexte de Salize aux Kasai-Central. *Éclat du CERIDAC*, 2(2). <https://ceridac.cd/?pages=article&id=74>
- Konan, K. J., Assouhoun, K. T., Kouassi, F., & Ehua, S. F. (2006). Profil épidémiologique des traumatisés de la voie publique aux urgences du CHU de Yopougon. *Revue Internationale des Sciences Médicales*, 8(3), 44–48.
- Marshall, K. (1997). Le partage de l'emploi. *L'emploi et le revenu en perspective*, (N° 75-001-XPF au catalogue). Statistique Canada.
- Martin, J.-L., Lafont, S., Chiron, M., Gadegbeku, B., & Laumon, B. (2004). Différences entre les hommes et les femmes face au risque routier. *Revue d'Épidémiologie et de Santé Publique*, 52(4), 357–367. [https://doi.org/10.1016/S0398-7620\(04\)99065-7](https://doi.org/10.1016/S0398-7620(04)99065-7)
- Moba Ndongila, J., Mokassa, L. B., & Mashinda Kulimba, D. (2016). Accidents du trafic routier à Kinshasa : Profil épidémiologique et prise en charge. *Annales Africaines de Médecine*, 9(4), 7. <https://anafrimed.net/accidents-traffic-routier-a-kinshasa-profil-epidemiologique-prise-charge-road-traffic-accidents-in-kinshasa-epidemiological-profile-and-management/>
- Organisation Internationale du Travail. (2019). *Guide de mise en place d'un aménagement du temps de travail équilibré*.
- Organisation Internationale du Travail. (s. d.). *Partage du travail : L'aménagement du temps de travail comme stratégie de protection de l'emploi* (Brief sur l'environnement de travail n° 18). Bureau International du travail.

- Organisation Mondiale de la Santé. (2009). *Rapport de situation mondial sur la sécurité routière : Il est temps d'agir*.
- Organisation mondiale de la Santé. (2018). *Rapport de situation mondial sur la sécurité routière 2018*.
- Organisation mondiale de la Santé. (2023). *Rapport de situation mondial sur la sécurité routière 2023*.
- Pepple, G., & Adio, A. (2014). Visual function of drivers and its relationship to road traffic accidents in Urban Africa. *SpringerPlus*, 3(1), 47. <https://doi.org/10.1186/2193-1801-3-47>
- Piquet, P. (2023). *Repenser la solidarité*. Pascale Piquet : Spécialiste en dépendance affective. pascalapiquet.com
- Qirjako, G., Burazeri, G., Hysa, B., & Roshi, E. (2008). Factors associated with fatal traffic accidents in Tirana, Albania: Cross-sectional study. *Croatian Medical Journal*, 49(6), 734–740. <https://hrcak.srce.hr/35107>
- Radio Okapi, (2025, 18 janvier). *Journal de 18h30* [Émission de radio]. Fondation Hirondelle ; MONUSCO.
- Roustang, G., Dahan, J., Guélaud, F., Corniou, L., & Marry, C. (2022). *Réduction et partage du travail, temps choisi* (Rapport de recherche halshs-03848153). HAL-SHS. <https://shs.hal.science/halshs-03848153>
- Tiwari, R. R., & Ganveer, G. B. (2008). A study on human risk factors in non-fatal road traffic accidents at Nagpur. *Indian Journal of Public Health*, 52(4), 197–199.