

La création de l'emploi au profit des jeunes désœuvrés et démunis de Kavumu et Miti grâce à l'émergence du transport public entre Kavumu et Bukavu

[The creation of the use to the young idle profit and resource less of Kavumu and Miti thanks to the emergence of the public transport between Kavumu and Bukavu]

Christian NTACOBASIMA COKOLA

Institut Supérieur des Techniques de Développement (ISTD)-Mulungu, Sud-Kivu, RD Congo

Copyright © 2017 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the *Creative Commons Attribution License*, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: The public transportation using taxis-motorcycles and vehicles of any sometimes second-hand marks, is a real contributor for the creation of the employment for the benefit of the idle, at a loose end and deprived young people stemming from poor rural families at present in the rural centers situated in the North of the city of Bukavu in Sud-Kivu, particularly the centers of Miti situated in 23 kilometers in the North of Bukavu and Kavumu to 30 kilometers of Bukavu on the road number 2 connecting the cities of Bukavu and Goma east of the Democratic Republic of the Congo.

However, in consideration of inadequacies observed and described in this article, the informal operators exploiting vehicles of any marks and second-hand and dilapidated taxis-motorcycles, do not assure in a regular and satisfactory way this service left by the State and left with the only private actors.

This publication which had the aim to demonstrate the contribution of the emergence of the public transport in the creation of the employment to the young persons at a loose end, idle, deprived and abandoned by Miti and by Kavumu, arrived at the following results:

- 588 uses of vehicle drivers have been created in four years of 2013 to 2016, either 147 uses per year in the two centers; 138 uses for conveyors of vehicles, either 34 uses by year and 32 agents of parking lots of 2013 to 2016, either 8 uses every year, whatever these uses are sometimes precarious.

- 510 uses of motorcyclists or taximen-motorcycle (either 127 per year), 38 uses of agents employees to parking lots of taxicab-motorcycles are 9 uses created the year, 37 uses of recovers, either 9 uses per year in the center of Miti.

- 732 uses of motorcyclists or taximen-motorcycle (either 183 per year) for Kavumu, 51 uses of agents' employees to parking lots of taxicab-motorcycles are 12 uses the year and 16 uses of recovers, either 4 uses per year still for the young idlers of the center of Kavumu.

KEYWORDS: Destitute, idle, Miti, emergence, Kavumu.

RÉSUMÉ: Le transport en commun utilisant les taxi-motos et les véhicules de toutes marques parfois d'occasion, est un véritable contributeur à la création de l'emploi au profit des jeunes oisifs, désœuvrés et démunis issus des familles rurales pauvres actuellement dans les centres ruraux situés au nord de la ville de Bukavu au Sud-Kivu, particulièrement les centres de Miti situé à 23 kilomètres au nord de Bukavu et de Kavumu à 30 kilomètres de Bukavu sur la route numéro 2 reliant les villes de Bukavu et de Goma à l'Est de la République Démocratique du Congo. Cependant, eu égard aux insuffisances observées et décrites dans cet article, les opérateurs informels exploitant des véhicules de toutes marques et taxi-motos d'occasion et vétustes, n'assurent pas de manière régulière et satisfaisante ce service déserté par l'Etat et laissé aux seuls acteurs privés.

Cette publication qui avait la visée de démontrer la contribution de l'émergence du transport public dans la création de l'emploi aux jeunes désœuvrés, oisifs, démunis et abandonnés de Miti et de Kavumu, est arrivée aux résultats suivants :

- 588 emplois de conducteurs de véhicules ont été créés en quatre ans de 2013 à 2016, soit 147 emplois par an dans les deux centres ; 138 emplois pour les convoyeurs de véhicules, soit 34 emplois par an et 32 agents de parkings de 2013 à 2016, soit 8 emplois chaque année, quoi que ces emplois soient parfois précaires.

- 510 emplois de motocyclistes ou taximen-moto (soit 127 par an), 38 emplois d'agents employés aux parkings de taxi-motos soit 9 emplois créés l'an, 37 emplois de recouvreurs, soit 9 emplois par an dans le centre de Miti.

- 732 emplois de motocyclistes ou taximen-moto (soit 183 par an) pour Kavumu, 51 emplois d'agents employés aux parkings de taxi-motos soit 12 emplois l'an et 16 emplois de recouvreurs, soit 4 emplois par an toujours pour les jeunes désœuvrés du centre de Kavumu.

MOTS-CLEFS: démunis, oisifs, désœuvrés, Miti, émergence, Kavumu.

1 INTRODUCTION

Ce sont les entreprises qui créent des emplois et qui résorbent le chômage.

Quand elles sont nombreuses et offrent des emplois, moins des gens sont au chômage.

Malheureusement, les barrières à la création d'entreprises sont si élevées en RDC que les entreprises ne se créent pas. Et, par répercussion, l'emploi non plus : c'est le chômage garanti et la pauvreté qui va avec et qui touche toutes les couches sociales de la population congolaise en général et plus particulièrement les populations rurales et jeunes.

Le chômage rend la vie de la population congolaise très difficile dans un pays où le pouvoir d'achat est déjà très faible et relativement instable.

Les obstacles à l'investissement et aux initiatives privées sont très nombreux et tirent source de la bureaucratie, du climat social, politique, économique et sécuritaire du pays (MUKUTUBU BALIMWABO A. et KODILA TEDIKA O., 2009).

Le réseau routier de la République Démocratique du Congo comprend 145.000 km de routes d'intérêt général et local ainsi que 7.400 km de voiries urbaines ;

Ces routes construites à l'époque coloniale et qui servaient à l'évacuation des produits miniers et agricoles destinés à l'exportation, sont toutes dans un état de délabrement très avancé.

Les voiries de Kinshasa la capitale constituée de 5000 km dont seulement 10 % sont revêtus, sont en très mauvais état. La pauvreté des populations a également contribué à la destruction d'une partie (destruction des collecteurs d'eaux pour retirer les matériaux de construction...)

Les transporteurs du secteur informel exploitant sur de courtes distances, utilisent en majorité des véhicules d'occasion importés, dans lesquels le confort et la sécurité ne sont pas assurés. Ces véhicules sont réaménagés de façon à transporter le plus de passagers possible (<http://www.google.com>, le transport public en RDC, 2017)

Les milieux ruraux congolais sont les réservoirs des chômeurs chroniques, où le chômage et la pauvreté sont des lots quotidiens et des réalités sociales vécues par les populations habitants ces zones. Ici les possibilités d'obtenir un emploi formel sont très réduites si pas inexistantes.

Cette situation de chômage généralisé est persistante et affecte toutes les couches sociales quel que soit le statut social ou le niveau de formation.

La main-d'œuvre active n'a pas où mettre la tête et par conséquent, elle se livre à l'exercice d'emplois informels et précaires en vue de rechercher les moyens de sa survie.

Les créateurs d'emplois sont quasiment absents dans les zones rurales congolaises suite aux facteurs politiques, sociales, économiques et sécuritaires défavorables qui affectent la partie Est de la RDC victime des guerres et conflits armés persistants depuis les années 1990.

En province du Sud-Kivu, territoire de Kabare, en général, et en dans les centres commerciaux de Kavumu et Miti en particulier, la possibilité pour la main-d'œuvre jeune de travailler et la chance d'être embauché sont très rares car ici les entreprises ne se créent pas, et le chômage y est généralisé. Ces entités administratives rurales connaissent un chômage structurel et généralisé de leurs populations actives, une situation qui affecte la quasi-totalité de la société, non seulement la main-d'œuvre sans aucune qualification, mais également, la main-d'œuvre qualifiée et formée dont on déplore ordinairement la rareté.

Corrélativement, ici, il ya la prolifération des activités de sous-emploi chronique, la mendicité de tous petits métiers, la prolifération des marchands de rues tenant des microscopiques et lamentables commerces, le chômage déguisé, l'émergence des activités informelles, etc.

Dans cette partie du territoire national congolais, celui qui trouve du travail est un chanceux car l'emploi et la chance d'être embauché se vendent très cher et c'est la corruption dans le recrutement des employés dans les quelques entreprises existantes qui est généralisée dans la région. Depuis ces quelques dernières années s'observent dans les centres de Kavumu et de Miti, l'émergence des initiatives privées allant dans le sens de création d'emplois dans les domaines du transport public et de la téléphonie mobile qui emploient une bonne partie de la population jeune désœuvrée, oisive et démunie.

Particulièrement pour cette publication, notre attention s'est tournée vers l'émergence des activités du transport public et son apport dans la réduction du chômage des jeunes désœuvrés et démunis issus des centres commerciaux de Kavumu et Miti, où le jeune quel que soit son statut social est voué et exposé au chômage chronique. Contrairement à la ville de Kinshasa où les services de transport en commun sont assurés par les exploitants informels (organisation non structurée)

- la Société des Transports Urbains du Congo (Exploitation organisée);
- l'Office National de Transport (ONATRA) pour le chemin de fer;

Ces deux centres commerciaux (Miti et Kavumu) qui ont connus ces dernières années un afflux massif des déplacés internes venant des territoires de Kabare, de Bunyakiri, de Walikale, de Shabunda, de Kalehe fuyant les guerres et l'insécurité généralisée, les viols sur les femmes et jeunes filles sont situés respectivement à 30 km(Kavumu) et 23 km(Miti) vers le nord de la ville de Bukavu sur la route nationale numéro 2 reliant les villes de Goma et de Bukavu. Le transport public entre cette partie située au nord de la ville de Bukavu est exclusivement exercé par les transporteurs privés, exploitants informels regroupés au sein des organisations plus ou moins organisées, ce qui accentue les difficultés de logement et de mobilité dans ces villes dont les infrastructures n'évoluent pas au même rythme que la pression démographique. Le trafic est très intensif et quotidiennement actif et floué entre Bukavu-Miti-Kavumu et vice-versa, Bukavu ville stratégique de la province qui ouvre sur quatre capitales africaines, dispose du pouvoir d'attraction de la masse populaire rurale et péri-urbaine.

Les transporteurs privés qui opèrent dans ce secteur de transport public sur cet axe routier pour desservir les populations de territoires de Kabare, de Walikale, de Shabunda, de Bunyakiri et de Kalehe en échanges et communication avec la ville de Bukavu ne bénéficient pas de l'apport significatif du pouvoir public pour rendre aisément ce service public à la population.

Ces opérateurs contribuent cependant aux efforts de réduction de chômage des jeunes qui sont employés dans cette activité économique, mais également contribuent au budget de l'Etat en payant divers impôts et taxes leur exigés par les services publics pour être autorisés à exercer le transport public sur cet axe routier.

Paradoxalement, au lieu de bénéficier de l'appui du gouvernement pour mieux assurer ces services, plusieurs services de l'Etat sont fonctionnels sur cette route pour différents contrôles administratifs relatifs au transport.

Dans le fond, certains de ces services font que les opérateurs privés exerçant dans ce domaine réalisent mal ce service public, à la suite des tracasseries administratives et policières dont ils sont quotidiennement victimes sur la route, car à chaque poste de contrôle, ils sont contraints de payer la rançon aux agents commis à ce poste pour continuer le voyage.

Faute d'obtempérer à cette règle, l'engin de transport est confisqué et le propriétaire est soumis au paiement des amendes exorbitantes établies sur la base des infractions montées de toutes pièces.

Ces obstacles et barrières administratives qui freinent l'émergence des initiatives des transporteurs publics et le développement économique et social, sont à la base des dysfonctionnements observés dans le transport public sur cette route comme : le transport des marchandises ensemble avec les personnes, le surchargement des véhicules et des motos, l'amortissement rapide des engins de transport (véhicules et motos), la dégradation avancée de la route, des accidents de circulation quasi fréquents, la précarité des emplois dans le transport public sur cet axe routier, la cherté du coût de transport des biens et des personnes entre Bukavu-Miti-Kavumu et vice-versa, le manque de normalisation du tarif de ce service.

Sur cette route, le tarif du transport des personnes et des biens n'est pas règlementé et se discute généralement entre celui qui rend le service, le transporteur et le bénéficiaire, rien n'est fixe et connu d'avance, tout varie selon le temps et les acteurs intéressés.

Les jeunes désœuvrés, démunis, et abandonnés des centres commerciaux de Miti et de Kavumu exercent des emplois précaires et informels sur cet axe routier dans le transport public, transportant des biens, des marchandises et des personnes entre Kavumu-Miti-Bukavu et Bukavu-Miti-Kavumu, utilisant les voitures taxis, les muni-bus, les taxi-motos, les camions et camionnettes de différentes marques.

La proportion des jeunes désœuvrés actifs dans cette activité publique est considérable, contribuant ainsi à la réduction de l'oisiveté, de la paresse et du chômage généralisé des jeunes de la région, mais la productivité de cette main-d'œuvre est inférieure à la suite des multiples obstacles érigés par les services étatiques dans l'exercice du transport public dans cette partie de la province.

Le secteur du transport public est gonflé par divers agents du côté gouvernemental comme du côté des acteurs privés. Ce gonflement est consécutif au fait que le transport public dans ce milieu permet d'obtenir des revenus supérieurs par rapport à ceux obtenus dans les autres secteurs où exerce une bonne partie de la population comme l'agriculture.

En effet, dans ces deux centres (Kavumu et Miti), le développement et l'émergence du transport public a contribué à réduire l'oisiveté et le chômage de jeunes depuis cette dernière décennie en permettant à ceux-ci d'obtenir des emplois bien que précaires et parfois informels comme chauffeurs, taxi-motards et autres.

L'émergence de cette activité a permis d'occuper un bon nombre de jeunes sortis des groupes armés actifs dans la région Est du pays d'une part, et de diminuer le nombre des candidats au recrutement dans les groupes et bandes armés qui recrutent le plus souvent parmi la population désœuvrée et pauvre.

C'est dans ce contexte que le transport public est considéré dans ces deux milieux comme un véritable levier de développement communautaire et de création d'emplois pour les jeunes et un des contributeurs à la réduction de la pauvreté et du chômage généralisé et chronique qui affecte la main-d'œuvre active dans la zone.

La présente publication se fixe comme objectif de démontrer la part du transport public dans la réduction du chômage généralisé et la pauvreté des jeunes démunis, désœuvrés, abandonnés et défavorisés de Miti et de Kavumu, une région où ne se créent pas d'emplois formels par les entreprises ou le gouvernement congolais pour la main-d'œuvre active et à la quête du travail et où le chômage et le sous-emploi battent le record dans un contexte où, les services de transport en commun emploie une bonne partie de la jeunesse désœuvrée de cette entité.

Dans ce cadre, cet article souhaite répondre aux questions suivantes :

- Combien d'emplois bien que souvent précaires et informels ont été créés au profit des jeunes oisifs, désœuvrés et démunis de Miti et de Kavumu grâce à l'émergence du transport public entre la ville de Bukavu et les centres de Miti et Kavumu situés respectivement à 23 et 30 km de Bukavu de 2013 à 2016 ?
- Quelles catégories d'emplois ont été créés au profit de ces jeunes oisifs, désœuvrés et démunis dans ces deux centres ruraux avec l'émergence du transport en commun en l'espace de quatre ans ?
- Quelles sont les contraintes auxquelles les jeunes désœuvrés et démunis œuvrant dans le transport public font face sur l'axe routier Bukavu-Miti-Kavumu ?

2 MILIEU D'ÉTUDE

Les deux centres commerciaux dans lesquels cette recherche a été réalisée sont situés respectivement dans le groupement de Miti pour le centre commercial de Miti et dans le groupement de Bugorhe pour le centre commercial de Kavumu. Ces entités administratives se retrouvent dans le territoire de Kabare, en province du Sud-Kivu, dans la partie Est de la République Démocratique du Congo, et leurs brèves présentations sont données ci-dessous.

a) Le groupement de Miti

Ce groupement est l'un des 14 groupements qui compte la chefferie de Kabare en province du Sud Kivu en RDC. Il est situé à 23 km au nord de la ville de Bukavu. Il est vaste de 186 km²,

Il est limité :

- Au nord par la rivière Langa qui le sépare du groupement de Bugorhe
- Au sud par la rivière Mushuva le séparant du groupement de Mudaka
- A l'est par la rivière Langa le délimite avec le groupement voisin de Bushumba
- A l'ouest par le parc national de Kahuzi-Biega (PNKB).

Il appartient à la région qu'on appelle « Kivu montagneux ». Notons aussi que Miti se trouve entièrement dans le prolongement de la chaîne de Mitumba au pied du mont Kahuzi à 2450 mètres d'altitude. Le groupement de Miti se trouve à une altitude moyenne variant entre 1500 et 2430 mètres avec une température moyenne annuelle de 19,1°C. Son climat est un climat tropical tempéré par l'altitude. La précipitation annuelle est de l'ordre de 1200 à 1800 mm

b) Le groupement de Bugorhe

Le groupement de Bugorhe se trouve dans la République Démocratique du Congo, province du Sud – Kivu, territoire de Kabare à plus ou moins 30 km au nord de la ville du Bukavu chef-lieu de la province. Sa superficie est évaluée à 186,2 km² et est situé entre 28°41' et 28°51' de longitude Est et entre 2°17' et 2°20' de latitude sud (rapport annuel du département de géophysique du CRSN-Lwiro, 2014). Il est limité :

- Au nord par le groupement d'Irhambi-Katana
- Au sud par les groupements de Miti et de Bushumba
- A l'Est par le groupement de Luhihi
- A l'Ouest par le Parc National de Kahuzi-Biega

Son climat est influencé par le relief marqué par l'altitude et la proximité du lac Kivu vers l'Est du groupement. Ce climat est caractérisé par deux saisons, la saison de pluie (qui va de septembre à mai de chaque année) et la saison sèche (allant de juin à août)

On observe des fortes pluies en avril-mai et en décembre, les températures sont modérées par l'altitude, la moyenne annuelle est de 19,2^o C et reste constante avec une amplitude thermique annuelle faible de 10 à 12^o (Département de Géophysique, CRSN Lwiro, février 2014).

3 MATÉRIELS ET MÉTHODES

La première étape a consisté à réaliser des visites des parkings et des lieux d'embarquement des passagers par les transporteurs publics dans les centres de Miti, de Kavumu et dans la ville de Bukavu, en vue de s'imprégner des défis auxquels ces opérateurs font face dans l'exercice de ce métier. Une fois sur le lieu, nous avons procédé à l'observation directe des faits liés au transport en commun, l'état des engins utilisés pour le transport en commun, les différentes activités accomplies au lieu d'embarquement et de débarquement, les formalités à remplir par l'opérateur de services, les activités au parking, les acteurs œuvrant dans les parkings. Toutes ces observations ont été enregistrées dans le carnet de terrain et sur la grille d'observation.

Pour bien nous imprégner et mieux comprendre les difficultés auxquelles les jeunes démunis, abandonnés et désœuvrés exerçant les services de transport en commun entre Bukavu-Miti-Kavumu pour leur survie font face au quotidien, nous avons fait une enquête participative mais aussi en recourant à des entretiens non structurés avec les agents opérant dans le transport public sur cet axe routier en utilisant un questionnaire écrit en français, régulièrement traduit en langues locales, comprenant des questions simples et fermées relatives aux activités de transport en commun. Egalement, nous avons fait recours à l'analyse documentaire, qui nous a permis de réaliser une recherche approfondie à travers différents textes sur le transport public en RDC et dans les divers services impliqués privés œuvrant dans ce service commun.

Nos enquêtes se sont déroulées dans le groupement de Bugorhe et Miti frappés par un chômage remarquable et où les jeunes et autres personnes de toutes catégories d'âges n'ayant pas trouvé d'emploi ailleurs, le cherchent par l'exercice des services et activités des transports routiers sur l'axe sous examen en utilisant les motos, les voitures, les bus, les muni-bus, les camions et camionnettes, etc de toutes marques. Cette enquête a duré 6 mois allant de janvier à juin 2016.

Les outils d'enquête par nous utilisés sont présentés ci-dessous :

a) Questionnaire d'enquête

Notre guide a été composé des questions fermées auxquelles l'enquêté pourrait répondre en encerclant l'assertion qu'il considérerait comme réponse de son choix. En dehors de répondre à cette enquête, beaucoup d'autres informations nous étaient livrées par les répondants pendant nos entretiens non structurés réalisés avec eux sur leurs lieux de travail.

b) Echantillonnage

L'univers de notre échantillon est constitué par les taxi-motards ou motocyclistes, les chauffeurs de différents véhicules opérant sur la route Bukavu-Kavumu, les jeunes agents utilisés dans les parkings à Miti et à Kavumu, les convoyeurs et les divers contrôleurs. Comme il était tout à fait difficile d'atteindre tout le nombre constituant ces catégories, il nous a fallu en tirer un échantillon aléatoire auquel nous avons soumis le questionnaire d'enquête et qui est capable de répondre valablement aux questions en rapport aux objectifs de cet article. C'est ainsi qu'un échantillon aléatoire a été tiré sur terrain parmi la population exerçant cette activité de transport en commun aux parkings de Kavumu (à 30 km au nord de Bukavu) et de Miti (à 23 km au nord de Bukavu). Cet échantillon a été déterminé à partir de la table d'échantillon du professeur Alain BOUCHARD.

Cette table stipule que quand l'univers d'enquête est inférieur ou égal à 1000000 d'unités statistiques, on le déduit à un échantillon de 96 individus avec une marge d'erreur de 10% (A. Bouchard, 1990). Nous avons trouvé pendant notre phase de pré-enquête que, nous avons une population de transporteurs routiers des catégories confondues au sein de laquelle un échantillon de 96 répondants a été tiré soit 4,4% de toute la population qui offre les services de transport en commun dans ces deux centres estimée à 2142 pour toutes les catégories d'acteurs actifs sur terrain. Pour atteindre les objectifs de cette enquête, nous avons fait usage des outils statistiques suivants :

- Questionnaire d'enquête écrit en français et qui reprenait les différentes questions déduites du sujet de recherche et qui étaient conformes aux objectifs spécifiques de l'article. Mais, pour certains répondants, ce questionnaire était traduit en langues locales (Kiswahili et mashi). Ce questionnaire a été administré aux jeunes désœuvrés et démunis œuvrant dans le transport en commun en vue de déterminer les variables liées au sujet de la recherche dans le but de tirer les conclusions confirmant ou infirmant les données préliminaires.
- La fiche ou guide d'entretien : ici étaient reprises les grandes lignes, les orientations et les différentes questions à aborder au cours de l'interview non structurée ou de l'échange avec le transporteur public sur le thème de recherche, les informations pertinentes qu'il faut recevoir de l'interlocuteur.
- Le carnet de terrain : pour enregistrer toutes les données trouvées et observées sur la thématique dans les sites de recherche (parkings, bureaux des associations), les informations écrites, verbales, et observations recueillies en dehors du questionnaire d'enquête et du guide d'entretien ;
- La grille d'observation : qui reprenait les différents faits sociaux, commerciaux, économiques à observer et observables sur le sujet étudié dans les centres de Miti, de Kavumu et dans la ville de Bukavu à la place de l'indépendance.
- Les cahiers de récolte de données, pour contenir diverses données pertinentes trouvées sur terrain, au près de différents services opérationnels sur les lieux de recherche ;
- L'appareil photo, les papiers, le stylo, la calculatrice, les rapports et les documents officiels ;
- L'ordinateur avec l'usage du tableur Excel pour la saisie des données et le dépouillement des données de terrain.

4 RÉSULTATS ET DISCUSSIONS

4.1 RÉSULTATS

a) Présentation des résultats selon les variables

- Répartition des répondants selon la variable âge à travers le tableau n°1 ci-contre :

| Tranche d'âge du répondant | Variable | Score | Pourcentage | Xi (milieu) | Xi.N |
|----------------------------|--------------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| | 16-25 ans | 24 | 25 | 20,5 | 492 |
| | 26-35 ans | 42 | 43,7 | 30,5 | 1281 |
| | 36- 45 ans | 20 | 20,8 | 40,5 | 810 |
| | 46- 55 ans | 10 | 10,4 | 50,5 | 505 |
| | Total | 96 | 100 | 142 | 3088 |

Source : enquêtes de terrain, 2016

$$\text{L'âge moyen de jeunes enquêtés} = \frac{\sum Xi.N}{N} = 3088 : 96 = 32,1 = 32 \text{ ans}$$

Il s'observe dans ce tableau représentant l'âge moyen des enquêtés qui est de 32 ans, nous prouve que la population qui offre les services de transport en commun est trop jeune.

• Village d'origine des jeunes enquêtés

Tableau n°2 : Présentation des répondants suivant leurs villages

| Quel est votre village d'origine ? | Variables | Score | Pourcentage |
|------------------------------------|--------------|-----------|-------------|
| | Karhanda | 8 | 8,3 |
| | Miti | 15 | 15,6 |
| | Kabamba | 6 | 6,2 |
| | Chirheja | 10 | 10,4 |
| | Bulungu | 3 | 3,1 |
| | Kashenyi | 15 | 15,6 |
| | Buhandahanda | 11 | 11,4 |
| | Kabale | 9 | 9,3 |
| | Cisiru | 3 | 3,1 |
| | Businde | 13 | 13,5 |
| | Mulamba | 3 | 3,1 |
| | Total | 96 | 100 |

Source : Enquêtes de terrain, 2016

Ce tableau montre que plusieurs villages de ces deux groupements ont fournis les jeunes qui assurent actuellement les services de transport en commun entre les centres de Miti et Kavumu et la ville de Bukavu.

Tableau 3 : Représentation des enquêtés selon la profession exercée dans le transport en commun sur cet axe routier

| Quelle est votre profession dans le transport en commun sur l'axe Kavumu-Miti-Bukavu? | Variables | Score | Pourcentage |
|---|--------------------------------|-----------|-------------|
| | Chauffeur | 38 | 39,5 |
| | Convoyeur | 6 | 6,2 |
| | Motard(motocycliste) | 42 | 43,7 |
| | Agent de Parking et recouvreur | 10 | 10,4 |
| | Total | 96 | 100 |

Source : Enquêtes sur terrain, 2016

Au vu de ce tableau, il se prouve que sur le 96 enquêtés qui constituent notre échantillon, nous avons enquêté 43,7% motards de l'échantillon ; 38 chauffeurs soit 39,5% de l'échantillon d'enquête ; 10 agents de parking soit 10,4% de l'échantillon et en fin, 6,2% pour les convoyeurs, tous rencontrés en plein travail à Miti, Kavumu et au parking à Bukavu.

Tableau 4 : Représentation des enquêtés selon leur état civil

| Quel est votre état civil ? | Variables | Fréquence | Pourcentage |
|-----------------------------|--------------|-----------|-------------|
| | Marié | 58 | 60,4 |
| | Célibataire | 20 | 20,8 |
| | Divorcé | 13 | 13,5 |
| | Veuf | 5 | 5,2 |
| | Total | 96 | 100 |

Source : Enquêtes sur terrain, 2016

Ce tableau qui montre l'état civil des enquêtés nous montre que le plus d'enquêtés sont mariés, ils représentent 60,4% de l'échantillon; 20 célibataires, soit 20,8% de l'échantillon ; 13 divorcés; 5 enquêtés veufs soit 5,2% de l'échantillon. Ce qui est à noter est que grâce à ce métier, nombreux sont les jeunes jadis désœuvrés, jadis oisifs, démunis qui parviennent à se marier

car ils réalisent un revenu quotidien pour subvenir aux besoins du ménage et ils sont devenus pères de familles grâce à cette profession libérale.

Tableau 5 : Configuration des enquêtés selon la composition familiale de leurs ménages

| Quelle est la composition de votre ménage? | Variables | Score | Pourcentage | Xi | Xi.N |
|--|----------------------------|-----------|-------------|-------------|--------------|
| | 2-5 membres | 40 | 41,6 | 3,5 | 140 |
| | 6-9 membres | 31 | 32,2 | 7,5 | 232,5 |
| | 10-14 membres | 5 | 5,2 | 12 | 60 |
| | Autre réponse (1 personne) | 20 | 20,8 | 0,5 | 10 |
| | Total | 96 | 100 | 23,5 | 442,5 |

Source : Enquêtes sur terrain, 2016

Il est à signaler dans ce tableau que la composition moyenne de ménages de jeunes démunis, désœuvrés devenus parfois chef de ménage œuvrant dans le transport en commun entre Kavumu-Miti et Bukavu est d'à peu près **5 membres** (composition moyenne = $\frac{\sum Xi.N}{N} = \frac{442,5}{96} = 4,6 = 5$)

Tableau 6 : Représentation des enquêtés selon leur niveau d'instruction

| Quel est votre niveau d'instruction? | Variables | Score | Pourcentage |
|--------------------------------------|--------------------------------|-----------|-------------|
| | Primaire | 32 | 33,3 |
| | Secondaire | 21 | 21,8 |
| | Spécialisation professionnelle | 14 | 14,5 |
| | Aucune formation suivie | 29 | 30,2 |
| | Total | 96 | 100 |

Source : Enquêtes sur terrain, 2016

Dans le tableau ci-dessus, il se remarque que 33,3% de jeunes interrogés n'ont fait que l'école primaire, 21,8% ont étudié jusqu'à l'école secondaire avant de se lancer dans ce métier, 14,5% ont fait une formation de spécialisation en métiers et 30,2% sont des analphabètes. Cette situation peut expliquer les dysfonctionnements qu'on observe dans ce secteur où plusieurs prestataires des services sont insuffisamment instruits et formés.

b) Résultats en rapport avec les objectifs spécifiques de cet article

Résultat 1 : La création de l'emploi au profit des jeunes désœuvrés, démunis et abandonnés de Miti et de Kavumu grâce à l'émergence du transport en commun sur l'axe routier Bukavu-Miti-Kavumu de 2013 à 2016

Tableau 7 : Ancien emploi exercé par les jeunes désœuvrés et démunis avant de s'engager dans l'activité du transport en commun sur l'axe routier Bukavu-Miti-Kavumu

| Quelle est votre ancienne occupation avant de commencer à exercer dans le transport en commun sur cette route? | Variables | Score | Pourcentage |
|--|----------------------------------|-----------|-------------|
| | Fonctionnaire de l'Etat et d'ONG | 3 | 3,1 |
| | Chômeur et oisif dans le village | 58 | 60,4 |
| | Petit commerçant dans le milieu | 26 | 27,08 |
| | Ancien élève | 9 | 9,37 |
| | Total | 96 | 100 |

Source : Enquêtes de terrain, 2016

Constatons à travers ce tableau que 60,4% d'enquêtés étaient en chômage et oisifs ; 27,08% exerçaient le petit commerce informel ; 9,37% d'enquêtés ont abandonnés les études à cause de la pauvreté dans les familles et 3,1% étaient des anciens agents dans les services étatiques et les quelques ONG qui opèrent momentanément dans les milieux.

Tableau 8 : Les motivations qui poussent les jeunes désœuvrés, abandonnés et démunis dans ces deux centres commerciaux d'opter pour l'exercice de ce métier

| Quelles sont les raisons qui ont fait que vous choisissiez d'exercer ce métier? | Variables | Score | Pourcentage |
|---|--|-----------|-------------|
| | Manque d'un autre emploi | 14 | 14,5 |
| | Il est plus rentable et plus accessible aux chômeurs et aux jeunes démunis | 30 | 31,2 |
| | la pauvreté généralisée dans nos milieux | 23 | 23,9 |
| | le chômage, le sous-emploi et l'oisiveté généralisés des jeunes dans nos milieux ruraux | 17 | 17,7 |
| | il offre beaucoup d'avantages que d'autres activités exercées (agriculture, petit commerce) dans nos milieux ruraux. | 12 | 12,5 |
| | Total | 96 | 100 |

Source : Enquêtes sur terrain, 2016

A travers ce tableau qui montre le point de vue des enquêtés sur les raisons du choix de ce métier, il se dégage que 30 enquêtés soit 30,2% de l'échantillon ont choisi ce travail car ils l'ont trouvé rentable par rapport à l'agriculture et au petit commerce dans cette zone ; 23 enquêtés soit 23,9% de l'échantillon affirment avoir porté leur choix sur ce métier suite à la pauvreté qui les frappe et qui est généralisée dans la zone ; 17 autres enquêtés, soit 17,7% ont affirmé quant à eux que leur choix était porté à ce métier suite à un chômage généralisé parmi les jeunes et enfin, 12 enquêtés ont dit avoir choisi ce métier car il offre beaucoup d'avantages que d'autres petits métiers exercés dans les milieux.

Tableau 9 : Les jeunes désœuvrés, oisifs, démunis, abandonnés et sans emploi ont obtenu du travail grâce à l'émergence des activités de transport en commun par motos et véhicules dans les centres ruraux de Miti et Kavumu comme on peut le voir à travers le tableau ci-contre.

| Y a-t-il beaucoup de jeunes sans emploi parmi vous qui ont obtenu du travail grâce au développement des activités de transport en commun dans les centres de Miti et de Kavumu? | Variables | Score | % |
|---|--------------|-----------|------------|
| | Oui | 84 | 87,5 |
| | Non | 12 | 12,5 |
| | Total | 96 | 100 |

Source : Enquêtes sur terrain, 2016

Il s'observe à travers ce tableau que 84 jeunes sur 96 enquêtés, soit 87,5% de notre échantillon ont affirmé que beaucoup de jeunes anciennement désœuvrés, oisifs, abandonnés par la société qui ne sait pas leur créer du travail, de jeunes démunis sans espoir d'obtenir de l'emploi à ailleurs ont obtenu du travail grâce à l'émergence toujours croissante des activités de transport en commun dans les centres ruraux, Miti et Kavumu tandis que 12 sur 96 enquêtés, soit 12,5% de l'échantillon ont refusé qu'il n'y a pas beaucoup de sans emploi qui ont obtenu du travail grâce aux activités de transport en commun dans les centres ruraux, Miti et Kavumu, ce qui représente leur propre opinion selon qu'ils sont arrivés à s'intéresser à cette activité.

Bien que précaires et informels, les emplois qui sont créés dans le secteur de transport en commun sur cet axe routier, contribuent tout de même à réduire le taux de chômage parmi les jeunes de ces deux centres, qui se trouvent être livrés à leur propre sort par une société inégalitaire quant à l'obtention du travail et un Etat irresponsable s'occupant moins de l'avenir de sa population. Dans ces milieux, le transport est un véritable pourvoyeur d'emplois et un secteur de lutte contre le sous-emploi, le chômage juvénile et la pauvreté. En effet, les emplois qui sont créés pour les jeunes dans ce secteur ne portent pas sur un contrat écrit, mais plutôt une convention verbale entre le propriétaire de l'engin et le conducteur, cela explique la raison pour laquelle ce contrat non écrit est régulièrement résilié et l'agent est viré ailleurs.

Egalement, le transport en commun y est aussi exercé par les jeunes déplacés internes qui ont fui les territoires (de Kalehe, de Walikale, de Bunyakiri, les hauts plateaux de Kalehe, de Kabare, de Walungu, de Shabunda,...) et villages affectés par multiples guerres depuis 1994 et l'insécurité toujours généralisée créée par les forces et groupes armés opérant dans cette partie Est du pays, et qui se sont réfugiés dans ces deux centres où ils sont généralement contraint à l'oisiveté, au chômage et à la pauvreté.

a) Les chauffeurs, les convoyeurs et les agents de parkings, de 2013 à 2016 pour les deux centres combinés

Tableau 10 : Relevé des emplois créés pour les jeunes désœuvrés, jadis oisifs, démunis et abandonnés par la société grâce à l'émergence des activités de transport en commun de 2013 à 2016 à Kavumu et Miti.

| Dénomination de l'emploi créé | Période | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Total |
|---|---------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Chauffeurs de bus, muni-bus, taxis, camions et camionnettes œuvrant sur cette route | | 122 | 142 | 148 | 176 | 588 |
| Convoyeurs sur différents véhicules | | 17 | 26 | 38 | 57 | 138 |
| Jeunes agents œuvrant aux parkings | | 7 | 5 | 6 | 14 | 32 |
| Total d'emplois créés pour les jeunes démunis, désœuvrés et oisifs | | 146 | 173 | 192 | 247 | 758 |

Source : Rapports de l'Association des Chauffeurs du Congo, (Kavumu) 2013, 2014, 2015 et 2016

Il sied de signaler par ce tableau de l'évolution des variations par année, les emplois créés sont passés de 122 en 2013 à 142 en 2014, et à 148 en 2015 puis à 176 pour la catégorie chauffeurs de véhicules ; pour la catégorie convoyeur de l'ordre de 17 en 2013 à 26 en 2014, à 38 en 2015 et enfin de 57 en 2016, le nombre d'agents de parkings a suivi les variations tel que le montre ce tableau, 7 en 2013 à 5 en 2014, 6 en 2015 et 14 en 2016. Par ce tableau, il s'observe que réellement le transport en commun est un véritable contributeur à la création de l'emploi pour les jeunes et outil incontestable de réduction de chômage et de l'oisiveté dans ces deux centres ruraux. En l'espace de quatre ans, **758 emplois ont été créés pour les jeunes désœuvrés, démunis, oisifs de Miti et de Kavumu** qui représentent une moyenne de **190 emplois créés chaque année**, dont **588 de la catégorie conducteurs(chauffeurs) des véhicules**, soit une moyenne **147 par an** ; **138 du groupe de convoyeurs** ou aide-chauffeurs soit **34 par an** et de 32 pour les jeunes utilisés pour différentes activités de facilitation et de recouvrement dans les parkings soit **8 chaque année**.

b) Les jeunes jadis oisifs, désœuvrés et démunis devenus motocyclistes (motards) et agents de parkings des motos

Tableau 11 : Au centre commercial de Miti

| Dénomination de l'emploi créé pour les jeunes | Période (temps) | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Total |
|---|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Motards (motocyclistes) | | 127 | 120 | 128 | 135 | 510 |
| Les jeunes agents de parkings | | 9 | 11 | 10 | 8 | 38 |
| Les jeunes recouvreurs | | 8 | 8 | 8 | 13 | 37 |
| Total d'emplois créés pour les jeunes démunis, désœuvrés et oisifs | | 144 | 139 | 146 | 156 | 585 |

Source : Rapports et registres de l'APROMOTCO et ASNAMOC, 2013-2016

Il se dégage à partir de ce tableau que **510 emplois créés en 4 ans soit 127 par an** pour les motocyclistes ont été créés grâce à l'émergence du transport en commun, contre **38 emplois pour les agents œuvrant au parking, soit 9 emplois l'an et 37 jeunes** utilisés par les regroupements de transporteurs pour réaliser différents recouvrements des recettes diverses dans ce secteur en 4 ans au centre de Miti soit une moyenne de **8 jeunes récupérés chaque année**.

Tableau 12 : Au centre commercial de Kavumu

| Dénomination de l'emploi créé | Période (temps) | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Total |
|--|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Motards (motocyclistes) | | 105 | 116 | 226 | 285 | 732 |
| Agents de parkings | | 10 | 12 | 12 | 17 | 51 |
| Recouvreurs | | 2 | 3 | 3 | 8 | 16 |
| Total d'emplois créés pour les jeunes démunis, désœuvrés et oisifs à Kavumu | | 117 | 131 | 241 | 310 | 799 |

Source : Rapports de l'APROMOTCO et ASNAMOC, 2013,2014,2015 et 2016

Dans ce tableau, il s'observe que le nombre des motards est passé de 105 en 2013 à 116 en 2014, 226 en 2015 et de 285 pour 2016. Le nombre d'agents de parkings est passé de 10 en 2013 à 12 en 2014 et 12 en 2015 puis de 17 en 2016 ; le nombre de recouvreurs est passé de 2 en 2013 à 3 en 2014 et 2015 et de 8 en 2016. Chaque année qui passe, voit s'accroître le nombre des nouveaux emplois qui se créent dans ce secteur grâce à la croissance des activités de transport en commun. Pendant une période de quatre ans **799 emplois confondus ont été créés, soit 124 emplois par an au profit des jeunes démunis, oisifs, désœuvrés**, fruit de l'accroissement des services de transport public sur cette route. Cet accroissement des emplois créés au profit des jeunes désœuvrés, démunis et jadis oisifs est aussi consécutif à l'augmentation du nombre d'engins (véhicules et motos taxis) acquis par différents acheteurs, opérateurs économiques du milieu pour être employés dans les services de transport en commun étant donné que le secteur est prometteur et ce service est très demandé depuis quelques années.

Tableau n°13. Statistiques des engins utilisés dans les services de transport en commun sur l'axe routier Bukavu-Kavumu

| Centre commercial de | Année considérée | Nombre d'engins utilisés pour le transport en commun | |
|----------------------|------------------|--|---|
| | | Taxi-motos | Véhicules (muni-bus, voitures, et autres) |
| Kavumu | 2013 | 105 | 111 |
| | 2014 | 116 | 126 |
| | 2015 | 226 | 131 |
| | 2016 | 285 | 150 |
| | Total | 732 | 518 |
| Miti | 2013 | 127 | 11 |
| | 2014 | 120 | 16 |
| | 2015 | 128 | 17 |
| | 2016 | 158 | 26 |
| | Total | 533 | 70 |

Source : Rapports de l'ACCO Kavumu, de l'APROMOTCO Kavumu et Miti,2013-2016
Rapports ACCO, Bukavu, 2016 ; Registres ASNAMOC Kavumu 2013-2016

Il y a dans ces deux centres commerciaux de plus en plus d'acteurs économiques qui s'intéressent à ce secteur de transport public et qui se paient des engins généralement d'occasion et de marques différentes, soit **129** pour Kavumu et **17 véhicules** acquis à Miti chaque année (muni-bus vanette, Noah, voitures corolla, voitures carina, camions Fuso, mercedes benz, etc.) ce qui contribue à la création d'emplois pour beaucoup de jeunes intéressés par ces services qui utilisent ces engins pour assurer ce service.

Chaque jour de la semaine, une bonne partie des habitants des territoires de **Walikale**, de **Kalehe**, de **Bunyakiri**, de **Kabare** nord, converge vers la ville de Bukavu qui abrite des marchés régionaux de négoce de grande importance pour le ravitaillement des habitants des territoires en produits manufacturés importés ou fabriqués à Bukavu, d'achat des produits miniers et agricoles issus des milieux ruraux, une ville qui abrite les sièges des institutions provinciales, des administrations publiques provinciales, des universités et principaux hôpitaux,... d'où le besoin de mobilité de ces populations est réel et pressant. Ces habitants désirant se rendre à Bukavu, empruntent les muni-bus, les taxis-motos, les voitures, les camions, les camionnettes

commis au transport en commun à partir des centres commerciaux de Miti et de Kavumu qui sont deux centres importants et carrefours au nord de la ville de Bukavu avec lesquels les échanges sont très croissants, raison pour laquelle dans ces deux centres, la demande de ce service est émergente, croissante et florissante, expliquant l'acquisition croissante des engins de transport et des acteurs opérant dans ce service public par les opérateurs économiques.

Dix fléaux rongent le secteur de la sécurité routière : le non respect de la signalisation routière, le dépassement dangereux, le stationnement anarchique, l'excès de vitesse, l'usage de faux permis de conduire, l'ivresse et l'usage de téléphone au volant du côté des chauffeurs, et l'exigence des versements excessifs, la mise en circulation des véhicules en mauvais état technique, la détention de faux documents de bord, l'absence de police d'assurance, le trafic d'influence et la corruption ainsi que la négligence dans le recrutement des conducteurs chez les propriétaires des véhicules (<http://www.radiokapi.net>, 2017).

Résultat 2 : Les catégories d'emplois créés au profit des jeunes désœuvrés et démunis de Miti et de Kavumu sont le métier de chauffeur ou de conducteur de différents véhicules (**588 emplois créés en quatre ans**), d'aides-chauffeurs ou convoyeurs (**138 emplois**), soit **34 emplois de la catégorie par année** depuis 2013 ; de motocycliste (**1242 depuis 2013 jusqu'en 2016**) qui représentent **310 emplois par an** ; d'agents employés aux parkings (**121 de 2013 à 2016**) et de recouvreur (**53 en 4 ans**) soit **une moyenne de 30 emplois par an**.

Résultat 3 : Présentation des contraintes auxquelles les jeunes jadis oisifs, désœuvrés et démunis offrant des services de transport en commun font face dans cette activité.

Les difficultés auxquelles les jeunes désœuvrés, jadis oisifs, abandonnés et démunis offrant des services de transport en commun font face dans l'exercice de transport en commun entre Bukavu-Miti et Kavumu sont les suivants :

Tableau 14 : Exigence des documents de bord, les tracasseries policières et administratives, et l'état des infrastructures utilisées

| Quelles sont les difficultés auxquelles vous faites face dans les activités de transport en commun sur l'axe routier Kavumu-Bukavu? | Variables | Score | % |
|---|--|-----------|------------|
| | Les tracasseries policières et administratives par différents agents de l'Etat, le mauvais état de la route, | 34 | 35,4 |
| | L'obtention et la détention de tous les documents exigés par les services étatiques de contrôle de la circulation routière | 30 | 31,2 |
| | les difficultés financières liées à la conjoncture économique à l'Est du pays | 21 | 21,8 |
| | Le mauvais état des engins utilisés pour le transport en commun et d'autres infrastructures | 11 | 11,4 |
| | Total | 96 | 100 |

Source : Enquêtes sur terrain, 2016

Au vu de ce tableau, nous avons trouvé que 35,4% de jeunes sont victimes des tracasseries policières et administratives ; 31,2% parlent des documents exigés ; 21,8% pointent du doigt la situation économique et 11,4% estiment que les difficultés qui les accablent plus tiennent au mauvais état des routes et des engins de transport qu'ils utilisent dans ce service.

Documents de bord exigés aux opérateurs offrant des services de transport en commun :

- a) Les documents de bord exigés aux chauffeurs sur l'axe routier Bukavu-Miti-Kavumu
 - Permis de conduire délivré par la division de transport et voies de communication moyennant paiement ; Carte de membre de l'ACCO pour être admis à assurer ce métier par l'association ;
- b) Les documents de bord exigés aux convoyeurs
 - Carte de convoyeurs ; Carte de membre ACCO
- c) Les documents de bord exigés aux véhicules commis au service de transport des personnes et des biens :
 - Plaque d'immatriculation achetée à la Direction Générale des Impôts (DGI)
 - Assurance de la société nationale d'assurances (Sonas) ; Taxe voirie ; Vignette
 - Contrôle technique ; La carte rose du véhicule ; Autorisation des transports des personnes et des biens

- d) Les documents de bord exigés aux motocyclistes assurant le transport par motos-taxis
- La carte de membre de l'association (APROMOTCO et ASNAMOC) ; La preuve d'identification du conducteur et le brevet de recyclage ; Le permis de conduire validé
- e) Les documents de bord exigés aux taxi-motos
- L'Assurance de la société nationale d'assurances(Sonas) ; La vignette
 - La plaque d'immatriculation ; Le contrôle technique

Pour tous ces documents obligatoires, les jeunes sont victimes d'une forte pression exercée sur eux à chaque poste de contrôle érigé sur la route reliant la ville de Bukavu avec les territoires. A chaque poste de contrôle, le jeune transporteur est contraint de déboursier de l'argent pour corrompre l'agent de contrôle pour lui laisser libre passage, si non, il payera des fortes amendes. Les jeunes transporteurs qui cherchent à obtenir les documents qui leur sont exigés, buttent à des difficultés administratives pour les obtenir à cause de la lourdeur bureaucratique qui caractérise les services administratifs de l'Est de la RDC qui dépendent en grande partie de la capitale Kinshasa.

L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EMPRUNTÉES FAIT AUSSI PARTIE DES DIFFICULTÉS QUE RENCONTRENT LES JEUNES ŒUVRANT DANS LE TRANSPORT EN COMMUN SUR CET AXE ROUTIER.

En effet, la route est revêtue depuis Cirheja à presque 2 km du parking de Kavumu, jusqu'à la place appelée Amsar à presque 18 km au nord de la ville de Bukavu. Et depuis ce point 18 km encore jusqu'à la place de l'indépendance dans la ville de Bukavu, la route est jonchée des nids des poules et des trous remplis de boue et de l'eau et par moment coupée par les eaux de pluie, rendant ainsi la circulation difficile et exposant les voyageurs à des accidents. Les autres routes utilisées par ces opérateurs sont également en état de dégradation très avancé, car héritées de la colonisation sans aucun entretien par les services publics habilités.

Les autres difficultés qui affectent les services de transport en commun sont les différents points de contrôles ou des tracasseries de transporteurs établis sur cet axe qui sont les suivants :

- dans leurs bureaux respectifs, c'est-à-dire les bureaux des associations de transporteurs en commun, à savoir : le bureau ACCO, le bureau APROMOTCO, ASNAMOC situés aux centres de Kavumu et de Miti ainsi que dans la ville de Bukavu, où des sommes d'argent sont quotidiennement exigés et payés par les transporteurs, il ya tracasseries ;
- aux parkings de Miti et Kavumu par différents contrôleurs membres des associations des transporteurs sur cet axe routier sous forme des cotisations obligatoires;
- au près des postes de contrôle des policiers de circulation routière qui se trouvent à Kavumu, à Miti, à Mudaka, à Murhundu et à Bukavu.

LE MAUVAIS ÉTAT DES AUTRES DIFFÉRENTS AXES ROUTIERS EMPRUNTÉS PAR LES TRANSPORTEURS EN COMMUN DE CES DEUX CENTRES EST ÉGALEMENT UN VÉRITABLE PARCOURS DE COMBATTANT

Les autres axes routiers qu'empruntent les transporteurs en commun de ces deux centres sont diversifiés selon les demandeurs de ce service et ces routes relient les habitants de différents territoires (comme Kalehe, Walikale, Shabunda, Masisi, etc) avec ces deux centres puis les villes de Bukavu au sud et de Goma au nord.

Ces axes sont notamment, la route Kalehe, la route Kabamba, la route Katana-Luhihi, Birava, Kalonge, Bunyakiri, Hombo, la route Walungu, Shabunda, la route Walikale, etc. précisons que tous ces axes routiers sont en état de dégradation très avancée et sont un casse tête pour les transporteurs et les engins. Seuls les jeunes physiquement très forts fréquentent ces routes, qui connaissent également un taux important d'insécurité liée aux groupes armés qui pillent et tuent souvent tous ceux qui voyagent sur ces routes.

LA SITUATION DE LA GESTION DES PARKINGS A KAVUMU, A MITI COMME A BUKAV: laisse à désirer avec des congestions, des encombrements, les engorgements et les embouteillages qui jeunent la circulation et exposent à la fois les passagers à pieds, les voyageurs, les transporteurs et leurs engins aux accidents divers. D'autres faits marquants et observables aux parkings sont l'insalubrité, les désordres dans les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers et des marchandises, la perte de certains colis par certains voyageurs, les vols et la perte des biens des voyageurs, l'anarchie généralisée et la multiplicité des tracasseries des contrôleurs et recouvreurs membres des associations ainsi que des agents de divers services.

A proprement parler, il n'existe pas pour le transport en commun sur l'axe routier Kavumu-Miti-Bukavu de parking officiel car à Kavumu comme à Miti, les véhicules et les taxi-motos sont garés sur la chaussée, alors qu'à Bukavu, ils sont placés sur un petit terrain encombré et menacé par des lotissements privés. Les engins de transport taxis-motos, les véhicules, les passants, les vendeurs, les pousse-pousseurs et les maisons se disputent l'espace dit réservé au parking des engins exploitant la ligne Bukavu-Miti-Kavumu. Les embouteillages aux abords des routes de Bukavu, la congestion du trafic routier, les problèmes de stationnement sur l'axe sous examen, l'intermodalité impose aux consommateurs de ce service à n'utiliser que les véhicules, les taxi-motos, et la marche à pieds, surtout que la voiture individuelle est très rare dans ces milieux.

Tableau 15. Les difficultés des jeunes démunis transporteurs en commun dans l'obtention des documents de bord leur exigés.

| Les transporteurs en commun, rencontrent-ils des difficultés financières et administratives lorsqu'ils cherchent à obtenir les documents exigés? | Variables | Score | Pourcentage |
|--|-----------|-------|-------------|
| | Oui | 71 | 73,9 |
| | Non | 25 | 26,04 |
| | Total | 82 | 100 |

Source : Nos enquêtes de terrain, 2016

Au vu de ce tableau, 71 jeunes répondants sur 96 enquêtés, soit 73,9% de notre échantillon ont affirmé qu'ils rencontrent des difficultés financières et administratives pendant la recherche des documents exigés au près des services étatiques (DGI, Sonas, SCCT, Transcom,...) tandis que 25 autres enquêtés, soit 26,04% ont dit qu'ils n'éprouvent pas des difficultés financières pendant la recherche des documents exigés, du fait qu'ils bénéficient de certains allègements et des arrangements particuliers de quelques agents de l'Etat. A l'Est de la RDC, il est pratiquement difficile pour un transporteur de détenir la panoplie des documents qui sont exigés pour échapper aux tracasseries administratives et policières d'une part, mais aussi pas facile de disposer d'un véhicule ou d'un taxi-moto dans un état remplissant toutes les exigences administratives pour être accepté à assurer le transport des biens et des personnes, ce qui explique le camouflage et la corruption qui gangrène le secteur de transport public en RDC, au profit de la police de circulation routière qui se caractérise par une corruption ouverte à grande échelle, si bien qu'aucun véhicule ne dépasse un poste de contrôle de la police sans payer ce qui est communément appelé par les acteurs « **le rapport** » qui va de **1000 francs congolais** jusqu'au-delà, selon le cas et les relations entre le transporteur et l'agent de la police de circulation routière.

LE PROBLÈME DE CONFORT ET D'ENCOMBREMENT DANS LE TRANSPORT PUBLIC SUR L'AXE ROUTIER KAVUMU-MITI-BUKAVU :

L'attractivité vers les modes massifiés ne passe pas ici par la qualité de service offert tel que nous l'avons constaté sur terrain. L'encombrement est parmi les facteurs qui ne facilitent pas ici le report modal. Sur cette route nationale numéro 2, nous avons remarqué que pour le plus de passagers et de marchandises, il ya un déplacement en mauvaises conditions qui dégoûtent certains. Le confort durant le voyage sur cette route ne leur est pas garanti, ce qui affecte ainsi le prix payé et la recette à réaliser par le jeune transporteur, ce qui accroît ici en même temps le risque d'accidents car le mouvement est très difficile. La charge de véhicule est très élevée le matin et les heures de la soirée.

4.2 DISCUSSIONS

La République Démocratique du Congo présente des potentialités énormes dans la création d'emploi et le développement des marchés. Cependant, la faiblesse des structures à la base et des politiques inadéquates explique que le pays devra relever plusieurs défis avant de voir des objectifs ambitieux fixés devenir une réalité.

L'histoire récente de la RDC renseigne sur des pillages, des expropriations, des guerres à répétition, des pratiques de démonétisation, les inflations,... autant d'éléments qui peuvent expliquer l'émergence d'un environnement peu propice à la création d'emplois pour la main-d'œuvre active et jeune.

La partie Est, profitant du désordre créé par les différentes rebellions et/ou avec la complicité des différents régimes politiques à tous les niveaux, imposent des taxes diversifiées aux opérateurs économiques. Pourtant le pays, l'Etat, le Ministère de transport et voies de communication, sont restés les mêmes. Une situation qui frappe et asphyxie de ce fait un seul et même engin de transport d'un seul et même actionnaire (détenteur des bus ou de taxi-moto). Bien que la loi prévoit une surveillance routière, une prévoyance de la sécurité etc., cela doit se faire dans un enchaînement logique, un encombrement nuit la jouissance de liberté des acteurs. Malgré les instructions des différentes autorités délimitant le nombre de services opérant dans les services de l'ACCO, il y en a toujours et de toutes les sortes, les uns, contredisant les autres ou s'enchevêtrant. Cette

pléthore d'agents incontrôlés est source des tracasseries et d'insécurité grandissantes y enregistrées par les jeunes désœuvrés et démunis.

Cette situation décourage même les efforts des privés qui créent pourtant beaucoup d'emplois et les donnent aux personnes oisives en milieux ruraux tels que les centres de Kavumu et de Miti.

Les investissements privés jouent un rôle important, voire prépondérant, c'est ce qui s'observe dans le secteur du transport en commun dans les centres de Kavumu et Miti. Cette créativité contribue largement à dégager certaines situations de pauvreté que connaît la population du Sud – Kivu en général et de Kavumu et Miti en particulier, en entraînant le développement par l'intégration économique et la consolidation des classes moyennes ainsi que la création d'emplois dans le transport public.

Tout compte fait, bien d'emplois en RDC sont très précaires dans le secteur privé tel que le transport en commun en milieu rural. Malgré les efforts fournis par ces établissements et acteurs privés pour la création des emplois informels, il reste encore beaucoup à faire, car loin de ces emplois créés, certaines autres personnes restent en chômage, passant la plus part de leur temps sans emploi et vivant avec moins d'un dollar américain.

Le vaste système de transports publics londonien compte pour le rail. La plupart sont des emplois de conducteurs ou d'opérateurs, d'autres sont dans la gestion, le management ou guichetiers. Il y a également des emplois directement liés aux transports publics, comme les emplois dans les bureaux d'études de conception, dans les entreprises qui emploient les ingénieurs et techniciens pour la réalisation des voies ferrées.

Même en cas de part modale élevée des transports publics et d'un nombre d'emplois existants relativement important, il y a toujours du potentiel pour un accroissement de cette part. Les transports publics pourrait être rendus plus accessibles en engageant plus de personnel (conducteurs, contrôleurs et personnel en station) pour assister les clients en situation de handicap ou ceux qui portent des bagages ou des enfants (Godard X, (2001).

Par contre, en RDC, la Commission Nationale de Prévention Routière (CNPR) est un organe du Ministère de Transport créé dans le but de réglementer le transport routier et de lutter contre les accidents de circulation routière.

Les tarifs et les itinéraires sont définis par les exploitants selon la loi de l'offre et de la demande de transport. Mais l'État par l'entremise du Ministère de l'Économie et de l'Hôtel de Ville de Kinshasa interviennent pour fixer les tarifs de transport en fonction de la variation des paramètres économiques (carburant et taux de change).

Les bus exploités doivent être assurés auprès de la SONAS (Société Nationale d'Assurance) et Immatriculés par la DGI (Direction Générale des Impôts)

Mais en réalité, les exploitants informels ne respectent pas la réglementation en vigueur.

5 CONCLUSION

Cet article qui a porté sur l'émergence des activités de transport en commun sur la route numéro 2 reliant deux villes de l'ancien Kivu, Bukavu et Goma, avait pour objectifs de démontrer la contribution du secteur de transport public dans la réduction du chômage et de la pauvreté des jeunes désœuvrés, oisifs et démunis issus des familles rurales pauvres de centres commerciaux de Kavumu et Miti. Notre visée était une tentative descriptive, explicative et comparative des tendances de réduction de l'oisiveté et du chômage des jeunes afin de tracer une perspective d'avenir pour ces milieux ruraux où ne se créent pas d'emplois formels pour la main-d'œuvre active et présente.

Les méthodes descriptives et comparatives accompagnées de l'observation directe, de la documentation, de l'entretien non structuré et de l'enquête par questionnaire sur terrain ont enrichi les recherches faites sur terrain en vue de collecte de données pertinentes.

Les résultats obtenus démontrent que les catégories d'emplois créés au profit des jeunes désœuvrés et démunis appartenant aux familles déshéritées de Miti et de Kavumu sont le métier de **chauffeur** ou de conducteur de différents véhicules (**588 emplois créés en quatre ans soit une moyenne de 147 par an**), d'aides-chauffeurs ou **convoyeurs (138 emplois créés)**, **soit 34 emplois de la catégorie par année** depuis 2013 ; de **motocycliste ou motards (1242 depuis 2013 jusqu'en 2016) qui représentent 310 emplois par an** ; d'**agents employés aux parkings (121 de 2013 à 2016, soit 30 emplois créés par an)** et de **recouvreur (53 en 4 ans) soit une moyenne de 30 emplois créés pour les jeunes oisifs, désœuvrés, abandonnés et démunis dans ces deux centres par an.**

Les jeunes qui exercent dans ce secteur font face aux tracasseries administratives, aux tracasseries policières, à la dégradation des infrastructures de transport, à la difficulté de détenir tous les documents leur exigés, à la congestion et encombrement des parkings, les embouteillages aux abords des routes, et les difficultés de la mise en œuvre de l'intermodalité qui freinent leur épanouissement dans cette activité de refuge pour ceux-ci.

Avec ces résultats, il se dégage clairement, que les services de transport en commun dans ces milieux ruraux sont un véritable foyer de création de l'emploi, de réduction de la pauvreté pour une population rurale abandonnée à son propre sort.

Son émergence mérite d'être soutenue par les bonnes volontés locale, national voire internationale pour sauver cette jeunesse pour le développement durable de cette partie de la province du Sud-Kivu.

REFERENCES

- [1] BOUCHARD A., Méthodologie de recherche scientifique, UNR,1990.
- [2] Godard X, Notes de lecture : Millenium cites database for sustainable mobility, Recherche Transport Sécurité, n°71, 2001.
- [3] <http://fr.google.com>, février 2017
- [4] <http://www.HighcapacityPublicTransport.fr>, pdf consulté le 6 janvier 2017 à 16h45'
- [5] <http://www.radiookapi.net>, 50% de conducteurs du transport en commun ne connaissent pas le code de la route, consulté le 28 février 2017 à 6h45 minutes.
- [6] MUKUTUBU BALIMWABO A. et KODILA TEDIKA O., Loi d'okun en RDC : évidences empiriques, « congo economic review », vol. 6, n°1, 2009
- [7] Rapports de l'ACCO Kavumu, 2013,2014,2015 et 2016
- [8] Rapport de l'ACCO /Sud-Kivu, 2013-2014.
- [9] Rapport du département de géophysique du CRSN-Lwiro, 2014
- [10] Rapports ACCO Bukavu, 2016
- [11] Rapports APROMOTCO Miti et Kavumu, 2013, 2014,2015 et 2016
- [12] Registres d'enregistrement APROMOTCO Miti et Kavumu, 2013, 2014, 2015 et 2016