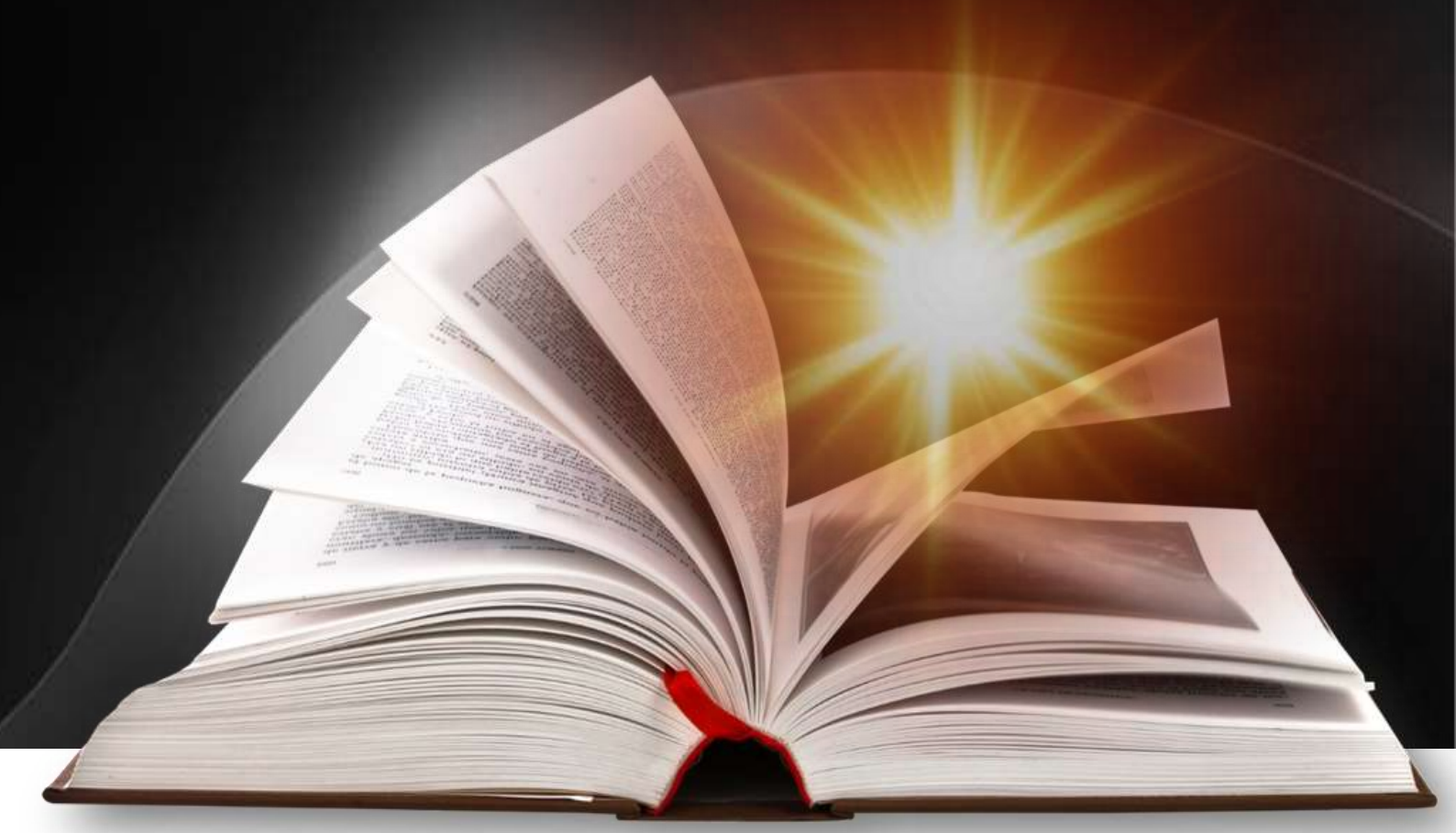
ISSN
: 2790-6248
: 2790-6256

RPJ

Revue Panafricaine de la Jeunesse

- Pan African Youth Journal -



Volume 3, n°2, Mai - Août 2024

EDITIONS LUMUMBA
Un nouvel élan de l'édition africaine

Association Panafricaine pour l'Encadrement et la Formation de la Jeunesse

African Scientific Universe

Afrindala Group

© Editions Lumumba

Impact de l'alcoolisme des motards sur la survenue des accidents de trafic routier à Mbuji-Mayi, République Démocratique du Congo

[Impact of motorcyclists' alcoholism on the occurrence of traffic accidents in Mbuji-Mayi, Democratic Republic of Congo]

NTAMBUA KAMINA Alix[1]
NKASHAMA MUKENDI Lionel Nathan[1]
Université Officielle de Mbuji-Mayi / RD Congo
LUTUMBA Pascal[1]
Université de Kinshasa
E-mail : alixntambua@gmail.com

ISSN
: 2790-6248
: 2790-6256

RPJ

Revue Panafricaine de la Jeunesse

- Pan African Youth Journal -

DOI : https://doi.org/10.58610/RPJ.2790.6248.6256.31

Editions Lumumba I Afriscience I Association Panafricaine pour l'Encadrement et la Formation de la Jeunesse

EDITIONS LUMUMBA
Un nouvel élan de l'édition africaine

Revue Panafricaine de la Jeunesse (RPJ)
ISSN : 2790-6248
e-ISSN : 2790-6256
© Editions Lumumba - APANAEFJ
Bibliothèque Nationale du Congo I Ordonnance loi n° 89-010
du 11 janvier 1989 – Permis d'implantation n° BNC/DPHK/08/2022

Afrindala Group

La Revue Panafricaine de la Jeunesse (RPJ) est une revue scientifique internationale, interdisciplinaire et interactive. Elle se veut un lieu de diffusion de travaux de recherche originaux et substantiels sur diverses questions liées aux enjeux et défis des sociétés africaines, dans toutes les disciplines scientifiques. La RPJ est enregistrée par le Centre International de l'ISSN (International Standard Serial Number) sous les numéros ISSN : 2790-6256 et e-ISSN : 2790-6248.

Les Éditions Lumumba, sous la houlette du label panafricain Afrindala Group, branche scientifique « Afriscience », sont une maison d'édition établie en RD Congo conformément à l'Ordonnance-Loi n° 89-010 du 11 janvier 1989 et opérant sous le permis d'établissement n° BNC/DPHK/08/2022. Enregistrées auprès de l'Agence Internationale de l'ISBN, par l'intermédiaire de l'Agence Francophone pour la Numérotation Internationale du Livre (AFNIL), les Éditions Lumumba sont repértoriées sous l'identifiant éditeur : 978-2-38489.

Le comité scientifique international, composé d'enseignants et de spécialistes d'Afrique et d'ailleurs, assure une diversité d'expertises et de perspectives. En tant que membre de Crossref, une organisation américaine participant à l'indexation globale du contenu scientifique, les Éditions Lumumba bénéficient d'un préfixe DOI (10.58610) pour attribuer un DOI unique à chaque œuvre éditée. Cela permet aux publications d'être accessibles à des milliers de membres de Crossref et à des centaines d'organisations, y compris des institutions scientifiques et universitaires du monde entier, augmentant considérablement la visibilité et l'impact international des travaux publiés.

Les Éditions Lumumba s'appuient sur un vaste réseau de distributeurs et de partenaires internationaux, incluant des universités, des ONG et de grandes plateformes telles que CAIRN.INFO (la plus grande bibliothèque numérique francophone), DILICOM, OpenEdition Books, la plateforme Afriscience, etc.

© Editions Lumumba

Revue Panafricaine de la Jeunesse

— RPJ —

- Pan African Youth Journal –

Revue scientifique internationale, interdisciplinaire et interactive

Périodicité : avril, août et décembre
Prix du numéro : 30 USD
Abonnement annuel : 100 USD
Version numérique disponible sur : www.afriscience.org

Suivez-nous sur nos réseaux sociaux :
@editionslumumba | @afriscience

Imprimé en République Démocratique du Congo

Tél. (+243) 90 43 370 19
Email : contact@editionslumumba.com
Site web : www.editionslumumba.com
Siège : 10, avenue de la Moto croisement boulevard M'siri, ville de Lubumbashi, RD Congo

Editorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

C'est avec un immense enthousiasme et une profonde conviction que nous vous invitons à explorer cet espace de réflexion, où la richesse de l'ingéniosité africaine se marie harmonieusement avec l'excellence académique, donnant naissance à une véritable symphonie de savoirs et d'innovations. Alors que le monde fait face à des défis multiples et complexes, la Revue Panafricaine de la Jeunesse (RPJ) se distingue comme un phare, éclairant les horizons inexplorés de la pensée africaine et universelle.

Nous vous convions à un voyage intellectuel unique, un périple au cœur de la créativité, de la réflexion et de l'engagement, où chaque page s'ouvre sur un monde en constante transformation. Dans cet espace de partage, les idées naissent souvent dans des contextes de résilience, de diversité et d'espoir, et elles y sont célébrées. Ces idées ne se contentent pas d'être le reflet des réalités africaines ; elles sont également le pont qui relie les cultures, reliant le local au global, le particulier à l'universel.

Dans ce numéro, les contributeurs mettent en lumière non seulement la science et l'innovation, mais aussi l'esprit de collaboration et de partage qui caractérise notre communauté de penseurs et de chercheurs venus de tous horizons. Ici, la rigueur scientifique se marie avec la passion, créant un espace vibrant où les voix des scientifiques résonnent, portées par l'engagement de ceux et celles qui œuvrent pour la transformation des sociétés. Les travaux présentés sont autant de témoignages d'un monde en perpétuelle évolution, où les perspectives croisées favorisent une compréhension plus profonde et plus nuancée des enjeux actuels.

À travers les pages de cette revue, le continent africain se dévoile dans toute sa complexité et sa diversité. Trop souvent perçu sous des prismes réducteurs, l'Afrique révèle ici ses multiples facettes, offrant ainsi un regard neuf et éclairant sur ses réalités. Chaque article,

chaque étude est une invitation à repenser ce que nous savons de l'Afrique et à redéfinir sa place dans le monde globalisé, tout en soulignant l'importance de ses contributions à la pensée mondiale.

Notre équipe éditoriale, soutenue par notre comité scientifique, s'engage à offrir une plateforme de qualité, où chaque publication est le fruit d'une collaboration enrichissante entre auteurs et évaluateurs. Ce processus de travail collectif assure non seulement la rigueur et la pertinence des contenus, mais aussi leur potentiel de transformation pour les sociétés africaines et au-delà.

Au fil de votre lecture, nous espérons que vous serez inspiré(e)s non seulement par la profondeur des réflexions et des analyses proposées, mais aussi par la mission qui guide notre revue : celle de positionner l'Afrique au cœur du discours mondial sur l'innovation et la recherche. Ensemble, construisons un avenir où la science africaine éclaire et inspire, non seulement les peuples africains, mais l'ensemble de l'humanité.

Rejoignez-nous dans cette aventure intellectuelle, et laissez-vous saisir par les innombrables possibilités offertes par un continent en effervescence créative et en quête d'un renouveau global.

Bonne lecture et bienvenue dans un monde de découvertes !

L'équipe éditoriale

Equipe de la revue

Comité de rédaction :

- Directeur de Publication : M. le Pr. Basile Mulwani Makelele, RD. Congo
- Rédacteur en chef : M. le Pr. Philippe Kasongo Maloba Tshikala, Belgique
- Rédacteur en chef Adjoint : M. Valery Ngoy Ndala, RD. Congo
- Secrétaire éditorial : William Agbaka, Bénin
- Coordinateur du processus d'adhésion : M. Josué Lwamba, RD Congo
- Gestionnaire administratif : Banon Zinsou Côme, Bénin
- Gestionnaire financière : Clarisse Mwelwa Bilepo, RD Congo
- Coordinateur des partenariats : Fidèle Bukasa Kabwe, RD Congo
- Traducteur en chef : Dr. Fo-Koku D. Woameno, Togo
- Responsable de la publication en ligne : M. Mayou Nkensa, Cameroun

Comité scientifique :

- Dr. Abdoulaye OUEDRAOGO, PhD en Gestion de Projets, Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan (MEFP) au Burkina Faso, Burkina Faso
- Dr. Abi-Kaberou Gildas, PhD en Sciences de l'Education, Ecole Normale Supérieure (ENS/Porto-Novo) et à l'Institut de Psychologie de Travail et des Organisations (PTO), Bénin
- Dr. Adaba Koffi Amessou, PhD en Sociologie (Sociologie Politique), Université de Lomé, Togo
- Dr. Adrien Mazanga Nakunyi, PhD en Sciences de l'Education, Université Simon Kimbangu de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. Akimou TCHAGNAOU, PhD en Sciences de l'Education et de la Formation, Université André Salifou de Zinder, Niger
- Dr. AMBOMBI EYOLO Azede Espoir, PhD en criminologie, PhD en pédagogie, en psychologie des organisations, Directeur de la chaire MBA, Afrikan campus, Formateur à l'école de police du Congo, Congo Brazza
- Dr. Amoussou Franck, PhD en Linguistique Anglaise Appliquée, Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- Dr. Andi Cudai Nur, PhD en Education, Makassar State University, Indonésie
- Dr. Ballo Drisa, PhD en Roman africain, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

- Dr. Basile Mulwani Makelele, PhD en Psychologie, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. Bernard Aristide BITOUGA, PhD en Anthropologie (Anthropologie sociale et culturelle), Université de Douala, Cameroun
- Dr. Bruno Duovany BEKOLO ENGOUDOU, PhD en ethnologie-anthropologie, Université de Douala, Cameroun
- Dr. Carine Nadège BOUMA, PhD en Droit privé, Université de Bamenda, Cameroun
- Dr. Dédé Terence, PhD en Lettres, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
- Dr. Doba SORO, PhD en Anthropologie Sociologie, Université Polytechnique de Man, Côte d'Ivoire
- Dr. Dre NGONO OSSANGO PANGRACE, PhD en Psychologie, Spécialité : Psychologie du développement humain, Université de Yaoundé, Cameroun
- Dr. ESSOME LELE GIslain Arnaud, PhD en Langue et Linguistique espagnoles, option Sémiotique iconotextuelle, Asociación de Cervantistas ECLLA – Études du Contemporain en Littératures, Langues et Arts, UJM Saint-Étienne UFD LLSL – Littératures, Langues et Sciences du Langage, Univ. Maroua, Cameroun
- Dr. Fidélie NTSHIKALA MBUYA, PhD en Psychologie, Université de Kolwezi, RD Congo
- Dr. Fo-Koku D. Woameno, PhD en Littérature et civilisation américaine, Université de Lomé, Togo
- Dr. Gano Nouhou, PhD en Analyse du discours, Université cheikh Anta Diop de Dakar, Sénégal
- Dr. Gninneyo Sylvestre-Pierre NIYA, PhD en Sciences de l'éducation, Spécialité : Politiques éducatives (Éducation inclusive), Ecole Normale Supérieure/Koudougou, Burkina Faso
- Dr. Ilunga Bumute Christian, PhD en Psychologie, Université de Likasi, RD Congo
- Dr. Jean Pierre Kayembe Kayembe, PhD en Chimie, Rhodes University, South Africa
- Dr. Jeef TSHITAMBA KABALA, PhD en Sciences Politiques et Administratives, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. José NGOY WA NGOY TWITE, PhD en Psychologie du travail, spécialité : psychopathologie du travail, Université de Kolwezi, RD Congo

- Dr. Kabiena Kuluila Pierre Valery Dieudonné, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. Kabuya-Kabeya Sthilobo Hilaire, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. Kaniki Wa Cilombo Joseph-Robert, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. KONGUE Toyindou, PhD en Géographie, Option Géographie humaine, rurale et économique, Université de Lomé, Togo
- Dr. KONÉ PATRICE M'BÉTIEN, PhD en Criminologie, Université Félix Houphouet Boigny, Côte- d'Ivoire
- Dr. KOUADIO BAYA BOUAKI, PhD en Sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
- Dr. KOUADIO Yao Adoman Francis, PhD en Sociologie politique, West Africa Social Science Laboratory, Côte- d'Ivoire
- Dr. Lago Blé Angelin, PhD en Histoire, Université Jean-Lorougnon Guede, Côte d'Ivoire
- Dr. Lokossou Bonaventure, PhD en audiovisuel et de l'information, de la communication, Université d'Abomey-Calavi, Bénin
- Dr. Matthias Cinyabuguma, PhD en Economie, Banque mondiale, RD Congo
- Dr. MBANGI MBONZALE, PhD en sciences sociales, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. MBULA MUSASA M. Serge Caleb, PhD en Sciences (Géologie du Pétrole), Université Pédagogique Nationale (UPN)/Kinshasa, RD Congo
- Dr. Metsena Ndjavoua, PhD en Histoire des Relations Internationales, Université de Maroua (Cameroun)/ Institut Universitaire de Développement International (IUDI), Cameroun
- Dr. Mohamed Atteyoub H. dit Modibo SIDIBÉ, PhD en Sciences Économiques et de gestion, Université des sciences sociales et de gestion de Bamako, Mali
- Dr. Moussa Coulibaly, PhD en Sciences du langage et de la Communication, Université Assane Seck de Ziguinchor du Sénégal, Sénégal
- Dr. Moussa Dourfaye Abdoul-kadze, PhD en santé, Santé publique, épidémiologie, biostatistique, recherche en santé, Hôpital de référence de Maradi, Niger
- Dr. Nebie Boukary, PhD en Sciences du Langage, Université de Fada N'Gourma, Burkina Faso

- Dr. Ngala Ntumba Peter, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. NGOIE KAZIMINGI Patrick, PhD en Sciences de l'Education, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. Ngoy Ndombe Alain, PhD en Droit, Université de Lubumbashi, RD Congo
- Dr. Nkongolo Mulami Kapweka Alphonse, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. Norbert Aimé MELINGUI AYISSI, PhD en Histoire, Université de Douala, Cameroun
- Dr. Ntita Ntita Jean Christ, PhD en Droit, Université Officielle de Mbuji-Mayi, RD Congo
- Dr. Nyebe Atangana Sandrine, PhD en Sciences de l'Education, Membre du Laboratoire BONHEURS, CY Cergy Paris Université, Cameroun
- Dr. Outéndé TOUNDOU, PhD en Physiologie végétale, Agrophysiologie, fertilisation des sols, Université de Lomé, Togo
- Dr. Philippe KASONGO MALOBA TSHIKALA, PhD en Psychologie, Université de Lubumbashi, Belgique
- Dr. Raymond-Bernard AHOUANDJINOU, PhD en socio-anthropologie, andragogue et juriste, Association Internationale des Sociologues de Langue Française et du Centre d'Etudes et de Recherche en Education et Interventions Sociales pour le Développement (CEREID), Bénin
- Dr. Richard Muimbi Kitumba, PhD en Droit, Université de Kabinda, RD Congo
- Dr. SAIDI Hicham, PhD en sciences économiques et gestion, Université Moulay Ismaïl, FSJES – Meknès, Maroc
- Dr. SIDIBÉ OUSMANE, PhD en Linguistique du Discours, Université de San Pedro, Côte d'Ivoire
- Dr. Tamia Jules-Amstrong, PhD en Psychologie, Spécialité : Psychologie du Travail et des Organisations, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire
- Dr. Xie Huifang, PhD en Sciences de l'Education, Université pédagogique d'Etat du Liaoning, Chine
- Prof. Dr. DIEU LOBA ARNAUD, Professeur titulaire CAMES, Université Félix Houphouet Boigny, Côte d'Ivoire.

Revue Panafricaine de la Jeunesse
Revue scientifique internationale
ISSN : 2790-6248 I e-ISSN : 2790-6256
Editions Lumumba
Un nouvel élan de l'édition africaine
Email : contact@editionslumumba.com
Afriscience
African Scientific Universe

Impact de l'alcoolisme des motards sur la survenue des accidents de trafic routier à Mbuji-Mayi, République Démocratique du Congo

[Impact of motorcyclists' alcoholism on the occurrence of traffic accidents in Mbuji-Mayi, Democratic Republic of Congo]

NTAMBUA KAMINA Alix[1]
NKASHAMA MUKENDI Lionel Nathan[2]
Université Officielle de Mbuji-Mayi / RD Congo
LUTUMBA Pascal[3]
Université de Kinshasa
E-mail : alixntambua@gmail.com

Résumé

L'alcoolisme est un phénomène courant chez les motards, particulièrement en Afrique, où la moto constitue un mode de transport essentiel. Cette étude explore l'impact de l'alcoolisme sur les accidents de trafic routier chez les motards de Mbuji-Mayi, mettant en lumière les facteurs de risque associés. Les résultats révèlent que la consommation d'alcool augmente considérablement les risques d'accidents, souvent graves, avec des blessures nécessitant de longues hospitalisations. Le manque de sensibilisation aux dangers de l'alcool et l'absence de formation certifiée sur le code de la route figurent parmi les causes principales. Face à ces enjeux, il est nécessaire de renforcer la régulation et la prévention pour limiter les accidents et protéger les usagers.

Mots-clés : alcoolisme, motards, accidents de trafic routier, sensibilisation, Mbuji-Mayi, prévention.

[1] Médecin généraliste, Master en Santé Publique et Assistant2 à l'université Officielle de Mbuji-Mayi, Département d'Epidémiologie, Prévention et Contrôle des Maladies

[2] Etudiant à l'université à l'université Officielle de Mbuji-Mayi, Département de Promotion de la Santé

[3] Professeur Ordinaire à l'université de Kinshasa, Département de Parasitologie

Abstract

Alcoholism is a common phenomenon among motorcyclists, particularly in Africa, where motorcycles are a primary mode of transportation. This study investigates the impact of alcoholism on traffic accidents involving motorcyclists in Mbuji-Mayi, identifying key risk factors. Findings indicate that alcohol consumption significantly increases the likelihood of accidents, often resulting in severe injuries requiring extended hospitalization. Insufficient awareness about the dangers of alcohol and the lack of certified road safety training are major contributing factors. To address these challenges, stricter regulation and preventive measures are essential to reduce accidents and safeguard road users.

Keywords: alcoholism, motorcyclists, traffic accidents, awareness, Mbuji-Mayi, prevention.

0. Introduction

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les accidents de la route causent chaque année la mort de 1,35 million de personnes. En outre, entre 20 et 50 millions de personnes souffrent de blessures non mortelles, dont un grand nombre développent des handicaps durables qui affectent profondément leur qualité de vie et leur productivité économique (Konlan et al., 2020).

Les accidents de la route représentent la huitième cause de mortalité mondiale, touchant particulièrement les jeunes âgés de 15 à 29 ans, qui en sont les principales victimes. Si des mesures drastiques et urgentes ne sont pas mises en œuvre, ces accidents pourraient devenir, d'ici 2030, la cinquième cause de décès dans le monde. Parmi les usagers les plus vulnérables, les motocyclistes subissent un lourd tribut, souvent aggravé par des infrastructures inadaptées et un non-respect des réglementations de sécurité routière (Tumwesigye, 2015).

Outre les pertes humaines tragiques, les accidents de la route engendrent des conséquences économiques majeures. Ces impacts se manifestent à plusieurs niveaux : - *Coûts directs* : liés aux soins médicaux, à la réadaptation et à l'assistance aux victimes, - *Coûts indirects* : comprenant la perte de productivité, la réduction de la main-d'œuvre qualifiée, l'interruption des études et le désarroi des familles affectées. Les pertes économiques globales dues aux accidents de la route s'élèvent à environ 3 % du produit intérieur brut (PIB) dans la plupart des pays, une proportion alarmante, en particulier

pour les économies en développement où les ressources sont limitées (OMS, 2018).

En effet, environ 45 millions de motos sont produites chaque année dans le monde, avec un taux de croissance en Afrique, se situant entre 12 et 30 % (Odero Wilson (2009). En Chine, en 2004, on estimait que plus de 67 millions de motos étaient immatriculées dans le pays et en raison de la motorisation rapide. Cette situation s'aggrave rapidement dans les pays en développement où les taux de motorisation augmentent avec le revenu (Odiwuor C. W., Nyamusi E., and Odero W., 2015).

Les enfants, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes vivant dans les pays en développement supportent une part disproportionnée de ce fléau. Avec une population croissante et une urbanisation accélérée, ces régions subissent une augmentation rapide des taux de motorisation, souvent sans une amélioration correspondante des infrastructures routières ou des politiques de sécurité. On estime qu'environ 770 millions de motocyclettes circulent dans le monde, jouant un rôle essentiel dans les activités quotidiennes, mais augmentant également les risques d'accidents (Konlan et al., 2020).

Dans les années 1980 aux États-Unis, les motos et les vélos étaient responsables d'au moins 29 décès par jour, constituant alors la troisième cause de mortalité liée aux transports dans le pays (De Winter et Dodou, 2010). Bien que des progrès significatifs aient été réalisés depuis, ces statistiques soulignent l'importance de politiques publiques efficaces et de campagnes de sensibilisation pour réduire la mortalité routière.

En Europe, particulièrement, à Barcelone, en Espagne les motos sont l'un des modes de transport les plus utilisés, et dans de nombreuses régions, en général. Et elles ont un impact sur le niveau de blessure en cas d'accident de la route (Aiash A, Robusté F., 2024). En Indonésie la conduite en état d'ébriété avait un impact sur la survenue des accidents de trafic routier (Umniyatun Y, Nurmansyah MI, Farradika Y, Purnama TB, Hidayat DN., 2021).

En Chine, la rapide motorisation a conduit à l'immatriculation de plus de 67 millions de motos dès 2004, illustrant l'ampleur des transformations sociales et économiques liées à cette tendance mondiale (Odero, 2009; Odiwuor et al., 2015). Ce phénomène, bien que porteur de nombreux avantages économiques, soulève des préoccupations majeures en matière de sécurité routière, particulièrement dans les pays en développement où l'infrastructure et la réglementation peinent à suivre le rythme de cette croissance.

En Afrique, la motorisation connaît une expansion impressionnante, avec une production annuelle de motos augmentant de 12 % à 30 %. Ce

développement, vital pour le transport et l'économie, pose néanmoins un défi éthique et sécuritaire. De nombreux opérateurs, en particulier ceux impliqués dans le transport de passagers, consomment de l'alcool, exacerbant ainsi les risques d'accidents.

- **Au Cameroun**, une étude récente a mis en lumière un taux élevé d'alcoolémie parmi les patients admis pour accidents de la route, atteignant 30,9 % lors des nuits de week-end. Les jeunes motocyclistes de moins de 20 ans étaient impliqués dans 65,1 % de ces incidents, soulignant la vulnérabilité de cette tranche d'âge face aux comportements à risque (Oyono et al., 2022; Raga et al., 2024).
- **En Ouganda**, les motocyclistes sont responsables de 67 % des accidents de la route, révélant leur rôle prédominant dans ce problème de santé publique (Kwagala et al., 2022).
- **Au Bénin**, les statistiques montrent une augmentation constante des accidents dans des villes comme Cotonou, Porto-Novo et Parakou, où les cas déclarés sont passés de 5740 à 5992 entre 2012 et 2015 (Dedewanou et al., 2019).
- **En République Démocratique du Congo (RDC)**, des études spécifiques sur des villes telles que Goma et Lubumbashi illustrent l'ampleur du problème :
  - À **Goma**, 25,5 % des accidents sont liés à des comportements à risque tels que l'excès de vitesse et l'ivresse au volant (Malukisa, 2022).
  - À **Lubumbashi**, on dénombre une moyenne de trois accidents quotidiens causés par des motos pendant les périodes dites de courtoisie (Malukisa, 2022).
  - À **Kenge**, la situation est encore plus préoccupante, avec une prévalence des accidents de 77 %, associée à un taux alarmant de 85 % d'alcoolisme chez les conducteurs (Lopeme et al., 2023).

Les motos occupent une place centrale dans le transport et l'économie locale, particulièrement dans les régions où les infrastructures de transport public sont insuffisantes ou inexistantes. Dans de nombreux pays africains, elles constituent plus de 75 % des services de transport, devenant un élément clé de la mobilité quotidienne. Cette omniprésence a donné lieu à des terminologies locales spécifiques, illustrant l'importance socioculturelle des conducteurs de mototaxi dans le transport de passagers :

- « Zémidjan » au Bénin,
- « Bend-skin » au Cameroun,
- « Olégnia » au Togo,
- « Kaboukabou » au Niger,

- « Okada » au Kenya et en Tanzanie,
- « Wewa » en RDC (Gero et al., 2017).

Cependant, cette popularité croissante des motos s'accompagne d'une forte incidence des accidents. Les motocyclistes, souvent dépourvus d'équipements de protection, roulent sous l'influence de l'alcool ou d'autres substances, aggravant les risques d'accidents graves (Konlan et al., 2020 ; Jeannoh et al., 2022).

À Mbuji-Mayi, une étude menée sur le taux d'accidents de trafic routier impliquant des motos a estimé que 67,9 % des accidents concernaient les motards, pour 100 000 habitants. Le principal facteur contributif identifié était le non-respect du code de la route (Jeannoh KK, et al., 2022).

Mbuji-Mayi, une ville en pleine expansion en République Démocratique du Congo, connaît une forte dépendance à l'activité de taxi-moto, qui constitue une des principales sources de revenus pour de nombreux ménages. Cependant, cette activité soulève des préoccupations croissantes en matière de sécurité routière, particulièrement lorsque les conducteurs associent leur activité à des comportements à risque, notamment la consommation excessive d'alcool. Cette dernière peut altérer les réflexes, diminuer la perception des dangers, et compromettre la coordination motrice, augmentant ainsi le risque d'accidents (Cippelletti E, Adelé S, Dionisio C, Chaumon MEB, 2023). Comprendre le lien entre l'alcoolisme des motards et la survenue des accidents de trafic routier s'impose comme une priorité pour élaborer des stratégies de prévention adaptées.

Cette étude a formulé les hypothèses suivantes :

- La fréquence de la consommation d'alcool chez les motards de Mbuji-Mayi est élevée, ce qui contribue à un comportement de conduite imprudente.
- Il existe une corrélation significative entre la prise d'alcool et la survenue d'accidents de trafic routier chez les motards.
- Les accidents liés à l'alcoolisme sont associés à des conséquences graves, notamment des blessures physiques, des pertes matérielles, et des implications économiques et sociales pour les ménages.
- Le manque de sensibilisation et de formation des motards sur le code de la route exacerbe la prévalence des accidents dus à l'alcoolisme.

L'objectif principal de cette étude est d'analyser l'impact de l'alcoolisme sur la survenue des accidents de trafic routier chez les motards à Mbuji-Mayi.

Les objectifs spécifiques sont :

- Identifier les conséquences des accidents de la route liée à l'alcool chez les motards, notamment en termes de mortalité, de morbidité et d'impact économique.
- Déterminer l'influence de l'alcoolisme sur les comportements de conduite et la survenue des accidents de la route.
- Examiner d'autres facteurs contributifs aux accidents liés à l'alcoolisme, tels que l'état des routes, la surcharge des motos, et le non-respect des réglementations.
- Formuler des recommandations pour réduire la consommation d'alcool chez les motards et améliorer la sécurité routière, en s'appuyant sur les meilleures pratiques nationales et internationales ainsi que sur les politiques publiques existantes.

1. Méthodologie

Notre étude, de type analytique transversale, s'est déroulée auprès des conducteurs de motos de la ville de Mbuji-Mayi, chef-lieu de la province du Kasaï Oriental en République Démocratique du Congo. La collecte des données a été effectuée du 25 juin au 25 juillet 2024, soit sur une durée d'un mois. Les principaux lieux de regroupement des motards, tels que les arrêts de motos, les stations-service, les églises et les débits de boisson, ont été ne choisis comme points de contact pour l'administration des questionnaires structurés.

Compte tenu de la taille importante de la population cible, un échantillon représentatif de 240 motards a été sélectionné. Cette taille d'échantillon a été calculée à l'aide du module **StatCal Sample Size and Power** du logiciel *Epi Info 7*, en tenant compte d'un intervalle de confiance (IC) de 95 %, d'une puissance de 80 % et d'un pourcentage de non-exposés estimé à 7,8 %, basé sur une récente étude menée au Kenya (Paul Muriithi Ngar, 2020).

- **Critères d'inclusion et de non-inclusion**

- **Critères d'inclusion** :

  Seuls les **motards** résidant à Mbuji-Mayi, rencontrés pendant la période d'enquête, et ayant donné un consentement libre et éclairé ont été inclus.

- **Critères de non-inclusion** :

  Les motards non résidents de Mbuji-Mayi, absents lors des jours d'enquête, ou n'ayant pas consenti volontairement à participer ont été exclus.

▪ **Collecte des données**

Une formation des enquêteurs sur l'utilisation de l'application *KoboCollect* et les techniques de collecte des données a été réalisée avant la phase terrain. Un pré-test du questionnaire, effectué auprès de 10 % de l'échantillon (24 motards), a permis de valider sa pertinence. Par la suite, l'équipe d'enquête s'est rendue sur les différents points de regroupement identifiés pour administrer les questionnaires. La géolocalisation des smartphones des enquêteurs était activée afin de garantir leur présence effective sur le terrain.

▪ **Analyse des données**

L'analyse statistique a été effectuée en trois étapes principales :

1. **Description des données** : Calcul des fréquences relatives pour décrire le profil sociodémographique des participants.
2. **Analyse des associations** : Utilisation de l'odds ratio (OR) avec un intervalle de confiance à 95 % et une p-value < 0,05 pour identifier les corrélations significatives entre les variables.
3. **Régression logistique** : Ajustement des OR afin de ne retenir que les variables fortement significatives.

▪ **Variables étudiées**

Les variables suivantes ont été retenues pour cette étude :
- Âge ;
- Commune de résidence ;
- Niveau d'instruction ;
- Statut de motard à Mbuji-Mayi ;
- Consommation d'alcool ;
- Implication dans un accident lié à l'alcool ;
- Nombre d'accidents subis ;
- Conséquences des accidents ;
- Sensibilisation sur les risques liés à l'alcoolisme ;
- Formation sur le code de la route.

▪ **Considérations éthiques**

Tous les participants ont été invités à participer librement et ont été informés qu'ils pouvaient interrompre leur participation à tout moment sans subir de préjudice. Les données personnelles collectées ont été traitées de manière strictement confidentielle, conformément aux lois en vigueur sur la

protection des données. Les participants ont été éclairés sur les objectifs de l'étude ainsi que sur l'utilisation prévue de leurs données.

2. Résultats

Dans cette section, nous présentons les principaux résultats obtenus dans le cadre de notre étude, organisés sous forme de tableaux pour une meilleure lisibilité et accompagnés d'analyses descriptives et interprétatives. Ces résultats couvrent les caractéristiques sociodémographiques des motards enquêtés, les conséquences liées à la consommation d'alcool, les relations statistiques entre variables, et les facteurs de risque identifiés par régression logistique.

2.1. Caractéristiques sociodémographiques des motards

Dans un premier temps, nous avons voulu décrire les caractéristiques sociodémographiques des motards participant à cette étude. Le tableau n°1 présente la répartition des enquêtés selon leur sexe, leur âge, leur statut matrimonial, leur commune de résidence et leur niveau d'instruction.

Tableau 1 : Répartition des motards en fonction des caractéristiques sociodémographiques

Variables	Effectif (n=240)	Fréquence	Médiane
Sexe			
Masculin	240	100	-
Féminin	0	0	
Age			
≤35 ans	193	80,4	28 [17 – 55ans]
≥36 ans	47	19,6	
Statut marital			
Célibataire	96	40,0	-
Marié	144	60,0	
Commune de résidence			
Bipemba	38	15,8	
Dibindi	53	22,1	
Diulu	48	20,0	
Kanshi	52	21,7	
Muya	49	20,4	
Niveau d'instruction			
Bas (aucun primaire)	151	62,9	
Elevé (Secondaire et supérieur)	89	39,1	

Nos enquêtés étaient constitués à 100% des hommes dont la plupart étaient mariés, soit 60% et 22,1% étaient résidants dans la commune

de Dibindi. 62,9% des motards étaient de bas niveau. L'âge médian était de 28 ans avec les extrêmes de 17 à 55 ans.

2.2. Conséquences liées à la consommation d'alcool

Ensuite, nous avons examiné les conséquences de la consommation d'alcool parmi les motards. Le tableau n°2 résume les données sur les accidents liés à l'alcool, leur fréquence, ainsi que leurs impacts sur les motards et les tiers.

Tableau n°2 : Répartition des motards en fonction conséquences de l'alcool

Variables	Effectif	Fréquence
Avoir connu l'accident lié à la consommation des boissons alcoolisées (n=171)		
Oui	154	90,1
Non	17	9,9
Fréquence des accidents (n=154)		
Deux fois	90	58,4
Plus de deux fois	58	37,7
Sans victime	6	3,9
Conséquences majeures pour le motard (n=154)		
Blessure grave et longue hospitalisation	80	51,9
Commotion cérébrale	20	13,0
Fracture simple	16	10,4
Blessure légère	14	9,1
Moto endommagée	13	8,4
Fracture grave	11	7,1
Conséquences majeures pour tiers (n=154)		
Blessure grave et longue durée hospitalisation	53	34,4
Blessure légère	29	18,8
Indemne	20	13,0
Fracture simple	18	11,7
Commotion cérébrale	15	9,7
Fracture grave	10	6,5
Décédé	9	5,8

Sur 171 motards, 154 soit 90,1% avaient connu l'accident sous l'effet d'alcool, et avaient connu au moins deux fois l'ATR soit 58,4%. Et 51,9% avaient eu comme conséquence majeures, blessure grave et

longue durée d'hospitalisation, et 34,4% de tiers avaient les mêmes conséquences.

2.3. Relation entre la consommation d'alcool et les accidents

Nous avons également souhaité de comprendre les relations statistiques entre la consommation d'alcool et la survenue des accidents, nous avons ainsi analysé les données présentées dans le tableau n°3.

Tableau 3 : Relation entre avoir l'habitude de consommer l'alcool et la survenue des accidents de trafic routier

Variables	Accident de trafic routier		X^2	p-value	OR ($IC_{95\%}$)	Déc.
	Oui n(%)	Non n(%)				
Avoir l'habitude de consommer l'alcool						
Oui	154(90,1)	17(9,9)	125,7	0,001	5,64 [3,27-9,73]	S
Non	11 (15,9)	58(84,1)				
Effet de penser que l'alcoolisme augmente le risque d'accidents						
Oui	159(69,7)	69(30,3)	2,06	0,151	1,39 [0,78-2,47]	NS
Non	6(50)	6(50)				
Avoir participé à des actions de sensibilisation sur l'alcoolisme						
Oui	90(88,2)	12(11,8)	31,34	0,001	1,62 [1,37-1,92]	S
Non	75(54,3)	63(45,7)				
Avoir été formé sur le code de la route						
Non	142 (90,4)	15 (9,6)	99,46	0,001	0,30 [0,21-0,43]	S
Oui	23 (27,7)	60(72,3)				

Les données de ce tableau démontrent que les motards qui avaient l'habitude de consommer d'alcool étaient 6 fois plus exposés aux accidents que ceux qui n'en consommaient pas. OR : 5,64 [3,27-9,73]. Ceux qui avaient été sensibilisés à l'alcoolisme étaient

significativement associés : OR : 1,62 [1,37-1,92]. Les motards n'ayant pas suivi une formation certifiée sur le code de la route courent 3 fois plus le danger de connaitre les accidents de trafic routier. OR : 0,30 [0,21-0,43].

2.4. Facteurs de risque identifiés par régression logistique

Enfin, nous avons identifié les principaux facteurs de risque d'accidents par une analyse de régression logistique, telle que résumée dans le tableau n°4.

Tableau n°4 : Régression logistique

Facteurs de risque des accidents	B	S.E.	P-value	OR Ajusté	$IC_{95\%}$ BI	BS
Age ≤ 35 ans	-,42	0,51	0,406	0,65	0,24	1,78
Le célibataire	-1,18	1,15	0,305	0,30	0,03	2,93
Le bas niveau d'étude	0,53	0,46	0,246	1,71	0,69	4,23
Avoir l'habitude de consommer l'alcool	4,67	1,08	0,000	107,02	12,81	893,65
La méconnaissance du risque lié à la consommation de l'alcool	0,89	0,82	0,280	2,44	0,48	12,33
L'effet de penser que l'alcoolisme n'augmente pas le risque d'accidents	2,24	0,79	0,005	9,41	1,98	44,70
L'effet de ne pas participer aux activités de sensibilisation sur l'alcoolisme	-1,06	0,68	0,120	0,34	0,09	1,31
L'effet de ne pas être formé sur le code de la route	-0,42	0,86	0,622	0,65	0,12	3,54

Les facteurs suivants ont été fortement associés à la survenue des accidents de trafic routier, notamment : l'habitude de consommation d'alcool, p-value : 0,000, OR ajusté : 107,02 [12,81 - 893,65], l'effet de penser que l'alcoolisme n'augmente pas les risques d'accidents ; p-value : 0,005, OR ajusté : 9,41 [1,98 - 44,70].

3. Discussion

• Caractéristiques sociodémographiques des motards

Sexe

Notre étude a révélé que 100 % des motards étaient de sexe masculin. Ces résultats confirment ceux de Lopeme et al. (2023), qui ont également observé une proportion exclusivement masculine dans leur échantillon. En revanche, Kalengo Nsomue (2021), dans une étude similaire menée dans la ville de Kabinda, a signalé une faible proportion féminine (0,8 %). Cette prédominance masculine peut être attribuée à des facteurs culturels et sociaux, où la conduite de moto est encore perçue comme une activité réservée aux hommes dans de nombreux contextes africains.

Âge

La tranche d'âge la plus représentée dans notre étude était celle de 19 à 29 ans (53,8 %), ce qui concorde avec les résultats de Kalengo Nsomue (2021), où la tranche dominante était de 21 à 30 ans (56 %). Lopeme et al. (2023) ont trouvé une tranche légèrement différente (22-26 ans, 45 %). Ces résultats confirment les données de l'OMS, qui identifient les jeunes adultes de 15 à 29 ans comme étant les plus impliqués et vulnérables dans les activités de motocyclisme (Tumwesigye et al., 2015). La surreprésentation des jeunes dans cette profession peut s'expliquer par leur disposition à accepter des emplois physiquement exigeants et souvent risqués.

Niveau d'instruction

Dans notre étude, 37,5 % des motards étaient non instruits, un taux qui correspond quasiment aux 39,8 % rapportés par Kalengo Nsomue (2021) pour des motards sans niveau scolaire. En revanche, Lopeme et al. (2023) ont trouvé un niveau d'instruction plus élevé chez les motards, avec 53,8 % ayant terminé l'enseignement secondaire. Cette disparité peut être influencée par des différences géographiques et socio-économiques dans les régions étudiées. Un faible niveau d'éducation pourrait expliquer une mauvaise connaissance des règles de conduite, contribuant ainsi à une plus grande vulnérabilité aux accidents.

Habitude de consommation d'alcool

La majorité des motards (71,3 %) de notre échantillon consommaient des boissons alcoolisées, ce qui est proche des 85 % observés par Lopeme et al. (2023). Ces proportions restent néanmoins supérieures à celles rapportées par Ahanhanzo et al. (2023) au Bénin, qui estimaient une prévalence de consommation d'alcool chez les motards à 66,55 %. Cette variation pourrait refléter des différences culturelles, de disponibilité de l'alcool ou d'attitudes sociétales envers la consommation.

Conséquences majeures dues à l'alcoolisme

Dans notre étude, 90,1 % des motards avaient été impliqués dans des accidents sous l'influence de l'alcool. Les blessures graves et longues hospitalisations étaient les conséquences les plus fréquentes (51,9 %), suivies par des blessures similaires chez les tiers (34,4 %). Ces résultats sont plus élevés que ceux rapportés par Lopeme et al. (2023), où les blessures graves représentaient 24,2 %. Tumwesigye et al. (2015) ont également démontré une corrélation significative entre la consommation d'alcool et la survenue de blessures chez les motocyclistes. Ces données confirment que l'alcoolisme constitue un facteur de risque majeur dans cette population.

Formation sur le code de la route et sensibilisation sur les risques liés à l'alcoolisme

Notre étude a dévoilé que 57,5% de nos enquêtés n'avaient jamais été sensibilisés sur l'alcoolisme. Et 65,4% manquait une formation sur le code de la route, plusieurs d'entre eux, ont avancé comme motif, avoir appris à rouler dans le quartier ou dans l'informel, soit 42,0%.

Nos conclusions sont similaires avec ceux de Jeannoh KK, Jérémie KB, Pauline KM, Guy SIM, Georges KK, Francklin KM, et al. (2022) qui, parmi les facteurs majeurs des ATR, 67,9% manquaient un permis de conduire. Même similarité avec Simon Ilunga K., qui avait trouvé également l'insuffisance de la communication d'une information correcte sur le code de la route comme une nécessité absolue pour réduire tant soit peu le nombre d'accidents (Simon I. K., Charles M. M., Pascal K. M., Irène K. U., Julie N. K., Oscar L. N., Benjamin K. I., 2019).

Les analyses

- Analyses bi variées

Les analyses bi variées ont ressorti les variables suivantes comme facteurs associées et impactant la survenue des accidents :

- L'habitude de consommer d'alcool augmenté de 6 fois l'exposition aux accidents que ceux qui n'en avaient pas l'habitude. OR : 5,64 [3,27-9,73] et p-value : 0,001 ;
- La Sensibilisation sur les risques liés à l'alcoolisme étaient significativement associés : OR : 1,62 [1,37-1,92] et p-value : 0,001 ;
- La formation certifiée sur le code de la route était statistiquement associée à la survenue des accidents, ceux qui n'étaient pas formés couraient 3 fois le risque de connaitre les accidents de trafic routier. OR : 0,30 [0,21-0,43] et p-value : 0,001.

- Régression logistique

La régression mise en évidence deux facteurs statistiquement significatifs dont :

- L'habitude de consommer d'alcool : OR ajusté : 107,02, IC : [12,81 893,65] et p-value : 0,000 ;
- L'effet de penser que l'alcoolisme n'augmente pas le risque des accidents : OR ajusté : 9,41 [1,98 - 44,70] et ; p-value : 0,005.

Nos résultats sont similaires avec ceux de Nazarius Tumwesigye et al (2015), qui en utilisant la régression logistique aient trouvé que la consommation d'alcool était associée à la survenue d'accidents avec blessures.

En 1994, au Thaïlande Le nombre et le taux annuels de blessures mortelles liées à la moto était plus élevé. Après l'instauration d'un programme d'éducation dans une zone, les taux de blessures pour 1995 et 1996 étaient significativement plus faibles dans la population d'intervention que dans la population sans programme d'éducation (Wilson, O. (2022).

En effet, il y a lieu de copier ce modelé d'éducation des motocyclistes avec l'apprentissage du code de la route afin de prévenir les différents risques des liées à l'activité de la moto.

4. Conclusion

Cette étude a mis en évidence l'impact significatif de l'alcoolisme sur la sécurité routière chez les motards de Mbuji-Mayi, un problème sérieux avec des répercussions sociales et économiques notables. Les résultats révèlent la nécessité d'une approche multidimensionnelle pour aborder efficacement cette problématique.

D'une part, il est crucial d'impliquer une large diversité d'acteurs, tels que les autorités locales, les associations de motards, les ONG et les services de santé. La collaboration de ces parties prenantes permettra de concevoir et de mettre en œuvre des stratégies adaptées aux réalités locales, tout en renforçant la sensibilisation sur les dangers de l'alcoolisme et l'importance du respect des règles de sécurité routière.

D'autre part, des interventions concrètes doivent inclure :

1. Des campagnes de sensibilisation ciblées pour informer sur les risques liés à la consommation d'alcool et aux comportements à risque.
2. Des formations certifiées sur le code de la route pour garantir une meilleure maîtrise des règles de circulation.
3. Des contrôles routiers renforcés en collaboration avec les forces de l'ordre pour limiter la conduite sous l'influence de l'alcool.
4. La régulation des débits de boisson, notamment en limitant leurs horaires et en contrôlant l'accès aux produits alcoolisés.

Les recommandations suivantes sont formulées pour renforcer ces efforts :

Aux autorités politico-administratives

- Identifier et enregistrer systématiquement tous les motards dans les différentes villes du pays.
- Introduire des tests rigoureux de connaissances du code de la route avant la délivrance des permis de conduire.
- Réguler l'installation, les horaires d'ouverture et la distribution des débits de boisson pour limiter la disponibilité de l'alcool.

À la police de circulation routière (PCR)

- Contrôler strictement les conducteurs pour s'assurer qu'aucun motard en état d'ébriété ne circule sur les voies publiques.
- Vérifier systématiquement la documentation des motards, notamment les permis de conduire.

Cependant, cette étude comporte des limites méthodologiques :

- Biais de déclaration : Les participants ont pu sous-estimer ou surestimer leur consommation d'alcool.
- Biais de sélection : Certains motards pourraient ne pas avoir déclaré honnêtement leurs habitudes.
- Facteurs externes : Des éléments tels que l'état des routes ou les conditions météorologiques peuvent également influencer les accidents, rendant difficile l'établissement d'une relation causale directe.

Malgré ces limites, les données collectées offrent une base solide pour élaborer des interventions adaptées. En intégrant des analyses plus approfondies des facteurs contextuels dans les futures recherches, cette étude pourrait contribuer de manière significative à la réduction des accidents liés à l'alcoolisme et à l'amélioration de la sécurité routière à Mbuji-Mayi. Une action immédiate et coordonnée est indispensable pour inverser cette tendance préoccupante et protéger les usagers de la route.

5. Bibliographie

Aiash, A., & Robusté, F. (2024). Supervised and unsupervised techniques to analyze risk factors associated with motorcycle crashes. *European Journal of Trauma and Emergency Surgery, 50*(4), 1839–1849.

Ahanhanzo, Y. G., Kpozehouen, A., Salami, L., Gaffan, N., Dos Santos, B. H., & Levêque, A. (2023). Prevalence of fatigue while driving among two-wheeled vehicle drivers and associated factors: Exploratory approach from secondary analysis based on hospital data, Benin. *Journal of Public Health in Africa, 14*(12), 8.

Cippelletti, E., Adelé, S., Dionisio, C., & Chaumon, M. E. B. (2023). Simuler pour prospecter l'activité future de supervision du trafic routier. *EPIQUE 2023, 12ème colloque de psychologie ergonomique*, Paris, France.

Dedewanou, L., Yanogo, P. K., Sawadogo, B., Antara, S., & Meda, N. (2019). Profil épidémiologique et clinique des accidentés de la voie publique dans la commune de Porto-Novo au Bénin.

De Winter, J. C. F., & Dodou, D. (2010). The Driver Behaviour Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis. *Journal of Safety Research, 41*(6), 463–470.

Gero, F. A., Ossa, A. O., N'Gbo, G. A., Kobou, G., & Ouattara, W. (2017). Analyse de l'activité de taxi-moto au Bénin. Disponible sur : https://publication.aercafricalibrary.org/server/api/core/bitstreams/0600b8c8-1d99-45a2-ab66-90961017ceaa/content.

Jeannoh, K. K., Jérémie, K. B., Pauline, K. M., Guy, S. I. M., Georges, K. K., & Francklin, K. M., et al. (2022). Epidemiological aspects of road traffic accidents by motorcycle in Mbuji-Mayi, DRC. *OALib, 9*(6), 1–9.

Kalengo, N. C. (2021). Facteurs associés aux accidents routiers et ses conséquences dans la ville de Kabinda Province de Lomami. *GSJ: Global Scientific Journals, 9*(12), en ligne.

Kapiteni, W., Sia, D., Tchouaket, E., & Karemere, H. (2017). Déterminants de la sécurité routière à Goma en République démocratique du Congo : Analyse des informations issues des procès-verbaux de la police.

Konlan, K. D., Doat, A. R., Mohammed, I., Amoah, R. M., Saah, J. A., & Konlan, K. D., et al. (2020). Prevalence and pattern of road traffic accidents among commercial motorcyclists in the Central Tongu District, Ghana. *Scientific World Journal,* 2020, 1–10.

Kwagala, B., Ndugga, P., Nankinga, O., Wamala, T., Zarugaba, I. T., & Richard, S., et al. (2022). Illicit drug use among commercial 'Boda Boda' motorcyclists in Uganda. *Substance Use & Misuse, 57*(10), 1545–1551.

Lopeme, R. L., Mundendi, O., Mayamba, A., & Baelani, J. I. (2023). Alcoolisme actif chez les jeunes motards de 17–35 ans et son impact sur la prévalence des accidents de trafic routier à Kenge.

Malukisa Nkuku, A. (2022). "Road Courtesy" in Kinshasa and Lubumbashi: A Political Tool to Maintain Public Order. *Revue Internationale des Études du Développement, 250,* 39–58.

Odero, W. (2009). Motorcycle injuries in East Africa: Magnitude, risk factors and prevention. *RTIRN Regional Workshop*, Accra, Ghana, décembre 2009.

Odiwuor, C. W., Nyamusi, E., & Odero, W. (2015). Incidence of road traffic crashes and pattern of injuries among commercial motorcyclists in Naivasha town. *International Journal of Applied Research, 1*(11), 541–549.

Oyono, Y., Gjerde, H., Kelley-Baker, T., Asongalem, E. A., & Kouomogne Nteungue, B. A., et al. (2022). Prevalence of alcohol among drivers, riders and pedestrians injured in road traffic crashes in Cameroon: A cross-sectional study. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion, 29*(3), 340–347.

Paul Muriithi, N. (2020). Prevalence and factors associated with commercial motorcycle accidents in Embu County, Kenya.

Raga, A., Asres, A. W., Samuel, S., Addisu, T., & Abreha, S. (2024). Motorcycle accident and associated factors among commercial motorcycle drivers in Kindo Koyisha Woreda, Southern Ethiopia. *Open Transportation Journal, 17*(1). Disponible sur : https://opentransportationjournal.com/VOLUME/17/EPUB-ABSTRACT/EA-TOTJ-2022-45/.

Simon, I. K., Charles, M. M., Pascal, K. M., Irène, K. U., Julie, N. K., & Oscar, L. N., et al. (2019). Facteurs associés aux accidents de la route dans la ville de Lubumbashi. *Afrique Santé Publique & Développement.*

Swaddiwudhipong, W., Boonmak, C., Nguntra, P., & Mahasakpan, P. (1998). Effect of motorcycle rider education on changes in risk behaviours and motorcycle-related injuries in rural Thailand. *Tropical Medicine & International Health, 3*(10), 767–770.

Tumwesigye, N. M. (2015). Minimal data set with variables for the main final multivariable regression analysis for a study on factors associated with road

traffic injuries among motorcyclists in Kampala, Uganda. *Harvard Dataverse.* Disponible sur : https://dataverse.harvard.edu/dataset.xhtml?persistentId=doi:10.7910/DVN/RSOQ5E.

World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018.* Geneva, Switzerland. Disponible sur : https://iris.who.int/handle/10665/276462.

Wilson, O. (2022). Epidemiological profile and preventive strategies for traffic accidents in East Africa.