

**PRATIQUE DE MOTO ET COMPETENCES
PSYCHOSOCIALES CHEZ LES JEUNES
BUKAVIENS**

Bernard Banza

► **To cite this version:**

Bernard Banza. PRATIQUE DE MOTO ET COMPETENCES PSYCHOSOCIALES CHEZ LES JEUNES BUKAVIENS. 26 PAGES. 2014. <hal-00995614>

HAL Id: hal-00995614

<https://hal-auf.archives-ouvertes.fr/hal-00995614>

Submitted on 23 May 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

PRATIQUE DE MOTO ET COMPETENCES PSYCHOSOCIALES CHEZ LES JEUNES BUKAVIENS

PAR

Bernard BANZA NZINGA*

RESUME

Si le problème de la jeunesse scolarisée a toujours retenu l'attention des chercheurs, lorsqu'il s'agit des jeunes déscolarisés, délinquants et spécialement des jeunes de la rue, le problème prend un relief particulier et l'observateur de la vie quotidienne est frappé par la débrouillardise de ces jeunes. Nous nous sommes pencher sur le cas de jeunes motards de la ville de Bukavu en raison des faits observés sur le terrain notamment dans les rapports qu'ils développent vis-à-vis de leurs clients, de leurs patrons et entre eux-mêmes dans leur corporation. L'objectif de cette étude est de mettre en lumière le développement de quelques compétences psychosociales chez les jeunes motards de Bukavu avec l'impact d'intégration sociales qui en résulte.

Mots clés : Jeunes, Déscolarisés, Compétences, Psychosociales

ABSTRACT

The problem of schooled youth has always attracted the attention of researchers. However when the case turns towards unschooled youth, delinquents, and especially street kids, the problem takes a particular state. The observer of daily life is thus attracted by the resourcefulness of the latter kind of youth. In this study, our attention has been attracted by the case of bikers in Bukavu town with regard to field observed facts, especially as concerning the relationship which these bikers develop with their customers, with their bosses and among themselves in their corporation. The aim of this study is to enlighten the development of some psycho-social competences from Bukavu young bikers and the impact of social integration¹ which results from this situation.

Key Words: Youth, Unschooled, Competences, Psycho-Social.

¹* Assistant à l'Institut Supérieur Pédagogique de Bukavu (I.S.P.)

Introduction

L'objectif de la présente étude est de mettre en lumière le développement de quelques compétences psychosociales chez les jeunes motards de Bukavu, avec l'impact d'intégration sociales qui en résulte. L'homme par nature est un être social qui ne peut vivre dans la solitude. Il naît et grandit en famille, et toute sa vie il est en interaction avec ses semblables, dans le travail, au jeu, à l'école, etc.

Si le problème de la jeunesse scolarisée a toujours retenu l'attention des chercheurs, selon M.MATSORO (1994), lorsqu'il s'agit des jeunes déscolarisés, délinquants et spécialement des jeunes de la rue, le problème prend un relief particulier et l'observateur de la vie quotidienne est frappé par la débrouillardise de ces jeunes. Et, c'est dans les groupes que certains enfants développent leurs capacités et se tissent de nouvelles relations sociales.

SELON B.BOSOKONDO (1998) ET G.BOMBOLA (2002), LA REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO CONNAIT DEPUIS QUELQUES DECENNIES DES DIFFICULTES SOCIO-ECONOMIQUES, DES CONSEQUENCES DE GUERRES, DES PILLAGES, DE LA DESTRUCTION DU TISSU ECONOMIQUE. CELA A ENTRAINE L'ACCROISSEMENT DU CHOMAGE ET LE DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES INFORMELLES. CELLES-CI TOUCHENT NON PAS SEULEMENT LES ADULTES, MAIS AUSSI LES ENFANTS ET LES JEUNES. LES JEUNES S'ADONNENT DE PLUS EN PLUS AUJOURD'HUI AUX ACTIVITES LUCRATIVES. LES UNS SONT DESCOLARISES ET, POUR SURVIVRE, CERTAINS JEUNES ONT ABANDONNE L'ECOLE AU PROFIT DE CES ACTIVITES, LES AUTRES LES PRATIQUENT TOUT EN FREQUENTANT L'ECOLE.

ANASI DJUNUSA (2000) a trouvé que, de façon générale, les activités à caractère lucratif exercées par les adolescents accaparent leur intérêt et les détournent de l'école. Ils ne se préoccupent presque plus de leur avenir, mais ils s'intéressent à la résolution des problèmes actuels de survie. La crise sociopolitique persistante en République Démocratique du Congo les empêche d'envisager toute perspective d'avenir.

R.REYMOND (1986), dans son étude sur le développement social de l'enfant et de l'adolescent, et H. VANDENPLAS (1987), dans son étude sur

l'éducation et le développement social de l'enfant, ont trouvé que les activités à caractère économique des jeunes ne comportent pas seulement des conséquences néfastes sur leur développement mais aussi cela leur permet de développer certaines compétences psychosociales nécessaires à l'exercice de ces activités.

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 1994) définit les compétences psychosociales comme « la capacité d'une personne à répondre avec efficacité aux exigences et aux épreuves de la vie quotidienne. C'est l'aptitude d'une personne à maintenir un état de bien-être mental en adoptant un comportement approprié et positif à l'occasion des relations entretenues avec les autres, avec sa propre culture et son environnement ».

D'après. P. MERLEAU (1977), il s'agit de considérer les compétences psychosociales comme des capacités qu'a un individu de mettre en œuvre une série d'habiletés sociales (cognitives, affectives, comportementales) lui permettant d'atteindre les buts sociaux et de s'adapter à un contexte social donné.

Si nous avons choisi de nous pencher sur le cas de jeunes motards de la ville de Bukavu, c'est en raison des faits observés sur le terrain notamment dans les rapports qu'ils développent vis-à-vis de leurs clients, de leurs patrons et entre eux-mêmes dans leur corporation. Parmi eux, une grande solidarité se développe par exemple en cas d'un accident de circulation ou d'éventuelles menaces formulées par des tiers. De même, il arrive fréquemment qu'un motard cède son client à un autre ou lui signale d'embarquer un client qui se trouve dans les parages.

Avec leurs clients, il y a souvent des scènes de négociations, de discussions, ou d'échanges. Ce qui sous-entend compréhension, compassion et même sacrifice. Parfois aussi, pendant leurs activités, il y a dialogue avec les clients ou surtout les clientes. Il y a écoute des problèmes d'autrui et c'est l'occasion de donner des conseils, d'aider l'autre. Certains clients sont exigeants et imposent l'allure à laquelle on doit rouler, ou l'itinéraire à suivre. Dans d'autres cas, un client peut vouloir s'arrêter pour bavarder avec une connaissance. Évidemment, le motard devra s'armer de patience. Il arrive aussi que certains clients soient malhonnêtes ou escrocs en s'échappant sans avoir payé la course...il faut encore supporter. Sans oublier des clientes qui, au lieu de déboursier des espèces, cherchent à présenter leurs charmes, à « séduire » le transporteur

ou à le payer « sexuellement » : tout cela exige maturité.

Enfin, dans leurs relations avec leurs patrons, on peut constater que ceux-ci affichent des caractères variés qu'il faut apprendre à connaître afin de se comporter comme il convient. Quand il y a des incidents ou des accidents, quand on n'a pas réalisé de recettes suffisantes, il faut savoir négocier pour obtenir sa part.

Bref, le métier de motard exige que le jeune développe beaucoup de capacités de gestion des relations humaines et cela, à plusieurs niveaux. Cela demande que le jeune qui pratique le transport des personnes sur moto comme activité de survie développe des compétences nécessaires pour gérer convenablement ses relations avec les autres. D'où, notre problème d'identifier les compétences relationnelles que ces jeunes développent pour résoudre les problèmes qu'ils rencontrent dans les activités qu'ils exercent. Nous nous sommes posé à ce sujet les questions suivantes :

- ❖ QUELLES COMPÉTENCES PSYCHOSOCIALES LES JEUNES MOTARDS SONT-ILS TENUS A DEVELOPPER ENTRE EUX AU SEIN DE LEUR CORPORATION ?
PEUT-ON PARLER D'UNE VÉRITABLE SOLIDARITE PROFESSIONNELLE ?

LESQUELLES DEVELOPPENT-ILS VIS-A-VIS DE LEURS CLIENTS ?

ENFIN, LESQUELLES DEVELOPPENT-ILS VIS-A-VIS DE LEURS PATRONS ?

POUR REpondre EN CES QUESTIONS, NOUS AVONS EMIS LES HYPOTHESES SUIVANTES :

1. Des compétences psychosociales susceptibles de créer une véritable solidarité soutiennent les relations entre les jeunes motards;

Les rapports entre les jeunes motards et leurs clients seraient plus marqués par la coopération que par la nuisance ;

Les rapports avec leurs patrons seraient plutôt basés sur les capacités de négociation.

Dès lors, notre étude poursuit l'objectif fondamental d'identifier les compétences psychosociales que les motards sont obligés de développer pour maintenir leurs rapports avec les trois couches sociales que nous venons de citer.

Pour notre démarche méthodologique nous disons un mot sur la constitution de notre population d'étude, notre technique de récolte de données. Enfin, nous donnerons les résultats obtenus quant aux compétences psychosociales dédiés.

O.2.DEMARCHE METHODOLOGIQUE

2.1. POPULATION ET ECHANTILLON D'ETUDE

2.1.1. POPULATION D'ETUDE

EN PRINCE, TOUS LES JEUNES MOTARDS DE BUKAVU CONSTITUERAIENT NOTRE POPULATION D'ETUDE. CEPENDANT, IL N'A PAS ETE POSSIBLE DE CONNAITRE AVEC EXACTITUDE L'EFFECTIF DE CETTE POPULATION. NOUS AVONS ALORS CONSTITUE UN ECHANTILLON REPRESENTATIF.

LES VARIABLES RETENUES SONT : AGE ET NIVEAU D'ETUDES, QUI PEUT ETRE TRES INFERIEUR OU MOYEN. NOUS DISONS « TRES INFERIEUR » POUR LES JEUNES MOTARDS QUI N'ONT PAS FRANCHI LE CYCLE DU PRIMAIRE ET « MOYEN » POUR CEUX QUI ONT ATTEINT LES HUMANITES, AVEC UN NIVEAU PERMETTANT D'ACCEDER A UN METIER DONNE. SOIT DIT EN PASSANT QUE NOUS N'AVONS PAS ABORDE LE NIVEAU SUPERIEUR DU FAIT QU'AUCUN DE NOS SUJETS ENQUETES N'EN AVAIT PAS DU TOUT.

2.1.2. ECHANTILLON D'ETUDE

EN CE QUI NOUS CONCERNE, NOUS AVONS UTILISE UN ECHANTILLON OCCASIONNEL DE 70 JEUNES MOTARDS OPERANT DANS CHACUNE DES COMMUNES DE LA VILLE DE BUKAVU. CETTE TECHNIQUE CONSISTE A INCLURE DANS L'ECHANTILLON TOUT INDIVIDU DE LA POPULATION DISPONIBLE AU MOMENT DE L'ENQUETE. ELLE S'EST IMPOSEE A NOTRE ETUDE COMPTE TENU DE L'INCERTITUDE DE RENCONTRER NOS SUJETS ET SURTOUT SUITE A LEUR MOBILITE EN QUETE DES CLIENTS.

PRECISONS ICI QUE CES JEUNES MOTARDS AVAIENT DEJA ABANDONNE L'ECOLE. ILS NE SONT PLUS ELEVES ET EXERCENT LEURS ACTIVITES DE FAÇON CONTINUE ET PERMANENTE.

TABLEAU N°1 : REPARTITION DES SUJETS SELON L'AGE

	EFFECTIF	POURCENTANCE
15-25 ANS	30	42.86
26-35 ANS	40	57.14
TOTAL	70	-

% - 100

SOURCE: NOS ENQUÊTES.

Sur 70 sujets enquêtés, 30 sont âgés entre 15 et 25 ans et 40 entre 26 et 35 ans.

En outre, la plus grande partie de nos sujets, 40 au total, soit 57,14 %, ont un âge permettant d'accéder à un métier donné (26-35 ans). Cette tranche montre que notre échantillon est composé seulement de jeunes gens.

Tableau n°2 : Répartition des jeunes motards selon le niveau d'études

	TRES INFERIEUR	Moyen	TOTAL	%
15-25 ANS	13	4	17	24.3
26-35 ANS	30	23	53	75.7
TOTAL	43	27	70	-
%	61.4	38.6	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Il ressort de ce tableau que 43 sujets, soit 61.4% de nos enquêtés, ont un niveau d'études très inférieur contre 27 sujets, soit 38.6 %, ayant un niveau moyen ; 17 sujets, soit 24.3%, ont un âge variant entre 15 et 25 ans et 53 sujets, soit 75.7%, ont un âge permettant d'accéder à un métier donné (26-35 ans).

2.1.3. TECHNIQUE DE RECOLTE DE DONNEES

Les méthodes qualitatives recourent principalement à trois techniques de base pour récolter les données. Il s'agit de l'observation participante ; les entrevues ou entretiens ainsi que la documentation. C'est cette deuxième technique (entretien) que nous avons adoptée.

Pour ne pas fausser les résultats, nous nous sommes servi d'un canevas pour arriver à puiser, si pas totalement mais en grande partie, les éléments dont on avait besoin.

Dans les entrevues, nous devrions avoir une idée sur les *questions à*

poser, mais nous n'étions pas soumis aux exigences de la structure "rigoureuse".

Nous devrions d'abord chercher à établir la crédibilité, nous faire accepter, développer un climat de sympathie avec nos interlocuteurs pour nous permettre d'aborder nos questions de recherche. L'entretien s'est déroulé dans une concertation libre, non directive.

III. PRESENTATION ET ANALYSE DES DONNEES

3.1. MODALITES DE PRESENTATION DE DONNEES

Nous partons de trois thèmes retenus dans notre recherche, chacun ayant des sous-thèmes. L'analyse s'est limitée aux fréquences, aux pourcentages et au test de chi deux qui nous a aidé à tester le degré de signification.

3.2. PRESENTATION DE RESULTATS

3.2.1. RAPPORTS ENTRE LES JEUNES MOTARDS DANS LEUR CORPORATION

LES RELATIONS SUIVANTES ONT ETE DEGAGEES COMME SOUS-THEMES

A) DU THEME SOLIDARITE

LA QUESTION QUE NOUS AVONS POSEE AUX JEUNES MOTARDS EST CELLE DE SAVOIR SI LA SOLIDARITE EXISTE OU N'EXISTE PAS ENTRE EUX-MEMES. VOICI LEURS REPONSES:

Tableau n°5: Solidarité des motards selon la tranche d'âge.

Age	Existe	N'existe pas	Total	%
15-25 ans	14	2	16	22,86
26-35 ans	44	10	54	77,14
Total	58	12	70	-
%	82,86	17,14	-	100

Source: Nos enquêtes

LE TABLEAU CI-DESSUS REVELE QUE SUR LES 70 SUJETS ENQUETES, 58 SUJETS, SOIT 82,86 %, DISENT QUE CETTE SOLIDARITE EXISTE CONTRE 12 SUJETS, SOIT 17,14 %, QUI DISENT QUE CETTE SOLIDARITE N'EXISTE PAS ENTRE EUX.

IL S'AVERE QU'EN APPLIQUANT LE TEST DE CHI-CARRE AVEC $DL = 1$ AU SEUIL DE 5 %, LE $\chi^2 = 0,315$ EST NON SIGNIFICATIF AVEC UNE PROBABILITE ASSOCIEE DE 3.841. AVEC CES RESULTATS, ON ACCEPTE L'HYPOTHESE NULLE SELON LAQUELLE IL N'EXISTE AUCUNE DIFFERENCE ENTRE LES FREQUENCES D'OCCURRENCE RELATIVES A L'EXISTENCE DE SOLIDARITE SELON CES DEUX TRANCHES D'AGES. CE QUI INDIQUE QUE LA VARIABLE AGE N'A AUCUN EFFET SUR LE FAIT D'ETRE SOLIDAIRE DES JEUNES MOTARDS.

POUR APPROFONDIR CET ASPECT, NOUS AVONS EXAMINE STATISTIQUEMENT LES RAISONS AVANCEES PAR CEUX QUI ONT AFFIRME QUE LA SOLIDARITE EXISTE ENTRE LES JEUNES MOTARDS ET CEUX QUI EN ONT NIE.

3.3.1.1. CEUX QUI SOUTIENNENT L'EXISTENCE DE LA SOLIDARITE ENTRE JEUNES MOTARDS DE BUKAVU

POUR CETTE CATEGORIE, NOUS AVONS POSE LA QUESTION DE SAVOIR, QUELS SONT LES SIGNES DE CETTE SOLIDARITE ? VOICI LES REPONSES OBTENUES:

Tableau n°6 : oui il y a solidarité : raisons

	Acciden t	Travail d'équip e	Mésentente avec clients	Arrestatio n	Décès	Total	%
15-25 ans	5	1	2	4	9	21	36,2 0
26-36 ans	8	11	5	8	5	37	63,8 0
Total	13	12	7	12	14	58	-
%	22.41	20.68	12,06	20,68	24.17	-	100

Source: Nos enquêtes

Il ressort de ce tableau que 14 sujets, soit 24,17 % manifestent leur solidarité surtout en cas de décès ; 13 sujets, soit 22,41%, manifestent leur solidarité surtout en cas d'accident, 12 sujets, soit 2,68 %, ont dit qu'ils exercent un travail d'équipe ; 12 sujets, soit 2,68 %, ont dit que la solidarité est présente en cas d'arrestation d'un ami motard ; 7 sujets, soit 12,06 %, ont déclaré que la solidarité se manifeste en cas de

mésentente avec les clients.

En recourant à l'épreuve de signification de chi- deux, nous constatons qu'il n'y a pas de différence significative entre les raisons avancées par les enquêtés en ce qui concerne l'existence ou la non existence de solidarité des jeunes motards, à savoir : l'accident, le travail d'équipe, la mésentente avec les clients, l'arrestation et le décès (le $X^2_C=5.258 < X^2_t=9.488$)

3.3.1.2. Ceux qui rejettent l'existence de la solidarité entre jeunes motards

A ce niveau, nous avons posé la question pour savoir pourquoi il n'y a pas solidarité. Les réponses sont reprises dans le tableau ci-après :
Tableau n°6 : non, pas de solidarité : pourquoi ?

	Pas concret	Risque vol moto	Concurrence	Peur des militaires	Total	%
15-25 ans	2	1	1	1	5	41,67
26-35 ans	2	2	1	2	7	58,33
Total	4	3	2	3	12	-
%	33,33	25	16,67	25	-	100

Source: Nos enquêtes

LE TABLEAU CI-DESSUS REVELE LE POURQUOI DE NON SOLIDARITE ENTRE LES JEUNES MOTARDS. ET LES RAISONS SONT MULTIPLES : 33,33 % DES SUJETS ONT DIT QUE CETTE SOLIDARITE N'EST PAS CONCRETE, C'EST-A-DIRE QU'ELLE EST DE NOM TOUT SIMPLEMENT ; 25 % ONT DIT QU'IL Y A RISQUE DE VOLER LA MOTO DU PATRON, 25 % INDIQUENT QU'ILS ONT SOUVENT PEUR DES MILITAIRES ET DES POLICIERS ET 16,67 % ont dit que c'est un problème de concurrence.

En appliquant le test de chi-carré avec le dl = 3 au seuil de 5 % le $X^2 = 1.905$ avec la probabilité associée de 7.815, le test est non significatif. C'est dire que si ces motards ne manifestent pas la solidarité cela n'est pas en rapport avec leur âge.

B) DISPUTES OU COLLABORATION

LA QUESTION QUE NOUS AVONS POSEE AUX JEUNES MOTARDS EST CELLE DE SAVOIR S'IL Y A DISPUTE OU COLLABORATION ENTRE EUX PENDANT QU'ILS EXERCENT

LEUR ACTIVITE. VOICI LES REPONSES OBTENUES A CE SUJET :

Tableau n°8 : y a-t-il dispute ou collaboration ?

	Collaboratio n	Dispute	Total	%
15-25 ans	13	3	16	22,86
26-35 ans	40	14	54	77,14
Total	53	17	70	-
%	75,71	24,29	-	100

Source: Nos enquêtes

IL RESSORT DE CE TABLEAU QUE POUR L'ENSEMBLE DE NOS ENQUETES, 53 SUJETS, SOIT 75,71 %, INDIQUENT QU'IL Y A COLLABORATION ENTRE LES MOTARDS. C'EST-A-DIRE QU'ILS PEUVENT SE SIGNALER LES CLIENTS OU CEDER DES CLIENTS A LEURS CAMARADES ; 17 SUJETS SOIT 24,29 % INDIQUENT QU'IL Y A SOUVENT DISPUTE ENTRE EUX.

En utilisant le test de chi-carré avec le $df = 1$ au seuil de 5 %, le chi-carré = 0,533 avec la probabilité associée à 3,841, le test est non significatif. En d'autres termes, il n'existe pas un lien entre le fait de collaborer ou de se disputer et les âges des motards.

3.3.2.1. Les partisans de la « collaboration »

La question que nous avons posée aux motards est celle de savoir dans quelles circonstances se fait sentir cette collaboration. Nous avons trouvé les réponses suivantes :

Tableau n°9: Collaboration: Justification

	15-25 ans	26-35 ans	Total	%
Clients nombreux	4	7	11	20,76
Suspension travail	2	11	13	24,52
Distance	1	4	5	9,43
Désaccord prix	3	9	12	22,65

Panne moto	1	2	3	5,66
Ordre d'arrivée	3	5	8	15,09
Montant atteint	0	1	1	1,89
Total	14	39	53	-
%	26,41	73,59	-	100

Source: Nos enquêtes

IL RESSORT DE CE TABLEAU QUE SUR LES 53 SUJETS AYANT REPONDU A CETTE QUESTION, 20,76 % CEDENT OU SIGNALENT UN CLIENT A UN AMI DU FAIT QUE LES « CLIENTS SONT NOMBREUX », 24.52 % AU CAS OU IL « SUSPEND » LUI-MEME LE TRAVAIL (EN CAS DE FATIGUE OU S'IL VEUT PRENDRE UN REPOS PAR EXEMPLE), 9.43 % EN CAS DE « DISTANCE LONGUE A PARCOURIR », 22,65%, EN CAS DE « DESACCORD SUR LE PRIX » AVEC LES CLIENTS, 5,66 % EN CAS DE PANNE DE MOTO, 15,09 % DU FAIT DE L'ORDRE D'ARRIVEE ET 1,89 % SI LE MOTARD A DEJA « ATTEINT UN MONTANT » SATISFAISANT.

En appliquant le test de chi-carré avec le dl = 6 au seuil de 5 %, le $X^2_c = 3,843$ avec une probabilité associée de 12.592, le test est non significatif. C'est-à-dire l'âge des motards ne détermine pas les différentes justifications en rapport avec leur collaboration.

3.3.2.2. Les défenseurs de la « dispute »

On s'intéresse ici à connaître les raisons qui empêchent certains motards à ne pas céder ou signaler les clients à leurs amis motards.

Tableau n°10: Dispute: raisons

	Toujours moi	Recherche d'argent	Choix du client	Total	%
15-25 ans	1	2	1	4	23,53

26-35 ans	2	6	5	13	76,47
Total	3	8	6	17	-
%	17,65	47,06	35,29	-	100

Source: Nos enquêtes

IL SE REMARQUE QUE SI CERTAINS MOTARDS NE VEULENT PAS CEDER OU SIGNALER LES CLIENTS A LEURS AMIS MOTARDS, 17,65 % MONTRENT QU'ILS VEULENT « TOUJOURS A CE QUE ÇA SOIT LUI-MEME LE MOTARD » ; 47,06 % DISENT QU'ILS SONT A LA « RECHERCHE DE L'ARGENT » ET 35,29 % DISENT QUE CELA DEPEND DU « CHOIX DU CLIENT » LUI-MEME.

Le test de chi-carré avec le dl = 2 au seuil de 5 % donne une valeur égale à 2,019 avec la probabilité associée de 5.991, le test est non significatif. C'est dire que l'âge des motards ne détermine pas si les motards se disputent ou pas pendant qu'ils exercent leur activité.

c). ENTRAIDE

LA QUESTION EST CELLE DE SAVOIR S'IL Y A ENTRAIDE ENTRE LES MOTARDS PENDANT QU'ILS EXERCENT LEUR ACTIVITE. VOICI LA REPONSE A CE SUJET :

TABLEAU N°13: QUESTION D'ENTRAIDE

	OUI	NON	TOTAL	%
15-25 ANS	16	2	18	25,71
26-35 ANS	47	5	52	74,29
TOTAL	63	7	70	-
%	90	10	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Il ressort de ce tableau que 63 sujets, parmi lesquels 16 sujets âgés de 15 à 25 ans et 47 sujets âgés de 26 à 35 ans, soit 90 %, de nos enquêtés avouent que les motards s'entraident entre eux pendant qu'ils exercent leur activité ; 7 sujets, parmi lesquels 2 sujets, âgés de 15 à 25 ans et 5 sujets autres, âgés de 26 à 35 ans, soit 10%, disent qu'il n'y a pas d'entraide entre les motards.

En utilisant le test de chi - carré, $\chi^2_C = 1,559$ avec 1 dl au seuil de 5 % avec une probabilité associée de 3.841 le test est non significatif. Les opinions des motards interrogés sur l'existence ou non d'une entraide au sein de leur corporation ne sont pas fonction de leur âge.

ENTRAIDE : POURQUOI ?

LA QUESTION QUE NOUS AVONS POSEE AUX MOTARDS EST CELLE DE SAVOIR DANS QUELLE CIRCONSTANCE MANIFESTENT-ILS PLUS LEUR ENTRAIDE.

Tableau n°14 : Entraide pour quel aspect ?

	SE DONNER LES OUTILLAGES, DE L'EAU, LE REPAS	RÉPARATION MOTO	SE TRANSPORTER	SE CONSEILLER	TOTAL	%
15-25 ANS	11	7	7	4	29	41,43
26-35 ANS	14	7	13	7	41	58,57
TOTAL	25	14	20	11	70	-
%	35,71	20	28,57	15,72	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Il se remarque dans ce tableau que 25 sujets, soit 35,71 % se donnent les outillages, de l'eau, le repas ; 14 sujets, soit 20 %, s'entraident pour réparer leurs motos ; 20 sujets, soit 28,57%, se transportent en cas de difficultés ; 11 sujets, soit 15,72 %, se donnent souvent de conseils dans le seul but de s'entraider mutuellement.

Le chi - carré = 3.777 avec 3 dl au seuil de 5% avec une probabilité associée de 7.815 révèle que le test est non significatif. Les réponses des motards sur les aspects de l'entraide ne sont pas fonction de leur âge.

3.3.2. RELATIONS ENTRE LES JEUNES MOTARDS ET LEURS CLIENTS

3.3.2.1. Situations Générales

Notre préoccupation à ce niveau était de savoir quel genre de rapports les motards entretiennent avec leurs clients.

Les réactions obtenues à ce niveau sont les suivantes :

Tableau n°15 : Rapports avec les clients.

	Bons	mauvais	Ça depend	Total	%
15-25 ans	10	5	1	16	22.86

26-35 ans	43	8	3	54	77.14
Total	53	13	4	70	-
%	75.71	18.58	5.71	-	100

Source: Nos enquêtes

Il ressort de ce tableau que 53 sujets, soit 75,71% des jeunes motards montrent qu'ils entretiennent de bons rapports avec leurs clients ; 13 sujets soit 18,58% indiquent qu'ils entretiennent des mauvais rapports avec leurs clients et 4 sujets, soit 5,71%, montrent que ces rapports dépendent d'un client à un autre. En appliquant le test de chi-carré, le $X^2_c = 2,284$ avec 2 dl au seuil de 5% avec une probabilité associée de 5.991 le test non significatif. C'est-à-dire s'il y a bon ou mauvais rapports de motards et leurs clients, cela n'est pas fonction des âges des motards.

3.4.2. Clients capricieux

Notre problème est de savoir si les motards éprouvent des difficultés suite aux caprices de certains clients. Voici les réponses à ce sujet.

Tableau n°17 : Caprices des clients

	<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Total</i>	<i>%</i>
15-25 ans	15	4	19	27,14
26-35 ans	49	2	51	72,86
Total	64	6	70	-
%	91,43	8,57	-	100

Source: Nos enquêtes

Nous constatons que sur les 70 sujets ayant réagi à cette question, 64 sujets, parmi lesquels 15 sujets âgés de 15 à 25 ans et 49 sujets âgés de 26 à 35 ans, soit 91,43 % sont l'objet de caprices de la part de leurs clients ; 6 sujets, dont 4 sujets âgés de 15 à 25 ans et 2 sujets âgés de 26 à 35 ans, soit 8,57 % ne reconnaissent pas ces caprices.

Le $X^2 = 1,54$, avec 1 dl au seuil de 5 % avec probabilité associée de 3.841 révèle que le test est non significatif. C'est à dire que si les motards sont sujets de ces caprices de leurs clients, cela n'a pas de rapport avec leur âge.

3.4.4. Raisons des caprices des clients

La question que nous avons posée aux jeunes motards est celle de savoir s'ils sont l'objet de caprices de la part de leurs clients, quelles sont les raisons à la base de ces caprices ? Voici leurs réponses :

Tableau n°18: caprices: raisons

	Se moquer de nous	Imposer leur choix	Escales nombreuses	Total	%
15-25 ans	5	7	6	18	28,12
26-35 ans	16	16	14	46	71,88
Total	21	23	20	64	-
%	32,81	35,94	31,25	-	100

Source: Nos enquêtes

Nous remarquons que 32,81 % de nos enquêtes avouent comme raison qu'ils sont souvent l'objet de « moqueries », 35,94 % disent qu'ils sont souvent dans l'embarras du fait qu'on leur impose les choix d'itinéraire à suivre et 31,25 % sont souvent l'objet des escales nombreuses.

Le $\chi^2_c = 1,135$ avec 2 dl au seuil de 5 % avec une probabilité associée de 5.991 révèle que le test est non significatif. Autrement dit l'âge des motards n'influence en rien les caprices de leurs clients.

3.4.5. Approches de solution: réaction des motards

A ce sujet, nous avons voulu savoir quelles peuvent être les réactions des motards face aux caprices des clients. Les sujets ont émis les opinions suivantes:

Tableau n°19: Réactions

	15-25 ans	26-35 ans	Total	%
Abandonner le client	7	6	13	20,31
Se courber devant les Caprices	1	11	12	18,75
Discussion	3	18	21	32,81
Sacrifices	1	4	5	7,81
Ne pas se laisser faire	1	4	5	7,81

Chercher à s'entendre	3	5	8	12,5
Total	16	48	64	-
%	25	75	-	100

Source: Nos enquêtes

Il ressort de ce tableau que face à ces caprices dont sont souvent l'objet les transporteurs, 13 sujets, soit 20,31 %, abandonnent ces clients capricieux. 12 sujets, soit 18,75 %, se courbent devant ces caprices, 21 sujets, soit 32,81%, mènent des discussions en vue de trouver un compromis, 5 sujets, soit 7,81 %, font des sacrifices, c'est-à-dire abandonner l'argent, 5 autres sujets soit 7,81 % ne veulent pas se laisser faire, c'est-à-dire se laisser marcher par les clients, 8 sujets, soit 12,5 % cherchent à mieux s'entendre avec leurs clients.

EN APPLIQUANT LE TEST DE CHI-CARRE, AVEC 5 DL AU SEUIL DE 5 %, $\chi^2_C = 9.629$ AVEC UNE PROBABILITE ASSOCIEE DE 11.070 REVELE QUE LE TEST EST NON SIGNIFICATIF. EN D'AUTRES TERMES, LES REACTIONS DES MOTARDS FACE AUX CAPRICES DE LEURS CLIENTS NE SONT PAS FONCTION DE L'AGE.

3.4.6. CAS D'ESCROQUERIE OU TROMPERIE

LA QUESTION QUE NOUS AVONS POSEE AUX JEUNES MOTARDS ETAIT CELLE DE SAVOIR S'ILS SONT SOUVENT L'OBJET D'ESCROQUERIE OU DE TROMPERIE PENDANT QU'ILS EXERCENT LEUR ACTIVITE. VOICI LEURS REPONSES.

TABLEAU N° 20: ESCROQUERIE

	OUI	NON	TOTAL	%
15-25 ANS	13	3	16	22,86
26-35 ANS	50	4	54	77,14
TOTAL	63	7	70	-
%	90	10	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Nous constatons que sur les 70 sujets enquêtés, 63 sujets, dont 13 sujets âgés de 15 à 25 ans et 50 sujets âgés de 26 à 35 ans, soit 90 %, reconnaissent qu'ils sont souvent l'objet d'escroquerie ou de tromperie pendant qu'ils exercent leur activité ; 7 sujets, parmi lesquels 3 sujets âgés de 15 à 25 ans et 4 sujets âgés de 26 à 35 ans, soit 10 %, qui ne reconnaissent pas le cas d'escroquerie ou de tromperie.

3.4.7. Agissements

A ce niveau, nous avons voulu savoir comment les motards réagissent face à l'escroquerie ou à la tromperie. Voici les réponses enregistrées à ce sujet.

TABLEAU N° 21 : AGISSEMENTS DES MOTARDS

	15-25 ANS	26-35 ANS	TOTAL	%
DISPUTE	2	9	11	15,71
SACRIFICE	2	8	10	14,29
COMPRÉHENSION	5	15	20	28,57
S'EN ALLER	4	6	10	14,29
SON PROBLÈME AVEC DIEU	2	8	10	14,29
MURMURER	2	7	9	12,85
TOTAL	17	53	70	-
%	24,29	75,71	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Il ressort de ce tableau que quand les jeunes motards sont l'objet d'escroquerie ou de tromperie, 11 sujets, soit 15,71% , se disputent souvent avec leurs clients, 10 sujets, soit 14.29%, font de sacrifices, c'est-à-dire abandonner l'argent ; 20 sujets, soit 28,57%, usent de la compréhension, 10 sujets, soit 14,29% cherchent à s'en aller pour gagner du temps, 10 sujets, soit 14,29%, disent que c'est le problème du client avec Dieu, c'est-à-dire que Dieu puisse s'en charger, 9 sujets, soit 12,85% en s'inquiétant trop commencent à murmurer.

Le chi-carré = 1,679 avec 5 dl au seuil de 5 % avec une probabilité associée de 11.070 révèle que le test est non significatif. C'est-à-dire que l'agissement des motards aux caprices de leurs clients n'est pas fonction de leur âge. Qu'ils soient âgés ou pas, tous agissent de la même façon.

3.4.8. Sexualité

La question que nous avons posée aux jeunes motards est celle de savoir quelle est leur réaction quand la cliente propose le sexe. Voici les réponses à ce sujet

TABLEAU N° 22 : CAS DES CLIENTES QUI PROPOSENT LE SEXE

	15-25 ANS	26-35 ANS	TOTAL	%
GAGE	2	6	8	11,42
ATTOUchement	5	1	6	8,57
SACRIFICE	4	11	15	21,43
PEUR VIH	3	6	9	12,86
PÉCHÉ	3	5	8	11,42
RAPPORT SEXUEL	3	12	15	21,43
PAYER APRÈS	2	1	3	4,29
JE SUIS MARIÉ	1	5	6	8,57
TOTAL	23	47	70	-
%	32,86	67,14	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Sur ces cas où les clients proposent le sexe aux jeunes motards, 8 sujets, soit 11,42 % des motards, refusent et préfèrent prendre quelque chose en « gage » (soit babouche, montre, ...), 6 sujets, soit 8.57%, se limitent aux « attouchements » ; 15 sujets, soit 21.43 %, font le « sacrifice », 9 sujets, soit 12,86 %, refusent de peur de contracter le VIH ; 8 sujets, soit 11.42% disent que c'est du « péché » aux yeux de Dieu, 15 sujets, soit 21.43 % autres, acceptent le « rapport sexuel » à cause de leur énergie perdue ; 3 sujets, soit 4.29 %, demandent aux clientes de « payer après » et 6 sujets, soit 8,57 % ,disent qu'ils ont des femmes à la maison.

Le $\chi^2_c = 3,640$ avec le dl = 7 au seuil de 5 % avec la probabilité associée de 14.067 révèle que le test est non significatif. C'est-à-dire que l'âge de motards ne joue pas du tout quand les clientes leur proposent le

sexe.

3.3.3. RELATIONS DES JEUNES MOTARDS AVEC LEURS PATRONS

a) La Qualité de rapport entre motards et patrons

LA QUESTION QUE NOUS AVONS POSEE AUX MOTARDS EST CELLE DE SAVOIR COMMENT ILS JUGENT LA QUALITE DE LEURS RAPPORTS AVEC LEURS PATRONS.

Voici les réponses.

TABLEAU N°23 : QUALITE DU RAPPORT MOTARD-PATRON

	SATISFAISANT	NON-SATISFAISANT	TOTAL	%
15-25 ANS	12	6	18	25,71
26-35 ANS	39	13	52	74,29
TOTAL	51	19	70	-
%	72,86	27,14	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Il ressort de ce tableau que 51 sujets soit 72,86 % entretiennent un rapport satisfaisant avec leur patron contre 19 sujets soit 27,14 qui entretiennent un rapport non satisfaisant avec leur patron.

b) Recettes insuffisantes

La question que nous avons posée aux motards est qu'ils nous disent ce qu'ils font au cas où la recette est insuffisante. Voici leurs réponses à cette question.

Tableau n°24 : Insuffisance de recettes

	15 – 25 ANS	26 – 35 ANS	TOTAL	%
NÉGOCIATION	11	24	35	50,00
DISCUSSION	3	11	14	20,00

DIALOGUE	1	8	9	12,86
CRÉER DES PANNES	0	4	4	5,71
CONVAINCRE LE PATRON	1	3	4	5,71
BLÂME	0	4	4	5,71
TOTAL	16	54	70	-
%	22,86	77,14	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Nous constatons que, au cas où la recette est insuffisante, 50,00 % de nos enquêtés recourent à la « négociation » pour résoudre le problème ; 20,00 % font des « discussions » avec leurs patrons ; 12,86 % recourent au « dialogue » ; 5,71 % « créent des pannes » de force pour avoir raison, cherchant à obliger leurs patrons à céder à leurs revendications, et 5,71 % d'autres sont l'objet de blâme de la part de leurs patrons.

c) Cas de difficulté ou incident

La question que nous avons posée aux jeunes motards est celle de savoir comment ils résolvent le problème en cas de difficultés, incidents ou pannes. Voici leurs réponses.

TABLEAU N°25: DIFFICULTES OU INCIDENTS

	15 – 25 ANS	26 – 35 ANS	TOTAL	%
CEDER RESPONSABILITE DU DOMMAGE AU PATRON	2	8	10	14,29
CEDER LA RESPONSABILITE DEGAT AU MOTARD	3	3	6	8,57
MISE EN COMMUN DE LA CONTRIBUTION POUR REPAPER LE DEGAT	4	10	14	20
DISCUSSION	0	5	5	7,14
DIALOGUE	4	23	27	38,57
IMPOSITION	1	3	4	5,71

PROMOTEUR DE L'ACCIDENT	1	3	4	5,71
TOTAL	15	55	70	-
%	21,42	78,58	-	100

SOURCE: NOS ENQUETES

Il ressort de ce tableau que, en cas de difficultés ou d'incidents, 10 sujets, soit 14,29 %, cèdent la « responsabilité du dommage causé au patron », 6 sujets, soit 8,57 % des motards, prennent eux-mêmes la responsabilité du dégât, 14 sujets, soit 20 %, font la contribution pour réparer le dégât, 5 sujets, soit 7,14 %, font des discussions sérieuses avec le patron quand celui-ci veut trop s'appesantir sur le problème, 27 sujets, soit 38,57 %, procèdent au dialogue, 4 sujets, soit 5,71 %, subissent simplement l'imposition de leur patron et enfin 4 sujets, soit 5,71 %, voient le promoteur de l'accident.

d) Niveaux d'études et la collaboration ou dispute

Notre problème était celui de savoir s'il existe un lien entre les niveaux d'études des jeunes motards et la collaboration ou la dispute entre eux. Voici les résultats obtenus à ce sujet.

TABLEAU N°26 : NIVEAUX D'ETUDE

	COLLABORATION	DISPUTE	TOTAL	%
TRÈS INFÉRIEUR	34	9	43	61,43
MOYEN	19	8	27	38,57
TOTAL	53	17	70	-
%	75,71	24,29	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Nous constatons que 53 sujets, soit 75,71 % des motards, collaborent entre eux contre 17 sujets, soit 24,29 %, qui font de la dispute. Et parmi les motards qui collaborent 43 sujets, soit 61,43 %, ont un niveau très inférieur et 27 sujets, soit 38,57 %, ont un niveau moyen.

En comparant ces résultats avec le test de chi-carré, le $X^2_c = 2,195$ révèle que la différence entre le niveau d'étude et la collaboration ou dispute est non significative au seuil de 5 % avec une probabilité associée de 3.841 et 1 dl. Autrement dit, il n'existe pas de lien entre le fait de collaborer ou de disputer et le niveau d'études des motards.

E) NIVEAUX D'ETUDES ET SEXUALITE

NOTRE PROBLEME EST CELUI DE SAVOIR S'IL Y A UN RAPPORT ENTRE LE NIVEAU D'ETUDES DES JEUNES MOTARDS ET LES CLIENTES QUI PROPOSENT LE SEXE. VOICI LES RESULTATS.

TABLEAU N°27: SEXUALITÉ

	TRÈS INFÉRIEUR	MOYEN	TOTAL	%
GAGE	3	4	7	10
ATTOUCHEMENT	3	3	6	8,57
SACRIFICE	10	4	14	20
PEUR VIH	5	4	9	12,86
PÉCHÉ	4	4	8	11,43
RAPPORT SEXUEL	11	4	15	21,43
PAYER APRÈS	3	2	5	7,14
JE SUIS MARIÉ	4	2	6	8,57
TOTAL	43	27	70	-
%	61,42	38,58	-	100

SOURCE: NOS ENQUÊTES

Il ressort de ce tableau que 10,00 % de nos enquêtés refusent la sexualité et prennent les choses en gage (babouche, montre,...) ; 8.57% se limitent aux attouchements ; 20% font le sacrifice ; 12.86 % ont peur de VIH ; 11.43% refusent l'acte sexuel pour ne pas commettre le péché ; 21.43% acceptent le rapport sexuel suite à leurs énergies perdues ; 7.14% demandent aux clientes de payer plus tard ; 8.57% disent qu'ils sont mariés et ne voudraient pas céder à la demande.

LE $X^2_C = 11,714$ REVELE QUE LA DIFFERENCE ENTRE LE NIVEAU D'ETUDES ET LA SEXUALITE EST NON SIGNIFICATIVE AU SEUIL DE 5 % AVEC UNE PROBABILITE ASSOCIEE DE 14.067 ET 7 DL. EN D'AUTRES TERMES, IL N'EXISTE PAS DE RAPPORT ENTRE L'ACTE SEXUEL ET LE NIVEAU D'ETUDES DES JEUNES MOTARDS.

F) NIVEAU D'ETUDES ET QUALITE DU RAPPORT AVEC LES PATRONS

NOUS AVONS VOULU SAVOIR SI LA QUALITE DU RAPPORT QUE LES MOTARDS ENTRETIENNENT AVEC LEUR PATRON EST FONCTION DU NIVEAU D'ETUDES. VOICI LES RESULTATS OBTENUS A CE SUJET.

Tableau n° 28 : Qualités des rapports

	Satisfaisant	Non- satisfaisant	Total	%
Très inférieur	33	9	42	60
Moyen	18	10	28	40
Total	51	19	70	-
%	72.86	27.14	-	100

Source: Nos enquêtes

Il se remarque que 51 sujets, soit 72,86 %, jugent que le rapport qu'ils entretiennent avec leur patron est satisfaisant contre 19 sujets, soit 27,14 %, qui jugent que ce rapport est non satisfaisant du fait qu'il y a chaque fois de tiraillement, mésentente avec les patrons.

Le $X^2_C = 1,415$ révèle que la différence entre le niveau d'études et la qualité de rapport est non significatif au seuil de 5 % avec une probabilité associée de 3.841 et 1 dl. En fait, la qualité du rapport que les motards entretiennent avec leurs patrons n'est pas fonction du niveau d'études de jeunes motards.

CONCLUSION ET PERSPECTIVES

APRES ANALYSE ET INTERPRETATION DE DONNEES RECOLTEES, LES PRINCIPAUX RESULTATS SONT LES SUIVANTS :

EN CE QUI CONCERNE LES RAPPORTS ENTRE LES JEUNES MOTARDS DANS LEURS

CORPORATIONS, 82,86 % DE NOS ENQUETES, MONTRENT QUE LES MOTARDS SONT *SOLIDAIRES* ENTRE EUX CONTRE 17,14 % QUI MONTRENT QUE CETTE SOLIDARITE N'EXISTE PAS, QU'ELLE N'EST PAS CONCRETE, QU'IL Y A RISQUE, EN MANIFESTANT CETTE SOLIDARITE, DE SE FAIRE VOLER LA MOTO, ET QUE, LA SOLIDARITE EN QUESTION, N'EXISTE QUE DE NOM.

La solidarité manifestée par les motards entre eux se remarque le plus souvent en cas d'accidents, soit 22,41 %, en cas de dispute avec les clients ou de tierces personnes, soit 14,28 %, en cas d'arrestation ou de menace d'arrestation, soit 20,68 %, en cas de décès d'un autre motard, soit 24,17 % et 20,68 % du fait qu'ils réalisent un « travail d'équipe ».

EN CE QUI CONCERNE LE PROBLEME DE DISPUTES OU *COLLABORATION* ; 75,71 % DE NOS ENQUETES INDIQUENT QU'IL Y A *COLLABORATION* ENTRE LES MOTARDS; C'EST-A-DIRE QU'ILS PEUVENT SE SIGNALER LES CLIENTS OU CEDER UN CLIENT EN FAVEUR DE SON COEQUIPIER ; 24,29 % INDIQUENT QU'IL Y A SOUVENT DISPUTE ENTRE LES MOTARDS.

LA *COLLABORATION* SIGNALÉE PLUS HAUT SE JUSTIFIE PAR LE FAIT QUE LES « CLIENTS SONT NOMBREUX », OU LORSQUE LA FATIGUE OU LA FAIM OBLIGE QUELQU'UN DE SUSPENDRE LE TRAVAIL ET DE RETOURNER CHEZ SOI, LE PROBLEME SE POSE AUSSI LORSQU'IL N'EST PAS DISPOSE A PRENDRE CE CLIENT LA, PROBLEME LIÉ A « LA DISTANCE » A EFFECTUER, EN CAS DE « DESACCORD SUR LE PRIX DE LA COURSE » AVEC LE CLIENT, « PANNE DE MOTO », OU SIMPLEMENT LORSQU'ON SE DECIDE DE SUIVRE L'ORDRE D'ARRIVÉE, ETC.

EN CE QUI CONCERNE LES PROBLEMES LIÉS AUX JEUNES MOTARDS DANS LEURS RELATIONS AVEC LES CLIENTS, 75,71 % DES JEUNES MOTARDS ENTRETIENNENT DE BONS RAPPORTS AVEC LEURS CLIENTS, CONTRE 18,58 % QUI INDIQUENT QU'ILS ENTRETIENNENT DE MAUVAIS RAPPORTS AVEC LEURS CLIENTS, 5,71 % MONTRENT QUE CE RAPPORT DEPEND D'UN CLIENT A UN AUTRE.

POUR RESOUDRE CE PROBLEME DE CAPRICES, CERTAINS MOTARDS ABANDONNENT TOUT SIMPLEMENT LES CLIENTS CAPRICIEUX, D'AUTRES SE COURBENT DEVANT CES CAPRICES, D'AUTRES ENCORE FONT DE SACRIFICES ET ACCEPTENT DE PERDRE LEURS DROITS, ALORS QUE D'AUTRES NE SE "LAISSENT PAS FAIRE" ET FONT LA "DISCUSSION" AVEC CES CLIENTS CAPRICIEUX.

En ce qui concerne le problème lié aux jeunes motards en relation avec leur patron, 72,86 % des motards ont un rapport "satisfaisant" avec leur patron contre 27,14 % qui entretiennent un rapport non satisfaisant avec leur patron.

POUR CE QUI EST DE NOS HYPOTHESES, LA PREMIERE SELON LAQUELLE IL Y AURAIT DES COMPETENCES SOCIALES QUE LES JEUNES MOTARDS DEVELOPPENT DANS LEUR METIER ENTRE MEMBRES DE LEUR CORPORATION EST CONFIRMEE.

QUANT A LA DEUXIEME SELON LAQUELLE LES JEUNES MOTARDS DEVELOPPERAIENT DES COMPETENCES PSYCHOLOGIQUES CAPABLES DE LEUR PERMETTRE DE GARDER DE BONNES RELATIONS AVEC LEURS CLIENTS EST AUSSI CONFIRMEE. NOUS AVONS REMARQUE PAR EXEMPLE QU'ILS ONT DES BONS RAPPORTS AVEC LEURS CLIENTS. ET QUE FACE A LA MOQUERIE, A L'IMPOSITION DU CHOIX ET AUX ESCALES NOMBREUSES DE LA PART DE LEURS CLIENTS, ILS DEVELOPPENT LES COMPETENCES SOCIALES TELLES QUE ABANDONNER LES CLIENTS, SE COURBER DEVANT SES CAPRICES, USER DE LA DISCUSSION, FAIRE DES SACRIFICES, CHERCHER A S'ENTENDRE, ETC.

QUANT A LA TROISIEME HYPOTHESE SELON LAQUELLE LA REALISATION DU METIER DE MOTARDS EXIGERAIT LE DEVELOPPEMENT DE CAPACITES DE NEGOCIATION EN PARTICULIER VIS-A-VIS DU PATRON, EST AUSSI CONFIRMEE. NOUS AVONS CONSTATE QU'AU CAS OU LA RECETTE EST INSUFFISANTE, 50 % DE NOS ENQUETES RECOURENT A LA "NEGOCIATION" POUR RESOUDRE LE PROBLEME.

D'où, les perspectives suivantes :

* Que le pouvoir public et les organisations non gouvernementales entretiennent les routes pour permettre aux motards d'être à l'aise dans l'exécution de leur tâche;

* Que le gouvernement soutienne l'encadrement des motards à travers l'Institut National de Préparation Professionnelle (INPP) en insistant sur le code de la route pour qu'ils soient à l'aise en circulant et éviter ainsi des accidents;

* Que le gouvernement leur inculque la notion de Santé Communautaire en leur recommandant de respecter certains jours de repos, les soins corporels et d'autres conseils en rapport avec leur santé.

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES

- MERLEAU P. (1977), La structure du comportement, Paris, PUF.

- REYMOND R. B. (1986), LE DEVELOPPEMENT SOCIAL DE L'ENFANT ET DE L'ADOLESCENT, MARDAGA, 11EME EDITION.

VANDENPLAS H. C. (1979, 1987), ÉDUCATION ET DEVELOPPEMENT SOCIAL DE L'ENFANT, PARIS, PUF.

II. **THESES & MEMOIRES DE D.E.S**

BOSOKONDO B. (1998), Comportement pro social et raisonnement moral pro social chez les écoliers de Kisangani, Une contribution à l'étude du développement de l'altruisme en milieu urbain congolais, Thèse inédite, UNIKIS, FPSE.

MATSORO M. (1994), Esquisse d'une échelle de valeurs des jeunes de la rue, DES, UNIKIS.

III. **MEMOIRES & TFC**

BOMBULA G. (2002), Évolution des acquis scolaires en compétences de la vie courante chez les élèves en fin de quatrième année primaire, Mémoire inédit, UNIKIS, FPSE.

ANASI D. (2002), Les initiatives à caractère économique des quelques adolescents de Kisangani et leur impact sur l'éducation familiale de ces derniers, TFC inédit, UNIKIS, FPSE.

IV. **COURS ET REVUE**

BOSONKONDO B. (2005, 2006), Psychologie de l'enfant et de l'adolescent, Cours inédit, UNIKIS, FPSE.
O.M.S. 1994