

L'ED' SED LENNOITUTITSNI TNEMERDACNE NE SIXAT-OTOMCD ETÔ'IAL ED SAC EL :ERIOV ED ELLIVKOGOHR

DOSSO Namodé Alice Binaté, Enseignante chercheuse en Criminologie,
Université Peleforo GON COULIBALY, Korhogo,

Et

KONE Doyergué, administrateur Civil, Chef de Cabinet

RÉSUMÉ

Pratiquée depuis des décennies dans divers pays d'Afrique et les grandes villes et capitales du monde, l'activité des moto-taxis est apparue également dans plusieurs villes ivoiriennes, dont Korhogo, lieu de notre recherche. Les chiffres montrent qu'en 2016, sur les 1220 interventions enregistrées par les sapeurs pompiers, 1097 accidents impliquaient les engins à 2 roues et autres engins assimilés.

L'objectif de cette étude est l'analyse de l'encadrement institutionnel de l'activité des moto-taxis dans la localité, au vu des répercussions négatives constatées dans la vie des usagers.

Pour ce faire, une étude qualitative a été mobilisée en 2020 auprès de trente (30) chauffeurs de taxis motos et huit (8) acteurs clés à savoir le directeur régional du transport, un commissaire de police ainsi qu'un membre de la préfecture, un membre police judiciaire, un responsable des sapeurs pompiers, un adjoint au maire et un responsable du service financier de la mairie et le président des taxis moto.

Les résultats démontrent clairement que le manque de cadre légal et administratif a longtemps emmenés acteurs du secteur du transport à avoir des comportements de nature à porter préjudice au bien être des populations. Cependant en 2021, l'Etat prend des textes nouveaux et des mesures qui devraient permettre de juguler les conséquences de la grande insécurité routière décriée.

Les théories socio-criminologiques du contrôle social et de la réaction sociale sur lesquelles s'appuient notre réflexion, stipulent que l'effet du contrôle social exercé à travers diverses actions de l'Etat et de ses Institutions devrait être le plus efficace possible afin de persuader les délinquants en puissance et autres infracteurs, qu'il est de leur intérêt de ne pas violer la loi.

Mots clés : Sécurité routière- Moto-taxi- Encadrement institutionnel- Accidents- Korhogo.

ABSTRACT :

Practised for decades in various African countries and major cities and capitals of the world, the activity of motorbike taxis has also appeared in several Ivorian cities, including Korhogo, the location of our research. The figures show that in 2016, out of the 1220 interventions recorded by the fire brigade, 1097 accidents involved two-wheelers and other similar vehicles.

The objective of this study is to analyse the institutional framework of motorbike taxi activity in the locality, in view of the negative repercussions observed in the lives of users.

To this end, a qualitative study was carried out in 2020 with thirty (30) motorbike taxi drivers and eight (8) key actors, namely the regional director of transport, a police commissioner, a member of the prefecture, a member of the judicial police, a fire brigade official, a deputy mayor, an official in charge of the financial department of the mayor's office and the president of the motorbike taxis.

The results clearly show that the lack of a legal and administrative framework has for a long time led actors in the transport sector to behave in a way that is detrimental to the well-being of the population. However, in 2021, the State is taking new texts and measures that should make it possible to curb the consequences of the decried road insecurity.

The socio-criminological theories of social control and social reaction on which our reflection is based, stipulate that the effect of social control exercised through various actions of the State and its institutions should be as efficient as possible in order to persuade potential delinquents and other offenders that it is in their interest not to break the law.

Key words: Road safety - Motorcycle taxi - Institutional framework - Accidents - Korhogo.

Date of Submission: 01-09-2022

Date of Acceptance: 13-09-2022

I. NOITCUDORTNI

La sécurité routière, peut être entendue comme l'ensemble des activités, des mécanismes et des actions préventives, entreprises par les différents acteurs en charge de la construction, de la gestion du réseau et du trafic routier, qui concourent à réduire le nombre de victimes potentielles d'accidents de la route et aussi, à protéger leurs biens. Perçue comme telle, la sécurité routière doit être un idéal perpétuel à atteindre par la société et la question de sa préservation se pose avec acuité (G. R. Djiepmo Ndjoukya, 2008).

Pratiquée depuis des décennies dans divers pays d'Afrique et les grandes villes et capitales du monde, l'activité des moto-taxis est apparue récemment dans plusieurs villes ivoiriennes, dont Korhogo, lieu de notre recherche.

Située au nord de la Côte d'Ivoire, à cinq cent soixante (560) kilomètres d'Abidjan, cette ville est fondée vers le quatorzième siècle, par Soro Nanguin, un ancien captif du royaume de Kong. Elle est passée sous occupation rebelle lors de la crise militaro-politique qu'a connue la Côte d'Ivoire de 2002 à 2011. En 2014, peuplée d'environ cinq cent trente-six mille huit cent cinquante et un (536 851) habitants (RGPH, 2014), elle est l'une des plus grandes villes du pays. Et avec la fin de la crise, la ville a amorcé une nouvelle ère de son développement.

Les moto-taxis apparaissent à Korhogo pendant la crise sus-mentionnée, lorsque les taxis-ville disparaissent des rues de la ville, créant un vide en matière de transport urbain. Estimées à environ quatre mille (4 000), il y en a deux types. L'on a, tout d'abord, de simples motocyclettes dédiées au transport des personnes ; et il y a les tricycles, qui sont destinés au transport des biens. Les acteurs de ce secteur proviennent d'horizons divers ; une bonne proportion d'entre eux sont des ex-combattants. Les moto-taxis sont omniprésentes dans la ville de Korhogo.

Et si elles présentent des avantages, notamment en tant que source d'emplois, elles ont, cependant, de réelles répercussions négatives sur la ville de Korhogo. En 2018, elles ont été impliquées dans 959 accidents de la circulation ; et entre 2018 et juillet 2019, 77,77% de leurs accidents ont occasionné blessures et mort d'homme. Selon Dosso et al 2017, qui a écrit plusieurs articles empiriques sur les engins à 2 voire 03 roues, dans « *la ville de Korhogo, les constats récurrents d'accidents liés aux engins à deux roues et autres engins apparentés force la réflexion. Selon les chiffres recueillis au SAMU Korhogo, en 2014 sur les 351 interventions enregistrées de juin à décembre, à la reprise des services d'urgence, dans ladite circonscription, 451 victimes ont été transportées ; 52 non transportées, 16 décédés. Au total, 519 victimes. 301 au nombre des interventions impliquent les engins à 2 roues et engins apparentés. En 2015 sur les 1102 interventions enregistrées de janvier à décembre, 1281 victimes ont été transportées ; 145 non transportées, 43 décédés. Au total, 1469 victimes. 800 au nombre des interventions impliquent les engins à 2 roues et assimilés. En 2016, sur les 1220 interventions enregistrées, 1097 au nombre des interventions impliquent les engins à 2 roues et autres* ». Elles sont également impliquées dans des faits de délinquance, notamment les braquages.

A ce propos Dosso et al 2017, relevait que « *les conducteurs d'engins à deux roues sont fortement impliqués dans les manifestations de lacriminalité routière : vols, agressions, accidents. Les principaux facteurs humains se déclinent essentiellement en deux points que sont l'appât du gain et la mauvaise foi des différents acteurs. Il s'agit donc de choix rationnel de la part des conducteurs pour maximiser leurs gains et s'adapter aux contingences socio-économiques auxquelles ils se trouvent confrontés* ».

Les motos taxi maintiennent aussi le transport public urbain dans un état de précarité. En effet, après avoir occupé toute la ville, à un moment où les taxis-ville en étaient absents, elles mènent, aujourd'hui, à ces derniers, une concurrence qui étouffe ce secteur. Ayant perdu leur clientèle au profit des moto-taxis, les taxis-ville ont vu leurs recettes s'amenuiser, décourageant conducteurs et propriétaires. En nombre de quatre cent quatre-vingts (480), avant la crise, ils ne sont aujourd'hui, qu'environ cent vingt-deux (122), pour toute la ville de Korhogo. Et dans le même temps, les moto-taxis, qui entravent le développement de leurs activités, ne sont pas assez commodes et efficaces, pour assurer une mobilité performante dans la ville. Or, il n'y a pas de développement urbain sans mobilité urbaine performante. C'est pour cela que la question des moto-taxis à Korhogo, se révèle être un problème épineux de développement. Plusieurs auteurs travaillant sur l'analyse des pratiques intermodales relevées dans une enquête récente auprès d'usagers des transports à Lomé, (ville dont l'offre de transport est dominée par les motos-taxis), selon C.P. Diaz (2016); pose que l'offre de transport collectif ou individuel dans les villes d'Afrique que sont Conakry (Guinée), Douala (Cameroun), et Lomé (Togo) sont obligées de prendre en compte ces engins à deux ou trois roues et/ou assimilés dans la problématique du développement urbain. Puisque la grande majorité des personnes actives et à revenus moyens pratiquent beaucoup plus ce type d'engins. Nonobstant les constats récurrents d'accidents liés à ces engins qui force toujours la réflexion. L'OMS ne classe-t-elle pas les accidents de la route encore aujourd'hui, comme un problème majeur de santé publique, occasionnant des décès et blessures dans le monde entier (T. G. Ainyakou, 2020, p. 91).

Il faut rappeler que dans une étude antérieure, nous avons mis en lien la criminalité routière avec la volonté humaine des conducteurs de ces engins (N. A. Dosso Binaté et al, 2017).

Par la suite dans une seconde étude empirique, l'objectif avait été de mettre en relation la qualité de la répression encourue avec la recrudescence des accidents de la route, impliquant les motos-taxi, voire tous autres engins à 2/3 roues qui assurent le transport interurbain des personnes et des marchandises. L'étude avait révélé que le règlement amiable était certainement l'une des causes explicatives de la récidive, dans les délits et infractions constatées sur les routes et les voies, tant il est que les motos taxi et autres engins à 2/3 roues sont toujours concernés. (Dosso Binaté et .al, 2022)

Dès lors, quel traitement l'Administration Publique, qui a une mission de gestion de la vie publique et de promotion de l'intérêt général, fait-elle de la gestion de l'activité des motos taxi et assimilés, maintenant qu'elle est pleinement de retour dans la localité ? Par encadrement institutionnel, il faut entendre ici, l'ensemble des mesures et activités, respectivement prises et entreprises par l'Administration Publique dans son ensemble (services déconcentrés et collectivités territoriales) en vue de gérer, encadrer, l'activité des moto-taxis.

L'objectif de cette recherche sera de présenter et d'évaluer l'encadrement (institutionnel) que l'Administration Publique de Côte d'Ivoire fait de l'activité des moto-taxis, notamment à Korhogo au cœur des réformes routières engagées depuis.

L'étude s'appuiera sur la théorie sociocriminologique du contrôle social portée par M. Cusson, 1990. Le crime étant le résultat d'une décision influencée principalement par la balance des avantages et des inconvénients selon les auteurs, il faut en conséquence organiser le contrôle social de telle façon que les inconvénients qui résultent des activités incriminées soient amoindries au seuil le plus tolérable. L'effet du contrôle social exercé à travers diverses actions de l'Etat et de ses Institutions devrait être le plus efficace possible afin de persuader les délinquants en puissance et autres infracteurs, qu'il est de leur intérêt de ne pas violer la loi.

II. MÉTHODOLOGIE

La réalisation de cette étude implique une ulcni euqigolodohtém ehcraméd ant ehrehcer al .tenretni setis sed te ,seuqidiruj setxet sed ,selcitra sed ,servil sed étlusnoc snova suon elleuqal rap eriatnemucod srueisulp ed neyom el rap secruosser sennosrep ed sèrpua seénnod sed éhrehcer issua snova suoN .niarret ud snoitavresbo son tnetuoja's alec tuot À .neiterné'd ediug nu'd siaib el rap seuvertne Cette étude a été réalisée dans le courant de l'année 2020 auprès de trente (30) chauffeurs de taxis moto et de huit (8) acteurs clés du secteur d'activité tels que le directeur régional du transport, un lieutenant de police, un membre de la préfecture, un membre de la police judiciaire, un responsable des sapeurs pompiers, un adjoint au maire et un responsable du service financier de la mairie et le président des taxis moto de Korhogo.

C'est une étude purement qualitative dont les données recueillies ont été traitées à partir de l'analyse de contenu, à la lumière des théories sociocriminologiques de référence que sont celles du contrôle social et de la réaction sociale. Elles prennent tout leur sens dans le renforcement de la réglementation, de la répression et la pluralité des mesures à proposer afin d'opposer une réponse plus ferme aux déviances liées à la route.

III. RÉSULTATS

ruel ed te otom-ixat sed lennoitutitsni tnemerdacne'l énem tse tnmemoc rertnom ed tnorttemrep seuqirbur xueD .ogohrok ed elliv al snad ,étivitca

1- .snoitca te serusem setniam rap euqimanyd udner siam tnatsixe non lagél te eriatnemelgér erdac nU ne esirp enu te ,étivitca'l ed elòrtnoc ed troffè nu tnmematon ,stuota sed ertnom ne tnemerdacne tec ed esylana'L .snoitalupop sed ertè-neib ud etpmoc

2- Un cadre institutionnel et réglementaire nouveau et ses défis pour un contrôle social efficace.

euqimanyd udner siam tnatsixe non lagél te eriatnemelger erdac nU .2.1 *sixat-otom sed étivitca'l ed euqitaté elòrtnoc suos esim aL .2.1.1*

sixat-otom sed étivitca'l ed noitasiralugér ed stroffe seDont sertua te erutcefèrP al rap eugrexe ne sim été étivitca'l tnmémmon tiayovèrp en rueugiv ne etxet nucuA .lanoigéR liesnoC te eiriaM ,selairotirret sétivitcelloc ruop tnatsixe xuec ed uv ua noisnetxe rap tneiasiaf es séuqilppa setxet te snoitatnemelger seL .sixat-otom sed sed sniaburetni tropsnart ne snioseb sed esuac à sétivitcelloc xua eésopmi tse's étivitca'L .serialimis snigne sed ,tropsnart ed snoitasirotua sed riréuqca'd nifa ednamed enu eriaf ed tnattemrep ruel ne ,siaM .snoitalupop ixtat-otom euqahc euq etros ed ,noitautis ruel ed noitasiralugér enu isnia etnet no ,noitartsnimda'l rap seérvilé à tiaf a ne euqilbuP noitartsnimda'l euq erid tuep no'L .stneréffa stnemucod sed te euqalp enu rap eéifitnedi tse rus sevitacifingis seénnod sed rillieucer isnia tuep eiriaM al ,àled uA .ellemrof te erèilugér étivitca enu ,ogohroK al à tnauc ,noitartsnimda'l ruop elatipac ecruosser enu tnos seillieucer seénnod te snoitamrofni seL .ruetces ec al ed tnmeppelevéd el ruop eqifènéb te rosse nielp ne étivitca ettec ed noitasinagro'l à te noitacifinnalp etteC .tropsnart ed noitasirotua'l ed sulp ne eérvilé tse étivitca'd etracenu ,sruellia raP .noitpirsnoctic

seL .seuqitaté setnetap sertua te elapicinum exat enu'd tmeiap ud ivius el rerussa'd temrep noitatnemucod sruetropsnart euq tnat ne tuotrus ,seuqimonocé sruetca' uq tnat ne noitasiralugér ruel isnia tneiov ixat-otom .sniabru resiralugér ed nifa étlapicinum al rap sesirpérte sétivitca sel neib ertsulli eriam ua stniojda sed nu'd soporp seC *erocne tneppahcé500 norivne ,seértsigerne tnos 1500 ,tnecrexe sotom 2000norivnE*:étivitca' l uep tios tnat nu à *tneppahcé teétinitesdnalc al snad tnecrexe àl-xueC .niarret el rus sessuortsrueI à snottem suon euq sedagirb xua nu sulp elapicinum exat enu'd tmeiap el égixetse ruel II ,tnemesnecer el ruoP .elôrtnoc tuot al noles reifitnedi sel ed tnattemrep enuajnoinaf nu' uq isnia eiortco ruel eiriam al euq noitasirotua 'dtnemucod ...ecicrexe'd enummoc*

ruetces el ceva eugolaid nu'd ecroma'L .2.1.2

.noitasilibisnes ed snoitca sed euq isnia ruetces ud sruetca sel ceva eugolaid nu étini tiava noitartsinimda'L ecilop ed tairassimmoc ud euqihÉ'd fitatlusnoC étimoC ua sérgétni été tno ruetces ud selbasnopser sel ,xueiM ,sevitaitini seniatrec à ituoba emém a eugolaid eC .snoissucsid ed te segnahcé'd ecapse nu tse iuq ,ogohroK ed temrep eugolaid eC.signe sec ruop enuaj rueluoc al ed xiohc el te ,sixat-otom sed noitalucirtammi'l tmemmaton xua noiséhda ruel rinetbo'd tmemelagé siamsnoitapuocoérp srueI reveler ed te tirpse'd taté ruel ertianoc ed sec à tnassitarag ,seuqitilop sec ed ervuce ne esim al snad noitaclipmi ruel erussa's nO .seuqilbup seuqitilop sertua sel ceva etneloiv noitatnorfnoc ed euqsir el ésiminim ,isnia tnos te ecnamrofpred eruelliem enu serèinred .trospnart ud ruetces ud sruetca

.21. lupop sed erté-neib ud etpmoc ne esirp aL .3ations dans l erèituor étirucés al ed noitomorp a

a ,ogohroK à noitartsinimda'Lpar ses actions et mesures, eu rellevé'd etirém elles acteursdu secteur, al à snoitca seL .erèituor étirucés ed noiton d'information, ,noitasilibisnes ed et rap sesirpérte noitamrof ed selgér sed ecneicsnoc erdnerp à ,sixat-otom sel ecnerrucco'l ne ,etuor al ed sregasu sel tnenèma noitartsinimda'l ed recroffe's tiód nucalc euq ecneicsnoc tnennerp sll .retivé à xuec ed te ,riova à stnemetropmoc sed ,retcepser à ed noitpoda'l ruop esab ed tmemélé'l tse ecneicsnoc ed esirp etteC .etuor al rus segammod ed euqsir el eriuéd .sésirucés sulp stnemetropmoc On peut donc noter qu' al ed noitaroiléma'l ruop esab ed snoitidnoc sel éérc a noitartsinimda'l ,ogohroK à sulp ,selbisiap sulp eiv ed snoitidnoc sed elliv al ed snoitalupop xua rirffo à egagne's elle ,erèituor étirucés .seésirucés A ce propos, u tiaveler eriam ud ruetarobaloc n« *relgér ed simrepa étivitca ettec euq stneicsnocsemmosuoN snad stnattabmoc sneicna te ,sésilibomédsed ; iolpme'd ecirtaérc tse elle rac senuej sed egamôhcel tneমেবিতালৈ নোইতটুটিসনি তনেমৰদাৰ্চনে সে তে এনেলৈব অল ৰেসিলানাৰ্চনে এলিমপে এলিমপে ,ONC সেনোজ সে*».

.21.4 sixat-otom sed ruetces el snad ecnauqniléd al ertnoc ettul aL .

al etpmoc ne erdnerp ed etirém el a ,ogohroK à sixat-otom sed tnerdacne'l ,erèituor étirucés al ed àled-uA euqahc euq nifa sesirp été tno snoitisopsid sed ,snes ec nE .ecnauqniléd al ertnoc snoitalupop sed noitcetorp .ecilop ed secivres sel snoitalupop sel rap elbaifitnedi tios ruetudnoc el tuep no ,étissecén ed sac ne' uq tias iuq ruetudnoc eL .sevitnevérp droba'd tuot tnos serusem sellet eD .selbisnehérpér setca sed erttemmoc à dnerp li' uq euqsir ud tneicsnoc tse ,noitalucirtammi nos à ecârg revuorter tnauqilpmi snoisserga sed essiab enu értsigerne riova emriffa ogohroK ed ecilop ed tairassimmoc el ,sruellia'D ua etnatropmi noitubirtnoc enu tse étivitca'd ruetces ec snad ecnauqniléd al ertnoc ettul ettec tE .sixat-otom sed .larénég ne elliv al snad étirucés al ed neitniam euqimonocé nalp ua tnat tmemppolevéd el ceva tiorté neil nu tneitertne étirucés al euq reton ed tneivnoc li tE euq tianetuos ecilop al ed elbasnopser nU .laicos euq« *sèrt tneueqimonocé tse ,ixat otom sed étivitca'l sel ,stnedicca sel tnos euq snoitapuocoérp sesuerbmon ed evèluos elle ,tnadnepeC .ellival ruop euqifénéb nonerdac nu snad tnecrexe te sénilpicsidni tnos étivitca' druetcesec ed sruetca sel rac sotom ed lovsel ,snoisserga ed nifa siol sed te setxet sed rap eriassecén lagél erdacel esop tatE'l euqsnodnetta suoN...ésilamrof non te lagél «étivitca ettecrelugér*

setnatropmi'd tuotrus a li ,siam ; stuota seuqleuq ,setrec ,a sixat-otom sed lennoitutitsni tnerdacne'L leér tnerdacne'd serutcurts ed euqnam ua sevitaler tmemelleitnesse tneiaté sesselbiaf seC .secnasiffusni¹ siam

¹ sed srueirétxe secivres sel srevart à tiga iuq teférP el rap érusa tse ,ogohroK à sixat-otom sed lennoitutitsni tnerdacne'L sed elanoigéR noitceriD al ,siaM ,ogohroK ed eiriaM al etuoja's àl-xuec À .ecilop ed secivres sel tmemelapicnirp ,serètsiniM .tnerdacne'l à sap epicitrap en stropsnart

ceva tatE'l rap eéilap été a ecnasiffusni ettec ,tnadnepec 2021 siupeD .tnatsixeni eriatnemelger erdac ua tuotrus .seuor siort eriov xued à snigne sel te erèituor étirucés al ceva neil ne siol srueisulp ed noitacilppa ne esim al

2-2 -Un cadre institutionnel et réglementaire nouveau et ses défis pour un contrôle social efficient.

2-2-1- Les nouveaux textes

Depuis 2021, en réponse à la recrudescence des accidents de la route, leurs corollaires de dommages et autres infractions et délits liés à la sécurité routière, l'Etat s'est doté de plusieurs textes et décrets ; réglementant désormais l'utilisation des engins à 2/3 roues en Côte d'Ivoire.

L'analyse de ces (2) deux textes suivants s'avèrent nécessaire :

- **DECRET N° 2021-860 DU 15 DECEMBRE 2021, PORTANT REGLEMENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES**

- **DECRET N° 2021-861 DU 15 DECEMBRE 2021, REGLEMENTANT L'USAGE DES MOTOCYCLETTES, DES TRICYCLES, DES QUADRICYCLES, CYCLES, CYCLOMOTEURS ET VELOMOTEURS A DES FINS DE TRANSPORT URBAIN.**

Les décrets ont pour objet de réglementer l'usage des motocyclettes, des tricycles, des quadricycles, cycles, cyclomoteurs et velomoteurs à des fins de transport urbain sur les voies routières ouvertes à la circulation. Ils déterminent clairement la clientèle de ces engins avec moult détails. De nombreuses restrictions ont été portées à l'exercice de l'activité des engins à 2/3 roues. Pareillement de nombreuses éléments de sécurisation (port de casque obligatoire- permis obligatoire et autorisations diverses) permettent par ces textes de réduire les dégâts constatés jusque là. L'exercice de l'activité de ces engins est réduit à la seule commune (restriction territoriale) à laquelle ils appartiennent. On peut arguer que l'utilisation de ces engins dans le domaine du transport est réellement strictement encadré. Par les textes le législateur s'est efforcé de donner des voies idoines pour résoudre les questions de vitesse sur les différentes routes et réduire les vellétés des conducteurs.

Plusieurs agissements à connotation négative ont été qualifiés en délits et infractions. Et la pénalité afférente a été considérablement augmentée et revue. Cependant, ces textes en eux-mêmes semblent ne pas pouvoir suffire à régler l'épineuse question de l'insécurité routière tant il se révèle que leur mise en application soulève de nouveaux défis.

2-2-2- Les défis nouveaux

- La nécessité d'informer, de former et de sensibiliser.

L'observation sur le terrain et des entretiens avec les responsables du secteur du transport, a montré que certains des acteurs de premier plan ignorent ces textes. A l'occasion de ce travail, des recherches ont dû être faites durant un à deux jours afin de retrouver les dits textes et nous les mettre à disposition. Cet état de fait nous permet de nous rendre compte que ces textes ne sont pas assez vulgarisés et qu'il s'avère nécessaire de former alors les acteurs de premier plan à la connaissance, à la compréhension ainsi qu' à l'application de cette nouvelle réglementation. A savoir les agents du ministère du transport, les agents des forces de défense et de sécurité en plus, les syndicats des transporteurs eux-mêmes et les usagers. Outre la formation de ces acteurs il appert nécessaire de sensibiliser grandement la population et les usagers à une meilleure connaissance des textes mais surtout à la prise en compte des conséquences que cette grande insécurité routière occasionne à savoir endeuillements, handicaps irréversibles, blessures graves et/ou invalidités professionnelles. De grandes campagnes et actions d'information, de formation et de sensibilisation sont à organiser pour une meilleure appropriation des dits textes par l'ensemble des acteurs du secteur du transport. Quid de la répression en la matière ?

- La nécessité de réprimer.

Pour une meilleure applicabilité des textes sur le terrain, il est nécessaire que la répression suive. Tout contrevenant aux textes doit être convaincu qu'il sera sanctionné selon la rigueur de la loi. En effet, force est de constater que sur le terrain, c'est toujours la non-application des textes et de leur rigueur qui prévaut. Ces textes

datent de 2021, ils sont pratiquement à un an d'existence, cependant, ils ne semblent ni connus, ni pris en compte par les acteurs de la filière. Toute chose qui contribue à pérenniser les actes délictueux dans le secteur. Les statistiques corroborent ces assertions. A M'Batto, circonscription dans laquelle nous vivons, les médecins soutiennent qu'il y a en moyenne un accident par jour impliquant les engins à deux voire 03 roues. Un usager a relaté : « *mais tu sais, on a un problème parce qu'en vérité, les accidents de moto taxi même quand il y a eu mort d'hommes, les gens se sont arrangés entre eux* ». (un client) . De notre avis, le règlement amiable tel que pratiqué, en la circonstance, n'est-il pas plus préjudiciable ? Le sens des responsabilités des uns et des autres pose un problème et pourrait être ici décrié.

NOISSUCSID .3

trofehcoR .M (2000) : noitiniféd ed troffé nu esorporo repuoerger ruop lemrofni ruetces ed emret el esilitun al ,evitcudorp étivitca'l ed étilagéli enu rap (...) tiniféd es li ,issuA .seéralcéd non sétivitca setitep sel setuot à ééralcéd sap isnia tse'n ellemrofni étivitca'L .«scilbup sriovuop sel rap éérélot spmet ud trapulp .étilagél al ed egram ne ecrexe's te ,noitartsinimda'l Alors que cette forme d'illégalité a des conséquences sur les acteurs et la population. Cet état de fait se décline par des accidents et autres conséquences constatées.

L'étude s'appuie sur les deux théories socio-criminologiques que sont le contrôle social et celle de la réaction sociale. En effet, par définition, le contrôle social selon E. Durkheim (1960) peut être envisagé comme l'ensemble des moyens formels et informels dont la société dispose afin d'amener les individus à respecter les règles et les normes en vigueur. Tandis que certaines théories criminologiques stipulent que le contrôle social formel relève des contraintes et sanctions mises en oeuvre par des entités supra-individuelles (police, justice...), le contrôle social informel émerge des interactions spontanées entre individus par le biais des efforts que chacun fait pour se conformer aux attentes d'autrui. Dans le cas d'espèce, nous voulons revenir sur les dispositions policières, juridiques et administratives mis en exergue pour contrôler un tant soit peu la criminalité routière décriée. A la suite de cette théorie, il s'avère judicieux d'adjoindre celle de la réaction sociale qui permet de constater que le fait social voire criminel suscite toujours une certaine réaction de la société. Selon S. Leman-Langlois (2007), les « théories de la réaction sociale » apparaissent comme toutes les formes d'analyses qui se penchent sur la réaction au crime des individus. Il note aussi que de l'autodéfense individuelle au fonctionnement des institutions gouvernementales, elle vise à contrôler la criminalité et d'autres conduites assimilées, en tant que coproductrices de la criminalité et des crimes (Leman-Langlois, 2007). Il est donc question de déterminer, recenser, jauger, analyser les mécanismes divers à travers lesquelles la société se défendrait de la criminalité routière et de ses manifestations plurielles.

Autrement dit, comment les actions policières voire institutionnelles ainsi que les dispositions sécuritaires et les textes mis en branle par la société civile, et toute autre stratégie juridique ou non, en vue de juguler le fait criminel peuvent-elles atteindre leur but?

Dans le cas des moto taxi, la méconnaissance des textes par les acteurs du secteur du transport eux mêmes ainsi que la faiblesse de la répression favoriseraient la recrudescence de l'insécurité routière. Toute chose qui facilite le choix récurrent des conducteurs quant au passage à l'acte voire la récidive. La mauvaise foi des conducteurs de taxi-moto peut être encore décriée et la question d'une répression plus corsée reste posée avec acuité.

Quand bien même, il s'affirme clairement que l'information, la formation et la sensibilisation des acteurs du domaine, autour des textes nouveaux, pourraient permettre une réaction sociale plus efficiente désormais.

IV. NOISULCNOC

L'objectif de cette recherche est de présenter et d'évaluer l'encadrement institutionnel (les dispositions policières, juridiques et administratives) que l'Administration Publique de Côte d'Ivoire fait de l'activité des moto-taxis, notamment à Korhogo, au cœur des réformes routières engagées ; tant il est vrai que depuis la crise militaro-politique qu'a connue la Côte d'Ivoire ; les moto taxi ne peuvent être occultées dans l'offre de services en termes de transport urbain.

C'est une étude purement qualitative pour laquelle trente chauffeurs de moto-taxi ont été interrogés ainsi que huit acteurs institutionnels du secteur du transport. Les données recueillies ont été traitées à partir de l'analyse de contenu, à la lumière des théories sociocriminologiques de référence que sont celles du contrôle social et de la réaction sociale. Elles prennent tout leur sens dans le renforcement de la réglementation, de la répression et la pluralité des mesures à proposer afin d'opposer une réponse plus ferme aux déviances liées à la route.

Il est ressorti des investigations que l'activité des motos taxi malgré ses atouts et ses apports dans le développement de la ville, a plusieurs répercussions négatives que sont les accidents récurrents, les agressions, les vols de motos, etc, car les acteurs de ce secteur d'activité font montre d'une indiscipline notoire. Les résultats ont donc révélé un snoitutitsni sed snoitca te serusem setniam rap euqimanyd udner siam tnatsixe non lagél erdac

erocne siam seuqitatéun cadre reglementaire nouveau et ses défis que sont l'information, la formation , la sensibilisation et la repression.

EIHPARGOILBIB

- [1]. AINYAKOU Taiba Germaine, 2020, «Mécanismes de récupération des motos par leurs conducteurs en situation d'infraction routière à Korhogo (Côte d'Ivoire)».in Revue congolaise de Communication, Lettres, Arts et Sciences Sociales. Varia, Les Éditions Hemar. Brazzaville, République du Congo, juillet-Décembre, pp. 91-97.
- [2]. CUSSON Maurice, 2015, *La Criminologie*, 6^e édition, p 117-120.
- [3]. DIAZ Claudine Pérez, 2004, « Les acteurs du système de contrôle-sanction de sécurité routière », *Èrès | « Espaces et sociétés »* /3 n° 118, pp 133 à 147.
- [4]. DJIEPMO NDJOUKYA Guy Rostand, 2008, Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : le cas des motos taxis à Yaoundé. Université de Yaoundé - Master Économie des transports et logistique des échanges 2008 Nigeria .
- [5]. DOSSO Namodé Alice EPSE BINATE, 2022, "Le Reglement amiable, un facteur de persistance de la criminalite routiere : le cas des motos taxi dans la ville de Korhogo", International Journal of Humanities and Social Science Invention (IJHSSI) ISSN (Online): 2319 – 7722, ISSN (Print): 2319 – 7714 www.ijhssi.org ||Volume 10 Issue 12 Ser. I ||December, 2021 || PP. 57-64.
- [6]. DOSSO Namodé Alice EPSE BINATE, 2017, "Criminalité Routière: le cas des engins à deux roues à korhogo" The International Journal of Social Sciences and Humanities Invention 4(2): 3253-3260, 2017 DOI: 10.18535/ijsshi/v4i2.01.
- [7]. Durkheim Émile 1960, *Le suicide, étude sociologique*, (éd. orig. 1895), Paris, PUF. [10]. GASSIN, Raymond, 1994, *Criminologie*, 3^e ed.- Aix-en-Provence : Dalloz, 1994.- VI, 649, [8] p. ISBN 2-247-01841-6.
- [8]. L'ordonnance 2018-09 du 10 janvier 2018 portant modification des articles 3 et 10 de la loi 2014-812 du 16 décembre 2014 d'orientation du transport intérieur.
- [9]. L'ordonnance 2019-99 du 30 janvier 2019 portant modification des articles 3, 4, 8, 9, 10 et 25 de la loi 2014-812 du 16 décembre 2014 d'orientation du transport intérieur.
- [10]. La loi 2014-812 du 16 décembre 2014 d'orientation du transport intérieur.
- [11]. La loi n°2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales.
- [12]. Le décret 2015-269 du 22 avril 2015 déterminant les conditions d'accès à la profession de transporteur et d'exercice de l'activité de transport routier.
- [13]. Le décret 2017-793 du 6 décembre 2017 portant fixation des durées d'exploitation des véhicules affectés au transport public ou privé de personnes ou de marchandises.
- [14]. Le décret 2018-648 du 1^{er} août 2018 portant attributions des membres du Gouvernement.
- [15]. Le décret 2019-101 du 30 janvier 2019 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de Régulation du Transport Intérieur.
- [16]. LEMAN-LANGLOIS Stéphane, 2007. *La sociocriminologie*. Nouvelle edition [enligne]. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, (généré le 09 décembre 2021). Disponible sur Internet : . ISBN : 9791036502309. DOI : <https://doi.org/10.4000/b00ks.pum.10116>.Compatible avec Zotero. [12].
- [17]. Loi n°2014-451 du 05 août 2014 portant orientation de l'organisation générale de l'Administration Territoriale.
- [18]. Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH), 2014.
- [19]. ROCHEFORT Michel, 2000, *Le défi urbain dans les pays du sud*, Paris, L'Harmattan.