

Le Reglement Amiable, Un Facteur De Persistance De La Criminalite Routiere : Le Cas Des Motos Taxi Dans La Ville De Korhogo.

DOSSO NAMODE ALICE EPSE BINATE
Docteur en CRIMINOLOGIE, option: Psychologie Criminelle.
UNIVERSITE PELEFORO GON COULBALY
UFR DES SCIENCES SOCIALES

RESUME

Cette étude a pour objectif de mettre en lien 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.

Elle a réalisé un entretien semi dirigé auprès de trente (30) enquêtés à travers un guide d'entretien. De plus, elle a mobilisé une étude qualitative basée sur deux (2) théories de référence à savoir la théorie du contrôle social et celle de la réaction sociale, qui permettent en la circonstance, d'analyser les mécanismes divers à travers lesquelles la société se défendrait de la criminalité routière et de ses manifestations plurielles.

Les résultats de cette étude ont montré que plusieurs facteurs expliquent les conditions d'accidents à Korhogo et leurs conséquences s'actualisent par la perte en vie humaine des personnes, des blessés graves à moins graves. Cependant, ces accidents quoique graves ou mortels sont pratiquement toujours résolus à l'amiable.

D'où la nécessité de valoriser la prévention au niveau local, national et régional et portée par tous les acteurs en présence (conducteurs, clients, responsables institutionnels).

MOTS CLÉS: Sécurité routière- Taxi-moto- Règlement amiable- Déviances

ABSTRACT: This study aims to link the quality of the repression incurred with the resurgence of road accidents, involving motorcycle taxis, or even any other 2/3 wheeled machines that ensure the interurban transport of people and goods.

She conducted a semi-directed interview with thirty (30) respondents through an interview guide.

In addition, it has mobilized a qualitative study based on two (2) reference theories, namely the theory of social control and that of social reaction, which allow in the circumstance, to analyze the various mechanisms through which society would defend itself from road crime and its plural manifestations.

The results of this study have shown that several factors explain the accident conditions in Korhogo, and their consequences are actualized by the loss of human life of people, from serious to less seriously injured. However, these accidents, although serious or fatal, are almost always resolved amicably. Hence the need to promote prevention at local, national and regional level and supported by all the actors involved (drivers, customers, institutional managers).

KEYWORDS: Road safety- Taxi-motorcycle- Amicable settlement- Deviations

Date of Submission: 08-12-2021

Date of Acceptance: 23-12-2021

I. INTRODUCTION : QUELQUES REPERES THEORIQUES

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. Elle est perçue comme un idéal perpétuel à atteindre par la société et la question de sa préservation se pose avec acuité (G R. DjiepmoNdjoukya, 2008).

En effet, de nombreux écrits scientifiques portent sur la sécurité routière, notamment les dangers de l'utilisation des motos taxis (ou encore taxi- moto) et autres engins à 2 ou 3 roues dans divers pays d'Afrique en passant de Lagos à Bangui ou d'Ikéja à Kinshasa ou encore de Yaoundé à Korhogo et j'en passe; la majorité des grandes villes africaines vivent ainsi sous leur influence « effrénée ». Appelés: okadas, zémidjan, bend-skin ou encore abouba, ou saloni (3 roues) selon le pays concerné, il s'agit de toute moto ou engin à 2 ou 3 roues qui assure le déplacement Inter urbain et en agglomération, des usagers et/ou des marchandises, à but lucratif.

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 étudiées 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; étant donné que nonobstant la diversification des modes de transports, la grande majorité des personnes actives et à revenus moyens pratiquent beaucoup plus ce type d'engins.

Cependant, les constats récurrents d'accidents liés à ces engins force toujours notre 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). Les résultats obtenus de cette étude ont révélé que les conducteurs desdits engins sont fortement impliqués dans les manifestations de la criminalité routière à savoir : vols, agressions et accidents. Les principaux facteurs humains se déclinent essentiellement en deux points que sont l'appât du gain et la mauvaise foi des conducteurs. Selon la théorie utilisée, du choix rationnel de M. Cusson (1998), il s'agit donc d'une décision rationnelle de la part des conducteurs pour maximiser leurs gains et s'adapter aux contingences socio-économiques auxquels ils se trouvent confrontés. Il convient tout de même de mentionner que notre étude n'intégrait pas assez la présentation et l'évaluation des mesures ou même des actions de nature à juguler la réalité décrite, voire de réduire le développement des déviations dans ce secteur d'activité. C'est à ce titre que la présente étude, va porter sur le lien qu'il pourrait y avoir entre la « qualité » de la répression en vigueur en la matière et la persistance observée dans la pratique des dites déviations.

La pré-enquête a montré que dans la ville de Korhogo, lieu de notre investigation, les taxi-moto se révèlent à ce jour, toujours impliqués dans 90%¹ des accidents de la route; occasionnant autant des dégâts matériels, des blessés moyens à graves que des morts d'hommes. Les situations de séquelles invalidantes à vie sont aussi pléthores selon les verbatims des responsables des sapeurs-pompiers militaires interrogés. F. Memon et M. Sangaré cités par T. G Ainyakou, 2020 relève à propos que :

« l'usage des motos-taxis s'est développé dans le département de Korhogo depuis la crise sociopolitique de 2002-2010. Il en résulte une augmentation du nombre d'accidents de motos-taxis dans le département de Korhogo : plus de 2552 faisant plus de 200 morts et plus de 300 blessés graves, de 2014 à 2017, et 261 ayant fait 40 morts et 433 blessés graves pour la seule année 2014. Parmi les facteurs explicatifs de ce fort taux d'accident, les données de l'enquête exploratoire réalisée de juin à Août 2019 notent l'absence du port des casques, l'excès de vitesse, le non-respect des feux tricolores »(T. G Ainyakou, 2020, p. 92).

Ces mêmes motos sont impliquées dans les délits et déviations dans la même proportion, selon les usages rencontrés. A ce propos, N.A. Dosso Binaté et al(2017) soutient que les taxi-motos, économiquement rentables et bénéfiques, sont pourtant vite devenus, des moyens de facilitation de l'agir délinquant, voire d'infractions de tout genre et de criminalité.

Dans nos sociétés contemporaines dites de Droit, l'agir délinquant et la criminalité trouvent dans les règles de justice édictées, une qualification adéquate de leurs faits et une réponse formelle de la réaction sociale à leur objet. La nécessité de réguler et de rendre sa société juste constitue l'un des besoins primaires de l'homme.

R. Cario (2008) soutient que :

« la Justice c'est l'affaire de tous : elle se situe au centre des préoccupations de la société civile. Elle est, en ce sens, fondatrice de l'harmonie sociale comme de l'ordre social et garante de la promotion des droits et devoirs des êtres humains, coexistent au sein de la communauté sociale. Pour peu que la justice pénale ou répressive, en particulier, soit intégrée dans un véritable système démocratique, elle concerne alors tous les individus »(R. Cario, 2008, p.11).

A. A Ayié (1985), pénaliste ivoirien émérite abonde dans le même sens pour consacrer la notion de droit pénal ainsi que son objet qui est la répression. Il argumente que pour vivre en harmonie avec leurs semblables les hommes ont besoin donc de se conformer à des règles sociales qui s'imposent sous peine de sanctions de nature diverse. Il convient d'instaurer pour rendre possible la coexistence pacifique des intérêts individuels bien souvent antagonistes, un droit dit pénal qui permet de réprimer sinon tout au moins de dissuader les infracteurs.

Dès lors, nous restons préoccupés de savoir comment s'organise la répression sinon le contrôle social autour de cette criminalité routière avérée, pour que le phénomène persiste tellement ? La répression ne serait-elle pas assez dissuasive pour décourager le passage à l'acte?

Notre pré-enquête a mis le doigt sur plusieurs raisons explicatives de la recrudescence de la criminalité routière dans la ville de Korhogo à savoir: le nombre pléthorique de motos et d'engins en circulation dans la ville; la méconnaissance du code de la route par de nombreux conducteurs des engins à 2-3 roues; l'absence des documents réglementaires requis pour les engins; les communications au portable pendant la conduite, la prise

¹ Selon les statistiques 2017-2019, des interventions des sapeurs-pompiers à Korhogo.

de stupéfiants et d'alcool par certains conducteurs; le fait que certains axes routiers soient trop fréquentés par les usagers; le manque ou la faiblesse de la répression. C'est cette dernière raison qui retiendra notre attention et qui fera l'objet de notre investigation puisqu'elle prend en compte la réaction de la communauté ainsi que la réponse publique à cette insécurité.

Notre étude a donc pour objectif de mettre en lien la recrudescence de la criminalité routière (liée à l'utilisation des engins à 2/3roues) avec la qualité de la répression en vigueur en la matière. C'est en cela que réside l'originalité de notre recherche.

L'hypothèse qui découle des constats sus -mentionnés pourrait être formulée de la manière suivante : la recrudescence de la criminalité impliquant les engins à 2/3 roues, s'expliquerait essentiellement par la faiblesse de la répression encourue par les acteurs concernés par les faits.

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. *Alors que le contrôle social formel relève des contraintes et sanctions mises en œuvre 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*². 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 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 et de ses manifestations plurielles.

Autrement dit, comment les actions policières voire institutionnelles ainsi que les dispositions sécuritaires mises 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 faiblesse de la répression et l'usage abusif du règlement amiable favoriserait la relaxe des prévenus. 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.

1- MÉTHODOLOGIE

1-1. Site et Participants à l'enquête

L'étude a été effectuée dans les quartiers de Korhogo, à ces lieux servant de gares connues, aux engins à 2/3 roues. Les conducteurs de taxi-moto, ont des lieux consacrés comme des parcs propres à leur usage, bien souvent sans l'accord de la commune. Ils sont ainsi forcés de se déplacer régulièrement vers d'autres sites. Ils aiment à rester parqués ensemble, c'est-à-dire à plusieurs, entre 5-15 motos. Pour cette étude, nous les avons rencontré devant le stade municipal, le Centre Hospitalier Régional (CHR), la grande mosquée, le grand marché face à la pharmacie Sadio Mané et au quartier Soba, près le Cafodal (lieu initiatique du Poro).³

Il a été facile d'y rencontrer les acteurs de notre étude, chauffeurs, clients dans leur cadre naturel de vie, sans filtre aucun. Nous avons pu échanger avec ces acteurs dans la plus grande sérénité, de façon toute aléatoire, selon la disponibilité des personnes rencontrées.

Gérés en grande partie par la Mairie, les moto taxi paient des taxes journalières et semblent se prévaloir pour cela de prérogatives diverses souvent bien étonnantes.

Depuis quelques années la mairie de Korhogo avec sa police municipale, en corrélation avec la préfecture de police et le Corps Préfectoral, a institué divers programmes de sensibilisation dont celui du port du casque et l'immatriculation des engins (qui permet un contrôle et la confection systématique des pièces administratives recommandées); afin de prévenir les accidents récurrents constatés.

Cette étude qualitative a permis d'échanger également avec des personnes travaillant à la Mairie et à la Préfecture de Police.

² Consulté à theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.1999.jbriefer&part=7855

³ PORO : École initiatique traditionnelle et ésotérique en pays sénoufo, au nord de la Côte d'Ivoire. Elle a fait l'objet de maints écrits scientifiques.

Nous avons pu observer les personnes directement dans leur travail lié à la conduite des engins, j'ai pu remarquer l'excessif état d'agitation ou la suractivité de certains chauffeurs. Ils furent plus disposés, les matins après 9h, à l'heure du repas de midi, entre 13h30-14h, certainement à cause de la baisse d'activité.

Généralement les clients présentent une opinion négative des chauffeurs et vice versa.

En plus de la méthode aléatoire, la méthode par boule de neige aura permis de rencontrer plus spécifiquement les personnes ayant été impliquées dans des accidents de moto ainsi que leurs proches.

Il a été possible de soumettre les conducteurs à des focus groupe. Interrogés par groupe parqué ensemble, ils ont pu répondre à notre questionnaire ensemble. L'un complétant la réponse de l'autre et vice-versa.

Nous avons interrogé ainsi, au total 30 personnes selon le principe de saturation : *passagers, passants, conducteurs de taxi-moto, agents de la police municipale et un responsable de la préfecture de police.*

1-2. Instruments de collecte des données

La recherche documentaire, le questionnaire et l'entretien ainsi que l'observation directe nous ont permis de recueillir les informations recherchées.

i) Recherche documentaire : La grande quantité d'articles sur le net ont intensément nourrie notre recherche documentaire. Tout particulièrement notre article précédent sur le sujet nous aura servi de base de recherche. Captivée par ce sujet, car vivant à Korhogo ou j'exerce, et soucieuse de comprendre la récurrence des accidents et autres activités illicites, dans lesquelles sont impliquées régulièrement les engins à 2/3 roues dans cette belle ville, j'avais déjà publié un premier article sur *la criminalité routière : le cas des engins à deux roues à Korhogo.*

Notre étude avait pour objectif de mettre en lien la criminalité routière avec la volonté humaine des conducteurs des engins à deux roues. Cette étude s'inscrivait dans la grille théorique de la Criminologie de l'acte et du choix rationnel de Maurice Cusson. A la lumière de laquelle, nous avons démontré que les conducteurs de ces engins, se servent de l'acte délictuel voire criminel, volontairement, pour atteindre le but qu'ils se sont fixés. C'est-à-dire s'enrichir quel qu'en soit le prix. Ce n'est pour eux qu'une tentative d'adaptation ou de solution à un problème.

ii) Entretien : Nous avons interrogé un responsable de la Préfecture de Police afin de connaître la procédure en vigueur pour la gestion de ce type d'accident de la route. Nous avons relevé les écarts entre la norme et la réalité du terrain.

iv) L'observation directe : Depuis 2014, que nous vivons à Korhogo, nous avons eu pléthore d'occasions pour observer ces acteurs dans leur élément et cela a suscité intérêt et inquiétude.

1-3. Méthodes d'analyse et de traitement des données

Les méthodes d'analyse qualitative et les méthodes d'analyse de contenu ont été convoquées dans ce travail. L'analyse phénoménologique (basé sur l'expérience et le vécu) qui a été utilisée permet de mettre l'accent surtout sur le ressenti des acteurs impliqués dans les faits et les circonstances des accidents.

Du point de vue de l'analyse de contenu, l'analyse catégorielle a été exploitée en termes de la valeur des thématiques (les discours des personnes). L'analyse des contenus des propos des enquêtés seront donc mis à grande contribution.

II. RÉSULTATS

Les résultats se déclineront en trois rubriques subdivisées chacune en sous rubriques:

2.1. Les conditions d'accidents et les conséquences

2.2. La répression en vigueur : **A-** La procédure de police et **B-** La réaction des usagés (chauffeurs, clients)

2.3. Les interactions entre la politique criminelle, les Institutions de la sécurité publique et les réactions des acteurs engagés dans les faits : **A-** Le règlement amiable juridique et **B-** Le règlement amiable tel que pratiqué en l'espèce dans la circonstance liée aux engins à 2-3 roues à Korhogo.

2.1 Les conditions d'accidents et les conséquences

Plusieurs facteurs expliquent les conditions d'accidents chez les chauffeurs de taxi moto. En effet, l'un des facteurs explicatifs est la communication pendant la conduite. Bien que les téléphones soit interdite, il faut noter que des chauffeurs de moto taxi sont souvent au téléphone. Or cet état de fait a une influence sur la conduite et la vie non seulement des clients mais aussi des chauffeurs et passagers est mis en danger. De plus, il faut noter que la majorité des chauffeurs n'ont pas le permis de conduire et apprennent sur le tas. En effet, depuis la crise sociopolitique de 2002 et 2010, plusieurs ex-combattants ont été encouragés à s'adonner pour la plus part à cette activité de moto taxi pour se prendre à charge ainsi que leur famille. Mais certains s'y adonnent sans véritable formation à la base. Cela les amène à commettre plusieurs infractions. A titre illustratif:

« j'ai perdu le contrôle, j'ai voulu faire un dépassement et je suis tombé avec mon client » (Chauffeur moto taxi 2).

« Je n'ai pas respecté le feu (moto taxi 6) ».

« je roulais en sens interdit et l'autre n'a pas respecté le feu » (Moto taxi 5).

Ces facteurs entraînent des conséquences sur les différents acteurs. Elles s'actualisent par la mort d'hommes selon neuf (9) personnes interrogées contre respectivement quinze (15) personnes et dix-huit (18) personnes qui affirment des blessures graves et moins graves.

L'on perçoit des risques encourus par les chauffeurs, les clients et les populations. Face aux conséquences, le ressenti des acteurs face aux circonstances et à la répression des actes dans le domaine nous a semblé important.

2.2 La répression en vigueur :

A- La procédure de police

(Transcription de l'entretien avec le responsable de la Préfecture de Police de Korhogo C.E.) : Malgré la mesure du port du casque, les différentes actions de sensibilisation et d'immatriculation des engins; l'on constate effectivement tous les jours, plusieurs accidents de la route imputables aux moto taxi et engins assimilés. L' on constate des accidents simples sans blessés, des accidents avec dégâts matériels, et des accidents mixtes (avec blessés et dégâts). Les accidents occasionnant des morts d'hommes sont aussi enregistrés régulièrement. Il y a donc toujours, atteinte à l'intégrité physique et morale des personnes.

Concernant les accidents mortels, le parquet doit les connaître après que les sapeurs-pompiers ont récupéré les blessés et que les corps aient été envoyé aux pompes funèbres . Dès ce moment, la police ou la gendarmerie est saisie de l'affaire.

-la première activité alors consiste à faire des relevés encore appelés cartographie⁴ de l'accident. Les protagonistes peuvent s'entendre pour refuser le constat mais même ce refus de constat est appuyé par un procès-verbal(PV) retraçant toutes les informations afférentes qui sont transférées à titre de renseignements judiciaires. Même quand il y a une entente entre les parties, on doit signifier et consigner le règlement amiable. Le rôle de la police est de consigner toutes les informations dans les documents parce que les personnes peuvent revenir sur leur décision, s'ils ont du mal à s'entendre. L'une des parties peut porter plainte si elle se sent lésée mais quand la police est saisie, on dit qu' aussitôt l'action publique est déclenchée. A ce niveau encore, les protagonistes peuvent confirmer l'action où se rétracter d'un commun accord.

En revanche, s'ils décident d'aller en justice, la police doit envoyer le procès-verbal qui situe les responsabilités et le déposer au parquet. Une procédure particulière est liée à chaque type d'accident.

Lorsqu'il y a mort d'homme, les chauffeurs sont automatiquement interpellé et quelles que soient les circonstances, conduits au parquet 48 h, tout au plus pour monter le dossier de déferrement. La police après la cartographie, entend les parties à savoir la victime et aussi l'accusé. Si le chauffeur a une part de responsabilité alors il est conduit au parquet avec les documents établis. Le médecin généraliste établit un certificat de décès ainsi qu'un document appelé certificat de genre de mort. Les parents de la victime décédée peuvent poursuivre le dossier reçu de la police. Le procureur va traduire l'accusé au tribunal c'est-à-dire le mis en cause et le traduire en jugement à l'issue duquel, le juge peut condamner ou remettre en liberté selon son intime conviction et selon les textes juridiques à sa disposition. Dans ce cas d'espèce, on qualifie d' homicide involontaire.

Dans le cas où les parents se décident à ne pas porter plainte, on les entend et malgré tout on établit les procès-verbaux qui sont remis au procureur mais celui-ci, peut décider d'accepter le retrait plainte ou décider de poursuivre l'action, alors il saisira le tribunal .

Dans tous les cas, la police intervient en tant que technicienne qui entend les mis en cause et elle situe les responsabilités. Elle ne décide rien, elle établit seulement les PV et les transmet.

Concernant les accidents avec dégâts matériels, les assureurs doivent être saisi mais le défaut de documentation des moto taxi, entraîne le désistement des assurances. Les usagés préfèrent s'arranger. C'est une aubaine pour les assureurs. De toute façon, la prime d'assurance versée par les motos, est souvent si bien dérisoire et peut expliquer le non-engagement des assureurs dans les suites des affaires d'accidents.

Il faut signaler qu'il y a énormément d'intervention surtout quand il y a mort d'homme.

La police constate également de nombreux délits de fuites lors des accidents.

Pour finir, disons que les accidents sont des faits de société mais l'on travaille à réduire les seuils.

Si la répression est suffisante ou non nous ne saurions le dire. Mais nous tenons à signifier que les procédures sont rigoureusement suivies par nos hommes. Les seuils d'insécurité baissent. Dans le cas des accidents de moto taxi, surtout des contraventions et des amendes sont prévues. Tous les systèmes ont leurs failles mais cela n'empêche pas la rigueur dans l'application.

⁴Dessin ou schéma qui montre les positions des protagonistes et détermine sinon aide à situer la responsabilité de chacun.

Il vaudrait mieux éduquer et sensibiliser les citoyens. En tant que spécialiste nous pouvons dire que le législateur a tout prévu. En 2014, chaque jour , l'on assistait à des échanges de coups de feu mais depuis, la criminalité c'est beaucoup tassée à Korhogo. Il faut reconnaître que les gens en armes sont là et servent leur pays.

Je tiens à préciser que seulement les frais de constats sont reçus par la police dans ce genre d'affaire.

B- La réaction des usagés (chauffeurs, clients)

-Concernant les chauffeurs ils font preuve de beaucoup de mauvaise foi. Notre étude précédente a montré que seul l'appât du gain les motive et les encourage à s'autoriser des attitudes très risquées dans la conduite des engins, engageant leur propre vie et la vie des usagers . De plus, très peu de taxi moto dispose des documents recommandés. Toute chose qui ne facilite pas l'identification des mis-en cause. Les chauffeurs de taxi vont jusqu'à soutenir que l'accident ne devrait pas être condamné ni par la police, ni la justice parce qu'étant un fait aléatoire relevant de la fatalité .Il semble n'avoir aucune conscience des dangers auxquels ils exposent les clients , ni aucune conscience des responsabilités qui sont les leurs.

« je pense que c'était un peu sévère de me faire dormir 03 jours à la police...quand tu conduis, tu peux toujours faire un accident. »(chauffeur moto taxi 17).

-Concernant les usagés, le constat montre que malgré leurs plaintes, les chauffeurs de mototaxi, les conduisent selon leur gré. Cela occasionne de nombreuses disputes pendant les trajets. Généralement, les clients ont une très mauvaise opinion des chauffeurs et vice versa. Bon nombre d'usagers estiment que les motos sont un mal nécessaire.

C'est parce qu'il n'y a pas de moyens de transport moins coûteux pour faciliter leur déplacement qu'ils se sentent obligés d'utiliser les taxi-moto.

« Avons-nous vraiment le choix, seul Dieu nous protège...tous les jours nous sommes exposés au danger ...les chauffeurs ne sont pas inquiétés lorsqu'il y a un accident- c'est ce qui encourage leurs comportements » (une cliente de taxi-moto)

Ces propos ont été repris diversement par les clients durant les investigations. Les clients partagent leurs courroux, leurs inquiétudes face au danger et leur résignation.

Il n'en demeure pas moins que le constat du terrain d'étude révèle que les actions de sensibilisation des différents acteurs dans le sens de la prévention restent très indiqués et grandement appréciés.

Au cœur de cette recherche, les interactions entre les forces de contrôle social, la justice et les acteurs de la société civile semble importante à interroger.

2.3 Les interactions entre la politique criminelle, les Institutions de la sécurité publique et les réactions des acteurs engagés dans les faits.

A- Le code de procédure Pénale

En tant que garante de la justice sociale , elle détermine les faits à incriminer (qualification des infractions) et prévoit les sanctions applicables ainsi que les procédures pour la mise en application. En la matière, le législateur a-t-il trouvé en la fatalité , une cause atténuante de la peine ? on est tenté de le dire lorsqu'on regarde aux amendes et contraventions qui sont édictées. Au demeurant, de plus en plus de textes et de dispositions légales et administratives sont prises pour durcir les procédures et la répression en cas d'accidents de la route. Cette année 2021 a vu la mise en place d'une vaste réforme des textes et procédures en matière de criminalité routière. L'Etat Ivoirien et le Ministère en charge du transport ont confirmé ainsi leur décision d'assainir le milieu et de donner de vraies armes à la sécurité des usagers et de leurs biens⁵. Allant des limitations de vitesses drastiques, aux peines privatives de liberté , jusqu'à l'annulation du permis de conduire, autant les conducteurs de véhicules que les conducteurs d'engins divers sont réellement surveillés par les autorités. Une police de la route a été promue et équipée. Toute disposition fort salutaire à considérer.

B- Le règlement amiable tel que pratiqué en l'espèce dans la circonstance liée aux engins à 2-3 roues à Korhogo

Les données du terrain ont pu montrer une culture de négociation et de dialogue dans la gestion des problèmes notamment les accidents de moto ou autres.

⁵Sécurité routière/ Une vaste opération déployée contre l'incivisme routier dans les jours à venir | Ministère des Transports

En effet, les aspirations à la paix et l'importance du vivre ensemble, ont conduit à développer dans nos sociétés africaines, des mécanismes de normalisation afin de réduire les violences et les conflits dans les communautés. . Cette réalité déteint dans la résolution des cas d'accidents même par les appareils répressifs de l'État (revoir entretien responsable de police) et les nombreuses interventions des personnes proches des concernés. A titre illustratif,

« 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)

Le règlement amiable tel que pratiqué, en la circonstance, n'est-il pas plus préjudiciable que facteur de cohésion sociale. Le sens des responsabilités des uns et des autres pose un problème et pourrait être ici décrié.

III. DISCUSSION

A la lumière des résultats exposés, l'hypothèse de recherche qui stipulait que la recrudescence des accidents de la route, impliquant les engins à 2-3 roues étaient essentiellement dû à la faiblesse de la répression a été confirmée.

En effet, nonobstant une procédure de police très élaborée (enquête + cartographie de l'accident + entretiens avec les différentes parties en présence + arbitrage), le traitement amiable proposé contribue à fragiliser les mesures prises à l'encontre des infracteurs. Ainsi quelles que soient les conséquences de l'accident survenu, il est commun de voir les incriminés relaxés. Les parties sont amenées à trouver un terrain d'entente pour régler leur contentieux. A l'exercice, le taux d'affaires de mototaxi qui parvient au parquet, devant le juge est minimal au vu du nombre élevé d'accidents constatés. Et même celles qui atteignent le règlement judiciaire, échappent de sanction assez souple, à savoir des peines privatives de liberté, atténuées par un sursis. Les résultats attendus ont donc été observés.

L'objectif visé qui était de mettre en lien la qualité de la répression en la matière et la persistance constatée dans les affaires d'accidents de la route est atteint.

Les théories de référence, du contrôle social et de la réaction sociale prennent tout leur sens dans le renforcement de la répression et la pluralité des mesures à proposer afin d'opposer une réponse plus fugace aux déviances liées à la route.

Au demeurant, la nécessité d'une stratégie préventive dans la gestion de cette criminalité routière s'affirme nettement. Comme le stipule R. Gassin (1994), la notion de prévention apparaît comme de prime abord comme aller au-devant de la criminalité en utilisant diverses techniques d'intervention. Il poursuit son argumentation en affirmant que la prévention est l'ensemble des mesures de politique criminelle à l'exclusion des mesures de politique d'intervention pénale qui ont pour finalité de limiter la possibilité de survenance d'un ensemble d'actions criminelles en les rendant impossibles ; plus difficiles ou moins probables. M. Cusson (2009), en revanche, note que la prévention est l'ensemble des mesures non pénales dont l'objectif est d'empêcher le passage à l'acte en modifiant les circonstances particulières dans lesquelles une série de délits semblables sont commis ou pourrait l'être. Pour R. Cario (2004), prévenir, c'est aller au-devant des facteurs de risques susceptibles de conduire, en cas de conflits intersubjectifs à des activités considérées comme criminelles en vue de les empêcher. C'est avertir par avance que tel ou tel comportement agressif est nuisible à l'harmonie sociale.

Au regard du discours des auteurs susmentionnés, il ressort que la prévention apparaît indispensable dans la gestion des accidents de mototaxi.

IV. CONCLUSION

L'objectif de cette étude vise à mettre en lien la qualité de la répression en la matière et la persistance constatée dans les affaires d'accidents de la route est atteint. Pour rendre compte de cette réalité sociale, cette étude a mobilisé une étude qualitative et deux (2) théories à savoir la théorie du contrôle social et celle de la réaction sociale.

Au regard de ces résultats, il ressort que la prévention doit se situer au niveau local car les actions d'urgence au niveau national ou régional et non relayées et adaptées localement, demeurent inefficaces et elle gagnerait à être portée par tous les acteurs (conducteurs, clients, responsables institutionnels).

Cependant, si dans l'ensemble, les résultats de la recherche effectuée, confirment l'hypothèse de recherche, il convient tout de même de mentionner qu'elle n'intègre pas assez la question de la gestion de l'assurance risque contractée par les conducteurs et qui devrait permettre la prise en charge des victimes. Aussi, une recherche ultérieure portera essentiellement sur cette réalité bien controversée.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- [1]. **AINYAKOU Taiba Germaine**, 2020, « Mécanismes de récupération des motos par leurs conducteurs en situation d'infraction routière à Korhogo », Revue congolaise de Communication, Lettres, Arts et Sciences Sociales, Les Éditions Hemar, n°10 juillet-décembre, pp 91-97.
- [2]. **AYIE Alexandre A.** 1985, Droit Pénal général, collection « le succès est au bout de l'effort » 171 p.
- [3]. **CARIO Robert**, 1997, Pour une approche globale et intégrée du phénomène criminel, Introduction aux sciences criminelles, l'Harmattan, deuxième édition, 256 p.
- [4]. **Cario Robert**, 2004, « La prévention précoce des comportements criminels : stigmatisation ou bienveillance sociale ? ». In: Agora débats/jeunesses, 36, Animateurs : formations, compétences et valeurs. pp. 128-129; https://www.persee.fr/doc/agora_12685666_2004_num_36_1_2183_t13_0128_0000_8
- [5]. **CUSSON Maurice**, 2009, Prévenir la délinquance, collection : criminalité internationale, Éditeur, Presses Universitaires de France.
- [6]. **CUSSON Maurice**, 2015, La Criminologie, 6 e édition, p 117-120.
- [7]. **DIAZ Claudine Pérez**, 2004, « Les acteurs du système de contrôle-sanction de sécurité routière », Érés | « Espaces et sociétés » /3 n° 118, pp 133 à 147.
- [8]. **DJIEPMO NDJOUKYA Guy Rostand**, 2008, Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : le cas des motos taxis à Yaoundé - Master Économie des transports et logistique des échanges 2008 Nigeria .
- [9]. **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.
- [11]. **LEMAN-LANGLOIS Stéphane**, 2007. *La sociocriminologie*. Nouvelle édition [en ligne]. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, (généré le 09 décembre 2021). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pum/10116>>. ISBN : 9791036502309. DOI : <https://doi.org/10.4000/b00ks.pum.10116>. Compatible avec Zotero.
- [12]. **MEMON Fofana et SANGARE Moussa**, 2018, « A propos des accidents de la route: Analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo », East African Scholars Multidisciplinary Bulletin, Vol.-1 : Iss.-1-3 (Sep-Dec), p. 129-137.
- [13]. theses.univlyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.1999.jbriefe&part=7855