

Research Article

Criminalite Routiere: Le CAS Des Engins A Deux Roues À Korhogo ROAD CRIME: THE CASE OF TWO-WHEEL MACHINES in Korhogo

Dosso Namode Alice Epse Binate

Docteur en Criminologie, option : Psychologie Criminelle, Universite Peleforo Gon Coulibaly, Ufr Des Sciences Sociales

RESUME

Notre étude a pour objectif de mettre en lien la criminalité routière avec la volonté humaine des conducteurs des engins à deux roues.

L'étude s'inscrit dans la grille théorique de la Criminologie de l'acte et du choix rationnel de Maurice Cusson. Selon cette théorie, l'acte criminel est une réalité individualisable dans la vie de son auteur. Il est aussi un acte volontaire, et comme toute action humaine, il devrait en principe, procéder de choix, poursuivre un but, être une tentative d'adaptation ou de solution à un problème. Nous avons utilisé comme instruments de recueil des données : la recherche documentaire, les questionnaires, le guide d'entretien et l'observation directe. Les méthodes d'analyse quantitatives et qualitatives ainsi que d'analyse du contenu ont été utilisées.

Les résultats indiquent que les conducteurs d'engins à deux roues sont fortement impliqués dans les manifestations de la criminalité 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.

SUMMARY :

Our study has for objective to put in link the road criminality with the human will of the drivers of the two-wheeled machines. The study joins in the theoretical railing of the Criminology of the act and the Maurice Cusson's rational choice. According to this theory, the criminal act is a reality individualisable in the life of his author. It is also a voluntary act, and as any human action, it should in principle, to proceed of choice, to pursue a purpose, to be an attempt of adaptation or of solution to a problem. We used as instruments of data collection: the document retrieval, the questionnaires, the guide of interview and the direct observation. The quantitative and qualitative methods of analysis as well as of analysis of the contents were used.

The results (profits) indicate that the two-wheeled heavy plant drivers are strongly involved in the demonstrations (appearances) of the road criminality: flights (thefts), attacks, accidents. The main human factors come essentially in two points that are the lure of gain and the bad faith of the various actors. It is thus about rational choice on behalf of the drivers to maximize their earnings (gains) and adapt itself to the socioeconomic contingencies in which they are confronted.

KEY WORDS: Road Criminality; Two-wheeled Heavy plant drivers; Lure of gain; Bad faith.

I- Introduction : Quelques Reperes Theoriques

De nombreux écrits et articles de presse portent sur la sécurité routière et les dangers de l'utilisation des moto taxi et autres engins à deux roues dans divers pays d'Afrique. A titre d'exemple, on pourrait citer cet article de Radio N'Deke Luka en Centrafrique qui nous informe que Bangui, la capitale centrafricaine vit depuis un certain temps au rythme des accidents de circulation routière. Une situation qui s'est accentuée avec le phénomène des moto-taxi dans le pays. Le non-respect des règles de la circulation routière resterait la principale cause de ces multiples cas d'accidents. Selon les données hospitalières, 15 à 20 cas d'accidents de circulation produits tous les jours sont imputés aux conducteurs de taxis-motos. La plupart des victimes présentent des incapacités de diverses formes, bras et/ou jambes cassés. « *C'est par la consommation des stupéfiants que nous avons ces cas d'accident. Nous enregistrons autour de 15 à 20 blessés par jour et dont 5 à 6 sont graves et admis dans les services en hospitalisation* », explique Docteur **Bertrand Jean de Dieu Tékp**a, chef de service de traumatologie à l'hôpital Communautaire de Bangui. (2016)

Dans la même perspective, France 24, relève que les autorités de Lagos ont décidé d'interdire les moto-taxi dans une partie de cette ville au Nigéria. Accusés de provoquer de nombreux accidents, ils sont pourtant utilisés quotidiennement par les habitants, qui estiment avoir besoin de ce moyen de transport dans une ville où le trafic est très dense surtout pour leur efficacité. (2012) En effet, fin mars, le gouverneur de l'État de Lagos annonçait l'interdiction des moto-taxi dans les rues d'Ikeja, un quartier d'affaires de Lagos. Pointés du doigt pour les accidents de la circulation qu'ils provoquent, ces moto-taxi - ou "okadas", comme on les appelle au Nigeria - sont aussi accusés de jouer un rôle dans l'augmentation du taux de criminalité dans la capitale économique nigériane.

Selon Afrik. Com, dans une communication en 2001, des taxis-motos auraient gagné toute la ville de Kinshasa depuis peu. Avec l'insuffisance de moyens de transport en commun et des embouteillages, ces taxis-motos sont venus à la rescousse de la population kinoise. Cependant, ils ont amené sur leur trace plusieurs accidents de circulations. Communément appelés Wewa, les taxis-motos desservant la

capitale de la République Démocratique Congo offrent un spectacle presque théâtral. Juchés à trois ou à quatre personnes sur une même moto roulant à vive allure, et, exécutant des acrobaties spectaculaires pour se faufiler entre les véhicules, tous les ingrédients semblent réunis pour exposer les amateurs de ce moyen de déplacement aux accidents de circulation.

Toujours selon ce même organe de presse, le Cameroun connaîtrait pareillement la recrudescence de ces engins à deux roues. Véritable phénomène de société, les engins à deux roues sont devenus en quelques années le moyen de transport par excellence des habitants de la ville de Douala. Les moto-taxi ou " bend-skin "ont éclipsé de la circulation les taxis traditionnels. Du nom d'une danse traditionnelle de l'Ouest du Cameroun réputée pour la frénésie de son rythme, ils ont envahi les artères de la capitale économique du Cameroun. Le parc des moto-taxi à Douala est passé du simple au quintuple en l'espace de six ans. Le syndicat national des exploitants de taxis du Cameroun en dénombre officiellement 342 ; en réalité plus du double sont en circulation.

A l'instar de ces pays, en Côte d'Ivoire, nous continuons d'enregistrer des accidents sur nos routes, de plus en plus de morts et de blessés. Force est de constater, qu'une bonne frange de ces accidents et de ces victimes concerne les deux roues et autres engins de transport impliqués fortement dans le quotidien et l'économie de nos régions. En Côte d'Ivoire, l'avènement des moto taxis et même des motos assurant le transport personnel des usagers était insignifiant jusqu'à ce que la crise qui secoua le pays de 2002 à 2010 ; s'installe. Pourtant depuis toujours, ces moyens de transport et de déplacement sont prisés dans les pays limitrophes (MINKOUMOU, B. 2005). Est appelée «moto taxi ou encore taxi moto», toute moto qui assure le déplacement inter urbain et en agglomération, des usagers à but lucratif. Les coûts des véhicules étant relativement plus élevés que ceux d'une moto, en plus avec la crise, la forte migration intérieure autant des personnes que des biens dans les zones dites Centre Nord-Ouest (CNO), avaient favorisé l'importation de nouvelles habitudes et mœurs au sein des populations. Il est ainsi devenu courant de voir les populations, circuler à moto dans les villes et capitales ivoiriennes. La ville de Korhogo, lieu de notre étude, n'est point en reste. Cependant, les constats récurrents d'accidents liés aux engins à deux roues et autres engins apparentés force notre 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

de interventions impliquent les engins à 2 roues et autres. Déjà en 2017, pour ce courant janvier, 39 interventions dont 26 impliquant les deux roues et engins apparentés.

Ce serait peu de conclure que le phénomène va crescendo. La lecture des chiffres sur ces trois années est très significative. Et ce, nonobstant les campagnes régulières de l'OSER, 2014-2015 sur la sensibilisation des populations quant aux règles de sécurité routière, et au port obligatoire des casques pour les motos. Comment expliquer cette recrudescence d'accidents occasionnés par les deux roues et assimilés puisque selon Muhlrad (2006), dès que les nombres d'accident et des victimes atteignent des proportions inquiétantes, un travail très ardu doit être fait pour garantir la sécurité routière impliquant des acteurs d'origines diverses et opérantes à différents niveaux.

La préenquête a permis de ressortir différentes variables explicatives : à savoir :Le mauvais état de la voirie et des infrastructures routières ; La défection des transports urbains ;La paupérisation des populations ; Le chômage grandissant surtout au niveau des jeunes ; L'utilisation de substances ou stimulants par les chauffeurs ; L'absence de réglementation formelle et de contrôle de ce secteur par l'Etat ; Le laxisme relatif des autorités à prendre des mesures idoines pour réguler le phénomène. Ces autorités estiment trouver en cette nouvelle forme d'économie, le moyen d'occuper de nombreux jeunes désœuvrés, souvent déscolarisés ou même démobilisés après avoir été utilisés comme « soldat » ou « combattant » dans la crise ; L'anarchie, l'incivisme et la violence des chauffeurs qui attirés, par les gains potentiels, adoptent des comportements fortement à risque toute la journée dans la conduite de ces engins.

Revenant à la sécurité routière, elle 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 (Ndjoukya, R, 2008). Cependant, les constats et les analyses des variables diverses récoltées, montrent que la situation décrite n'est plus un simple problème de sécurité routière. Korhogo, dispose après Abidjan et Yamoussoukro, de l'un des meilleurs réseaux routiers du pays, soit environ 50 kms de bitumes. De ce point de vue, nous sommes emmenés à parler de criminalité routière parce que les causes sont liées surtout aux comportements humains, à des fautes humaines. Il y a comme une décision humaine même si elle pourrait être involontaire.

Notre étude a pour objectif de mettre en lien la criminalité routière avec la volonté humaine des conducteurs des engins à deux roues. C'est en cela que réside l'originalité de notre recherche.

L'hypothèse qui découle des constats sus -mentionnés est formulée de la manière suivante : les crimes impliquant les engins à 2 roues s'expliquent essentiellement par les comportements à risques développés par leurs conducteurs.

L'étude s'inscrit dans la grille théorique de la Criminologie de l'acte et du choix rationnel de Maurice Cusson. Selon cette théorie, l'acte criminel est une réalité individualisable dans la vie de son auteur. Selon Cusson, le crime, objet central de la Criminologie n'est pas seulement une infraction. Il est aussi un acte volontaire, et comme toute action humaine, il devrait en principe, procéder de choix, poursuivre un but, être une tentative d'adaptation ou de solution à un problème. (Cusson, 1998) .

II-METHODOLOGIE

II-1-Sites et participants à l'enquête :

Nous avons effectué notre enquête à Korhogo, ville du nord de la Côte d'Ivoire. Economiquement très active, elle est vite devenue un pôle de développement du pays. Il nous a semblé judicieux d'interroger les différents acteurs de ce domaine d'activités. Ainsi, 30 chauffeurs de moto taxi et autres conducteurs d'engins à deux roues et 30 clients ont été soumis à nos questionnaires. Nous avons également soumis à notre guide d'entretien 05 responsables et collaborateurs de la Police, de la Gendarmerie, de la Mairie et de l'Administration. Au total 65 personnes ont constitué l'échantillon d'enquête. La méthode d'échantillonnage est de type non probabiliste. En effet, des conducteurs et clients qui ont bien voulu participé à notre étude ont été rencontrés aux différentes gares abritant les moto taxi. Nous avons lors de la pré-enquête déjà discuté avec de nombreux acteurs. Toute chose qui avait permis d'orienter nos questionnaires et guide d'entretien.

II-2 -Instruments de collecte des données

1- Recherche Documentaire

Il nous a été bénéfique de lire divers documents tirés du Web, articles et journaux, traitant des moyens de transport et de déplacement et leurs incidences sur les populations. Cette recherche documentaire fut une base nécessaire pour commencer notre travail.

2- Questionnaires

Deux questionnaires ont été administrés : l'un aux conducteurs des engins à 2 roues et l'autre aux clients. Ils comportent plusieurs items rendant au mieux le genre d'informations que nous recherchions. Ils font état de l'identification des sujets, de la structuration de l'activité de moto taxi, des conditions dans lesquelles elle est exercée et des conséquences qui en découlent. Nous avons aussi interrogé de façon arbitraire sans guide particulier pour nous renseigner diverses personnes dès que le besoin s'en est fait sentir pour l'évolution de notre travail.

3- Guide d'entretien

Nous avons soumis à un guide d'entretien cinq (5) responsables de structures afin de recueillir le maximum d'informations qualitatives et quantitatives sur ladite activité et les usages de ses acteurs.

4- Observation Directe:

Elle a permis de fréquenter les acteurs de notre enquête; de partager des heures et des moments avec eux pour nous familiariser un tant soit peu à leur milieu. L'étude a choisi de présenter les engins à deux roues et engins assimilés puisque sont considérés moto taxi à Korhogo, autant les motos que tout autre engin à moteur, roulant, qui ne soit pas un véhicule et qui exercerait son activité de façon lucrative. La mairie a dénombré à ce jour 1736 motos taxi et 120 tricycles soit 1856 engins de ce type, exerçant dans la ville et ses agglomérations, même si selon les autorités de ladite commune, un nombre important d'intervenants frauduleux, non déclarés et non recensés, exercent aussi l'activité et échappent à tout contrôle. Toute chose qui favoriserait, la commission de délits et infractions constatés dans ce secteur d'activité. Il faudrait relever qu'aujourd'hui, les usagers utilisent en majorité ce moyen de transport. Son acquisition est moins coûteuse qu'un véhicule. Les documents afférents sont relativement facilités, voire, pas exigés ; pas d'obligation de permis de conduire par exemple. Sa commercialisation et son utilisation à titre lucratif, semble très rentable. Pour les clients, circuler à moto, est moins coûteux de loin qu'un autre type d'engin. Autant de facteurs qui en ont vite fait la promotion de la moto auprès des populations. Toutes les personnes disposant d'une relative sécurité financière peuvent s'en procurer. Cependant, notre étude met l'accent sur les moto taxi car c'est « leur boulot ». Ils traversent la ville d'un bout à l'autre, à toute heure. Il apparaît que l'appât du gain les emmèneraient aussi à adopter plus que les autres conducteurs de taxi et/ou d'engins à utilité personnelle, les comportements dits à risques que nous décrivons.

II-3--Méthodes d'analyse des données

Trois (3) méthodes d'analyse des données ont été convoquées dans ce travail : Les méthodes d'analyse quantitative ; Les méthodes d'analyse qualitative ; et Les méthodes d'analyse de contenu.

Dans le premier cas, les données ont été traitées sous l'angle des statistiques descriptives (fréquences brutes et relatives des données). Dans le second cas, l'analyse phénoménologique a été utilisée : l'accent a été mis sur l'expérience des acteurs impliqués dans l'activité de moto taxi ou la conduite des dits engins. Du point de vue de l'analyse de contenu, l'analyse catégorielle a été exploitée en termes de la valeur des thématiques.

III. RESULTATS

Les résultats s'articulent autour des points suivants :

- Les caractéristiques des clients et des conducteurs des motos, moto taxi ou autres engins à 2 roues.

- Les conditions d'exercice de l'activité
- Les Moto taxi ou engin à 2 roues comme objet de délit : vol, agressions diverses et accidents multiples
- Les causes humaines ou volonté humaine.

1- LES CARACTERISTIQUES DES CLIENTS ET DES CONDUCTEURS DE MOTOS, MOTO TAXI OU AUTRES ENGIN A 2 ROUES.

2- Caractéristiques diverses des clients de moto : Tranche d'âge et Genre, Fréquence d'utilisation des engins.

Tranche d'âge	Nb. cit.	%
Moins de 20	4	13%
De 20 à 22	3	10%
De 22 à 24	3	10%
De 24 à 26	6	20%
De 26 à 28	3	10%
De 28 à 30	1	3%
30 et plus	10	33%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 1 : La répartition des tranches d'âge chez les clients ou utilisateurs de moto

Sexe	Nb. cit.	%
Masculin	15	50%
Féminin	15	50%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 2 : La répartition en genre des clients ou utilisateurs de moto

Modalités	Nb. cit.	%
Personnes se déplaçant à moto	28	93%
Personnes se ne déplaçant pas à moto	2	7%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 3 : La fréquence d'utilisation des motos par les usagers

Les chiffres montrent dans les tableaux 1 et 2 que les clients ou utilisateurs de moto sont autant de sexe masculin que féminin : 50% féminin, 50% masculin. Nous pouvons dire que les hommes autant que les femmes empruntent ou utilisent les motos. Ils sont aussi de tous les âges. Ainsi moins de 20 ans : 13% ; 30 ans et plus : 33%. La répartition en genre et en âge est très homogène. Quant à la fréquence, le tableau 3 montre qu'elle est très significative à savoir 93% d'utilisateurs contre 7%. La majorité des populations se déplace donc à moto.

Caractéristiques diverses des conducteurs et/ou chauffeurs de moto ou moto taxi : Age, Sexe, Nationalité.

TRANCHE D'AGE	Nb. cit.	%
Moins de 22	1	3%

De 22 à 24	2	7%
De 24 à 26	3	10%
De 26 à 28	3	10%
De 28 à 30	1	3%
De 30 à 32	3	10%
32 et plus	17	57%
TOTAL OBS.	30	100%
SEXE	Nb. cit.	%
Masculin	30	100%
Féminin	0	0,00%
TOTAL OBS.	30	100%
NATIONALITE	Nb. cit.	%
IVOIRIEN	29	97%
Non IVOIRIEN	1	3%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 4 : La répartition des caractéristiques d'identification des conducteurs et chauffeurs de moto et/ ou taxi moto

Le tableau 4 montre que les conducteurs et chauffeurs de moto et /ou taxi moto sont de tous les âges même si les plus de 32 ans : 57% sont une tranche d'âge plus étendue que les autres. Les notions de sexe et de nationalité ne semblent pas très pertinentes au vu des chiffres. Ils sont fonction de la population interrogée. Nous savons que les hommes autant que les femmes conduisent les motos à Korhogo. Toutefois, il n'y a pas encore de femme conductrice de moto taxi selon notre investigation. Concernant la nationalité, la préenquête semblait nous indiquer que de nombreux chauffeurs de moto taxi étaient étrangers. Seulement les chiffres ne confirment pas cette réalité, suscitant en nous maintes interrogations. Qu'en est-il des conditions d'exercice de l'activité ?

3- LES CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITE

Nous étudierons les conditions d'exercice de l'activité en prenant en compte : l'obtention d'une autorisation de la mairie permettant d'exercer l'activité ; la détention d'un permis de conduire, le port de casque ; et l'opportunité de renforcement des capacités en la matière.

Autorisation	Nb. cit.	%
Oui	25	83%
Non	5	17%
TOTAL OBS.	30	100%
Relation avec la mairie	Nb. cit.	%
Reconnu par la mairie	12	40%
M'acquitte régulièrement de la Patente de la mairie	15	50%
Aucune	3	10%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 5 : L'obtention d'une autorisation de la mairie pour exercer.

Détention_PC	Nb. cit.	%
--------------	----------	---

Oui	11	37%
Non	19	63%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 6 : La détention d'un permis de conduire,

Modalités	Nb. cit.	%
Oui	11	37%
Non	19	63%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 7 : Répartition du port de casque

Modalités	Nb. cit.	%
Oui	11	37%
Non	19	63%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 8 : Répartition de l'opportunité d'avoir bénéficié d'un Renforcement des capacités en matière de conduite de moto par l'OSER.

Les tableaux 5, 6, 7, et 8 permettent de présenter les variables prises en compte afin de ressortir les conditions dans lesquelles sont exercées l'activité de mototaxi. Ainsi nous constatons que les moto taxi dispose en majorité de l'autorisation et de la caution de la mairie pour exercer leur activité : 83% ; 50% se sont acquittés de la patente, taxe imposée par les services de la mairie. Cependant, seulement 37% disposent d'un permis de conduire, 37% disposent d'un casque de protection. La mairie lorsqu'elle les recense, leur affecte un numéro de façon visible sur la moto, permettant de les identifier. La détention d'un permis de conduire jusqu'à ce jour n'avait jamais été une exigence, à cause de certaines contingences politiques et économiques déjà relevées plus haut. Même le port du casque qui est pour leur propre sécurité ne semble pas exigé vu les chiffres 37% seulement en dispose. Les quelques formations de mise à niveau de l'OSER ne profitent pas à de nombreux chauffeurs non plus puisque 37% seulement en ont déjà bénéficié. Le verbatim suivant illustre ces constats : **M. CH**, adjoint au maire, soutient : « Environ 2000 motos exercent, 1500 sont enregistrées, environ 500 échappent encore aux brigades que nous mettons à leurs trousses sur le terrain. Ceux-là exercent dans la clandestinité et échappent à tout contrôle. Pour le recensement, il leur est exigé le paiement d'une taxe municipale plus un document d'autorisation que la mairie leur octroie ainsi qu'un fanion jaune. A ce jour le permis de conduire n'était pas exigé pour cette activité. (Mais une vaste campagne est prévue de janvier à juin 2017, afin de leur permettre d'acquérir le permis qui par la suite, leur sera désormais exigé). Nous sommes conscients que cette activité a permis de régler relativement le chômage des jeunes car elle est créatrice d'emploi ; des démobilisés, et anciens combattants dans les zones CNO, dont elle a permis de canaliser la violence et les agressions. En

outre, elle est économiquement aussi très bénéfique pour la ville. Cependant, elle a aussi beaucoup d'inconvénients : accidents, agressions, vol de motos car les acteurs de ce secteur d'activité sont indisciplinés et exercent dans un cadre non légal et non formalisé...Nous attendons que l'Etat pose le cadre légal nécessaire par des textes et des lois afin de réguler cette activité. »

On peut retenir que les conditions d'exercice de cette activité sont donc trop facilitées à cause de contingences politiques et économiques. Même l'achat ou l'acquisition d'une moto pour son propre usage n'est soumis à aucune réglementation. Cela a pour conséquence de créer un cadre idéal pour la commission d'infractions diverses et de délits orchestrés par les acteurs de ce secteur d'activité. Ainsi ; les vols de motos sont devenus récurrents. Plusieurs accusations d'agressions et de violence à l'aide des motos sont relevées. Pour finir, les motos, moto taxi et engins apparentés causent selon les constats et les chiffres environ les trois quarts (3/4) des accidents de la route à Korhogo. Nous présenterons donc ces conséquences.

4- LES MOTO TAXI OU ENGIN A 2 ROUES COMME OBJET DE DELIT : VOL, AGRESSIONS DIVERSES ET ACCIDENTS MULTIPLES

- Les vols de motos

Modalités	Nb. cit.	%
Oui	8	27%
Non	22	73%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 09 : La répartition des assertions concernant les vols de motos et ou moto taxi

Fréquence d'agression	Nb. cit.	%
Régulièrement	22	73%
Une fois	8	27%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 10 : La répartition de la fréquence concernant les vols de motos et ou moto taxi

De façon récurrente, des vols de motos et/ou moto taxi sont signalés aux services de sécurité et de la Police : 27% reconnaissent avoir été victime de vol. Les étudiants et autres usagers ou chauffeurs disposant de motos se voient dépouillés de leur moyen de déplacement régulièrement : 73% sans pouvoir rien y faire. Les modes opératoires à ce jour demeurent très énigmatiques et variés car des motos, fermées et « sous scellées » n'échappent pas aux vols même dans des lieux publics, laissant les propriétaires perplexes. Il faut souligner que selon les informations recueillies, il y aurait non seulement des receleurs mais aussi des mécaniciens complices, selon un système bien éprouvé à qui profitent ces vols. La moto est aussitôt recueillie, démontée, rhabillée et remontée de façon à ne plus être reconnaissable par le propriétaire et remise en vente. Les services de police n'ont

pas voulu mettre à notre disposition des chiffres pour causes sécuritaires, quand bien même ils reconnaissent enregistrer tous les jours des plaintes pour vol de moto par effraction, en stationnement et/ou à l'aide d'armes telles que les armes blanches, les armes automatiques, et même les kalachnikovs.

- La moto comme moyen de commission de vols et agressions

Modalités	Nb. cit.	%
Oui	11	37%
Non	19	63%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 11 : Répartition des assertions selon le degré de sécurité que procure le déplacement à moto selon les clients

Modalités	Nb. cit.	Fréq.
VRAI	15	50%
FAUX	8	27%
Ne sais pas	7	23%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 12 : La répartition des assertions concernant les victimes d'agressions et de vol impliquant les chauffeurs de motos et/ ou moto taxi.

Il a été révélé durant cette enquête que les motos servent aussi de moyen pour agresser les populations : 63% et 50% des assertions des usagers confirment cela. En plus ; les réunions de sécurité témoignent que de plus en plus d'agressions et vols sont perpétrés à l'encontre des populations avec l'utilisation de motos. Les malfaiteurs sont à deux sur une moto : L'un tenant la direction et l'autre ; l'arme. Ils poursuivent la présumée victime jusqu'à l'aborder pour la déposséder de ses biens (sac, porte-monnaie ou autres) ou de sa moto. Pour étayer ces constats ; **FDS, agent de police affirme:** « il nous revient que des nuits, les chauffeurs transportent les passagers et en profitent pour les dépouiller de leurs biens. Nous rencontrons les syndicats de chauffeurs pour les sensibiliser à ce sujet et la répression suit lorsque des actes déviant sont confirmés ».

Pareillement des non chauffeurs, possédant des motos, s'en servent pour commettre des actes illicites. Qu'en est-il des accidents multiples qui reviennent dans toutes les interviews réalisées ?

- La moto et les engins à 2 roues impliquées dans les 3/4 des accidents de la route

Modalités	Nb. cit.	%
Oui	17	57%
Non	13	43%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 13 : La répartition des assertions concernant l'implication des engins à 2 roues dans les accidents de la

route selon les clients

Accident	Nb. cit.	%
Oui	11	37%
Non	19	63%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 14 : La répartition des assertions concernant l'implication des engins à 2 roues dans les accidents de la route selon les chauffeurs ou conducteurs

Bilan accident	Nb. cit.	%
Aucun accident	04	27%
Dégât matériel uniquement	04	8%
Blessés	19	63%
Mort d'hommes	03	2%

Tableau 15 : La répartition des assertions concernant le bilan des accidents de la route impliquant les engins à 2 roues

Les engins à 2 roues sont au vu des chiffres contenus dans les tableaux 13 ; 14 et 15 ; réellement impliqués, souvent, dans les accidents de la route selon les acteurs de l'activité et les populations. Le commandant du Groupement des sapeurs-pompiers militaires, **O.A** affirme que « sur 10 accidents signalés, les motos sont impliquées dans 08 accidents. Il poursuit que les conséquences ne s'apprécient pas seulement qu'à la lecture des données chiffrées mais aussi sur la personne même des victimes. En effet, c'est à des scènes extrêmement horribles que nous assistons souvent sur les voies publiques. Les victimes principales varient généralement entre les cas de graves traumatismes cérébraux, graves blessures ou encore mort immédiate. Cela dit, lorsqu'il arrive que la victime ne perde pas la vie suite à l'accident, la probabilité de garder des séquelles invalidantes le reste de son existence est aussi très élevée »

Selon nos recherches, différents facteurs expliquent les constats faits. Cependant, les causes humaines ou facteur humain ne sont point négligeables. Toute chose sur laquelle notre étude voudrait donc mettre l'accent.

5- LES CAUSES HUMAINES OU VOLONTE HUMAINE

gain quotidien	Nb. cit.	%
Un à cinq mille	26	87%
Cinq à dix mille	4	13%
Plus de dix mille	0	0%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 16 : Répartition des gains journaliers des conducteurs de moto taxi

Modalités	Nb. cit.	%
MAUVAISE CONDUITE	15	79%
AUCUN POINT DE VUE	1	5%

AUCUNE INFORMATION	1	5%
PAR MANQUE DE CASQUE	1	5%
Autre	1	5%
TOTAL OBS.	19	100%

Tableau 17 : Répartition des causes explicatives des accidents selon les usagers

Modalités	Nb. cit.	Fréq.
VRAI	15	50%
FAUX	8	27%
Ne sais pas	7	23%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 18 : Répartition des agressions perpétrées selon la police par les conducteurs de moto taxi sur les clients

Modalités	Nb. cit.	%
Oui	30	100%
Non	0	0%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 19 : Répartition des assertions confirmant que les motos et/ou moto taxi transportent plus d'un passager sur leur moto à la fois.

Modalités	Nb. cit.	%
Non	3	10%
Oui	21	70%
Ne sais pas	6	20%
TOTAL OBS.	30	100%

Tableau 20 : Répartition des assertions des chauffeurs de motos reconnaissant qu'il est risqué de transporter plus d'un passager à la fois sur la moto.

Au nombre des nombreuses causes explicatives de nos constats, les facteurs humains s'affirment assez prépondérants. Ainsi :

- L'appât du gain emmène les conducteurs de ces engins à choisir la mauvaise conduite, opérant des manœuvres fortement à risques et hasardeuses pour eux-mêmes et pour les clients : 79%.
- Le refus de prendre en compte certaines mesures de sécurité élémentaires , expression de leur mauvaise foi, comme le port du casque ; la limitation du nombre de passagers ; la suppression des rétroviseurs sur les engins ; la non détention du permis de conduire et partant l'ignorance donc du code de la route ; l'usage du téléphone pendant la conduite ; l'absence de vignette ; d'assurance ou tout autre document afférant à l'engin. Les chiffres des tableaux 17, 18, 19 et 20 confirment nos assertions. Le verbatim confirme les données sus mentionnées : *C.T, responsable à la gendarmerie*

concluait ainsi : « C'est une activité nécessaire pour toute la communauté à plus d'un titre. On ne saurait la supprimer. Seulement la nécessité pour l'Etat d'en créer et formaliser le cadre juridique devient une urgence. Cette activité génère un problème sécuritaire majeur. A savoir que des individus découlant en partie d'une même corporation (ex combattants), se retrouvent engagés dans la même activité. À tout moment, le clash peut se faire. D'autant plus que leur incivisme et leur non acceptation des normes et convenances sociales n'est plus à cacher... »

IV. DISCUSSION ET CONCLUSION

Ces différentes données montrent que les engins à deux roues et ou moto ou moto taxi assurent le transport interurbain et en agglomération dans nos villes et capitales désormais. Économiquement très rentable et bénéfique, ils sont vite devenus des moyens de facilitation de l'agir délinquant voire d'infractions de tout genre et de criminalité. Les chiffres relatifs aux vols, agressions diverses et aux accidents de la route sont criards et méritent d'être décriés au vu de la volonté humaine qui paraît en être le facteur prépondérant.

Ces données confirment donc que l'hypothèse selon laquelle : les crimes impliquant les engins à 2 roues, s'expliquent essentiellement par les comportements à risques développés par leurs conducteurs, est validée.

Notre étude a pour objectif de mettre en lien la criminalité routière avec la volonté humaine des acteurs de cette activité. Cet objectif a été atteint.

La théorie de référence est celle de la Criminologie de l'acte et du choix rationnel de Maurice Cusson. Selon cette théorie, l'acte criminel est une réalité individualisable dans la vie de son auteur. Selon Cusson, le crime, objet central de la Criminologie n'est pas seulement une infraction. Il est aussi un acte volontaire, et comme toute action humaine, il devrait en principe, procéder de choix, poursuivre un but, être une tentative d'adaptation ou de solution à un problème. (Cusson, 1998). Cette théorie se trouve également validée par les résultats.

Au total donc, les conducteurs d'engins à deux roues sont fortement impliqués dans les manifestations de la criminalité 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.

Si dans l'ensemble, les résultats de cette étude confirment l'hypothèse, il convient tout de même de mentionner qu'elle n'intègre pas la présentation et l'évaluation des mesures et textes ou même des actions menées dans le but de juguler les réalités décrites, voire de réduire le développement des déviations dans ce secteur d'activité. Aussi, une recherche ultérieure portera essentiellement sur le bilan des actions par

rapport à ce phénomène social qui dérange de plus en plus la sécurité des biens et des personnes.

BIBLIOGRAPHIE

- CUSSON, M., (1998). La Criminologie. Paris : hachette supérieure.

Webographie

- Article de RADIO N'DEKE LUKA »Accidents et phénomène des taxis-motos : les autorités tirent la sonnette d'alarme » -jeudi 25 février 2016 14:03.

www.radiodekeluka.org/.../24647-accidents-et-phénomène-des-taxis-motos%20-les

- Article de AFRIK.COM : Bénin : le blues des taxis-motos Zémidjans

[Dimanche 14 janvier 2001](#) et [Les moto-taxi ou la danse de la mort et jeudi 25 juillet 2002](#)-www.afrik.com/article4754.html

- Cameroun : Les chauffeurs de moto-taxi drogués causent de nombreux accidents Cameroun - Le 02 juillet 2013 © koaci.com - Le Tramadol est un antibiotique dont l'usage à été détourné par les chauffeurs de moto-taxi au Cameroun, communément appelé "Tramol" cette substance utilisée comme drogue bon marché s'avère être la cause de nombreux accidents de la circulation dans le pays.

- Communication sur la Circulation des piétons et des deux roues: cas du CCameroun, m. Bekolo Minkoumou Sous-directeur en charge de l'Entretien Routier au Ministère des Travaux Publics Yaoundé, Cameroun.

www.piarc.org/.../8734.7-

[DIAPOS PRESENTATION BEKOLO MINKOU.pdf](#)

- Les défis de la sécurité routière en milieu urbain au Cameroun : le cas des motos taxis à Yaoundé. Par Guy Rostand DJIEPMO NDJOUKYA. Université de Yaoundé - Master Economie des transports et logistique des échanges 2008 NIGERIA 26/04/2012
- Les moto-taxi interdits dans une partie de Lagos, au grand dam des habitants observers.france24.com/.../20120426-habitants-lagos-disparaitre-motos-taxis-okadas-t...
- Les Taxis-motos, porte-ouverte aux accidents de circulation à Kinshasa Posted on [June 11, 2014](#) by [Editor](#) in [Kinshasa](#), [Nouvelles](#), [RDC/DRC](#) with 0 Comments - speakjhr.com/.../les-taxis-motos-porte-ouverte-aux-accidents-de-circulation-kinshasa/
- [Le phénomène des moto-taxi dans la ville de Douala : crise de l'État ...](#)

<https://www.erudit.org/revue/as/2010/v34/n1/044196ar.html>