

Analyse socio-organisationnelle de la persistance du manque de formation à l'auto-école des conducteurs de moto-taxi de Bouaké

KOUADIO Brou Ghislain

Université Alassane Ouattara de Bouaké (C.R.D)

kbroughislain@yahoo.com

Résumé

Au regard des avantages reconnus à l'activité des moto-taxi en termes d'employabilité, de participation à l'économie de la mairie et de mobilité de la population, des mesures pour la formation des conducteurs de moto-taxi ont été prises en vue de l'amélioration de ce secteur d'activité. Cependant, le nombre élevé des conducteurs de moto-taxi non formés à l'auto-école, a suscité cette étude qui vise à comprendre les motifs à l'origine. Cette étude a adopté une approche à la fois qualitative et quantitative axée sur l'observation directe, l'entretien semi directif et le questionnaire. Le principe de saturation a permis d'enquêter vingt-cinq (25) personnes au niveau du volet qualitatif. De même, la technique de boule de neige a servi d'appui pour interroger cent (100) autres personnes volontaires pour l'aspect quantitatif. Les résultats ont d'abord montré que ce secteur d'activité ne bénéficie pas de décret de réglementation pour lui conférer un caractère formel. Ensuite, les sensibilisations à la formation des conducteurs ne tiennent pas compte des spécificités qui cristallisent l'option de la majorité (92%) des conducteurs à ne pas se faire former à l'auto-école. La conséquence est la méconnaissance et le non-respect du code routier par les conducteurs de moto-taxi avec son corollaire de risques sécuritaires et sanitaires et de désaccords entre les conducteurs de moto-taxi et les forces de l'ordre.

Mots clés : persistance, formation, conducteurs de moto-taxi, Bouaké

Abstract

In view of the recognized advantages of the motorcycle taxi activity in terms of employability, participation in the town hall economy and mobility of the population, measures for the training of motorcycle taxi drivers have been taken with a view to improving this sector of activity. However, the persistence of the high number of motorcycle taxi drivers not trained in driving schools prompted this study with a view to understanding the underlying reasons. This having adopted both a qualitative and quantitative approach focused on direct observation, semi-structured interviews and the questionnaire, made it possible to survey 25 people for the qualitative aspect and 100 for the quantitative aspect. The results first showed that this sector of activity does not benefit from a regulatory decree to give it a formal character. Then, awareness raising regarding driver training does not take into account the specificities which crystallize the option of the majority (92%) of drivers not to be trained at a driving school. The consequence is the lack of knowledge and non-compliance with road codes by motorcycle taxi drivers with its corollary of security and health risks and disagreements between motorcycle taxi drivers and the police.

Keywords: persistence, training, motorcycle taxi drivers, Bouaké

Introduction

Le transport étant l'action de transporter, de porter des individus ou des biens d'un lieu à un autre, est l'un des facteurs incontournables de développement qui s'effectue par voie aérienne, maritime, ferroviaire et routière. En ce qui concerne le volet routier, l'expansion rapide des villes et des mesures de planification souvent inadéquates ainsi que la déficience des moyens de locomotion ont entraîné l'émergence d'autres types de transport alternatifs, notamment les moto-taxis depuis les années 1970. (G.Assogba, 2017:3 ; C. Kalieu, 2016 :65 ; M. Amougou, 2010 :4 ;). En Afrique, dans bon nombre de pays les moto-taxis sont substitués aux taxis à quatre roues pour les transports personnels, publics et pour les prestations de service (C. Barber et alii, 2019:7). En 2016, l'Afrique a enregistré dix (10) millions de deux roues motorisées sur environ cinquante-trois (53) millions dans le monde. Le Burkina Faso, le Rwanda, la Tanzanie, l'Ouganda et le Togo sont les pays africains détenant les taux les plus importants d'engins à deux roues (A.Tripodi et al, 2022 : 3).

En Côte d'Ivoire, après l'accession à l'indépendance en 1960, l'accent a été mis sur la modernisation du transport. L'objectif était de contribuer à la prospérité économique ainsi qu'au bien-être social de la population en assurant une aisance de mobilité de celle-ci et de ses biens (C.Meunier et al, 2006 :1). Des politiques publiques de diversification des investissements en infrastructures routières, aériennes, ferroviaires et maritimes ont alors vu le jour. Elles se sont traduites par la mise en place de structures institutionnelles de transport telles que l'Agence de Gestion des routes (AGEROUTE), la Société Ivoirienne de Contrôle Technique Automobile (SICTA), le Fonds d'Entretien Routier (FER), la Société Nationale des Transports Terrestres (SONATT) et la création d'un transport public et commun appelé la Société de Transport Abidjanais (SOTRA) afin d'assurer le déplacement de sa population. L'arrivée de ce transport a suscité plus d'espoir chez la population car elle (SOTRA) est devenue le principal moyen de transport urbain à Abidjan (N. N'ZUE et alii, 2020 : 233). Cependant, les villes de l'intérieur de la Côte d'Ivoire (Aboisso, Abengourou, Daloa, Korhogo, Man, Bouaké, etc) rencontraient des difficultés dans la mobilité de leur population. En effet, les services de la SOTRA n'ont pas pu s'y étendre, créant ainsi un besoin. Les taxis communaux assurant le transport dans ces villes de l'intérieur s'avèrent insuffisants en raison de la croissance démographique (I. Kassi-Djodjo, 2010 :1).

En sus, la survenue de la crise militaro-politique de 2002, a eu des impacts négatifs sur l'ensemble des activités économiques de la ville de Bouaké, la base de cette insurrection armée notamment dans le transport en commun. De ce fait, elle a engendré la destruction du système de transport local existant (engins à quatre roues) et favorisé l'émergence du transport via les engins à deux roues communément appelés moto-taxi ou taxi-moto (H. Kadjo et al, 2017: 2 ; P.Traoré, 2015 :1). Ce mode de transport devient alors le principal moyen de déplacement dans la ville de Bouaké en remplacement des taxis et des minicars devenus quasi inexistantes du fait de la crise.

Le transport assuré par les moto-taxi est devenu une activité génératrice de revenu pour la jeunesse et la municipalité. En effet, elle rapporte en moyenne entre 3500 et 5000 francs FCA/jour (5,87 et 8,38 dollars américains), hors coût de location au conducteur. En outre, celui-ci a rapporté en 2015 à la municipalité 68 millions de francs FCA (114 097,78 dollars américains) à raison de 4000 francs FCA (6,71 dollars américains) une quittance qui donne droit à une carte d'exercer en plus d'une cotisation mensuelle de 3000 francs FCA (5 dollars américains) (H. Kadjo et al, ibidem :14). Mais malgré leurs avantages, les moto-taxi sont très souvent à l'origine de nombreux accidents de circulation qui font assez de victimes. En 2014, 846 accidents enregistrés dans ce secteur d'activité, ont entraîné plus de 1400 victimes dont six (6) décès (H. Kadjo et al, idem : 18). Les conducteurs

de moto-taxi sont considérés dès lors comme les principaux acteurs des accidents de la ville de Bouaké, en raison de leur implication majeure dans la majorité des accidents. Face à cette situation, divers défis s'offrent à ce secteur d'activité, notamment la formation des conducteurs dans des écoles de conduite, l'allègement du coût du permis de conduire pour faciliter son obtention, etc (P.Traoré, idem : 10). Pour ce faire, les autorités régionales et gouvernementales ainsi que les ONG ont entrepris des campagnes de sensibilisation relatives au respect du code de la route afin de réduire le nombre d'accidents de la route en invitant les conducteurs de moto-taxi à se faire former dans des auto-écoles. Nonobstant ces dispositions, force est de constater que plusieurs de ces conducteurs (90%) ne bénéficient pas d'une formation relative à la conduite dans des structures agréées, donnant lieu à la persistance des accidents occasionnés par les moto-taximen à Bouaké (A. Kouakou, 2017: 38) ainsi que les dissensions récurrentes entre ces derniers et les forces de l'ordre (K. Kouadio et al, 2021 : 5).

Au regard de la définition de l'OMS qui stipule que «la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité» (M. Mrabet, 2018 :5), le manque de formation des conducteurs de moto-taxi, source de nombreux dégâts constitue un problème de santé publique. Car, l'insécurité porte également atteinte à la santé humaine (H. Lawin et alii, 2018 :3). D'où cette interrogation : qu'est ce qui justifie alors la non-formation des conducteurs de moto-taxi constatée dans ce secteur d'activité? Cette interrogation conduit à trois objectifs :

- évaluer le niveau de connaissances et les formations des conducteurs de motos taxis relatives au code de la route ;
- identifier les raisons explicatives de la non formation des conducteurs de moto-taxi ;
- analyser les stratégies organisationnelles dans la pratique de leur activité. .

Cette recherche s'appuie sur l'hypothèse suivante : la non-formation des conducteurs de moto-taxi constatée dans ce secteur d'activité, source d'insécurité est liée à la négligence de ces derniers et aux tracasseries routières des forces de l'ordre.

1. Matériels et Méthodes

Le site de notre étude est la ville de Bouaké, située au centre de la Côte d'Ivoire, à 350 km d'Abidjan. Les quartiers commerce et Koko au centre de la ville, étant les points de convergence des moto-taxis en provenance des quartiers périphériques ont été les lieux de nos investigations. Les résultats de cette étude reposent sur l'exploitation des données émanant des observations et des enquêtes de terrain conduites auprès des différents acteurs impliqués dans la gestion du transport urbain. Il s'agit notamment des conducteurs de moto-taxi (souvent appelé moto-taximen), des clients de moto-taxi, des agents des forces de l'ordre, des agents du ministère des transports et des membres du syndicat des conducteurs de moto-taxi.

L'enquête de terrain s'est déroulée du 10 au 24 Mai 2023. Pour ce faire, nous sommes servis de questionnaires administrés aux conducteurs et de guides d'entretien semi-directif pour les échanges avec les clients de moto-taxi, les agents des forces de l'ordre, les agents du ministère des transports et les membres du syndicat des conducteurs de moto-taxi. Les entretiens ont porté sur le niveau de connaissance du code de la route, les actions menées pour inciter les conducteurs à la formation, les raisons de leur manque de formation à l'auto-école, les types de formations reçus par certains moto-taximen et les stratégies adoptées dans la pratique de leur activité. Notre échantillon était de vingt-cinq (25) personnes pour le volet qualitatif et cent (100) enquêtés pour l'aspect quantitatif. Le choix

de ces personnes s'est fait selon la méthode de la boule de neige dans la mesure où nous n'avons pu disposer de base de données des personnes à interroger auprès des structures en charge des moto-taxi (syndicat, mairie). Ainsi les premières personnes interrogées ont servi de relais pour rencontrer d'autres. Les données qualitatives récoltées sur la base du principe de la saturation ont d'abord été transcrites et triées par thème avant de faire ensuite l'objet d'une analyse de contenu. Les différentes données quantitatives obtenues ont été codifiées et traitées par le logiciel de statistique SPSS18.0 pour la détermination des fréquences. Pour des questions d'éthique, le consentement éclairé des enquêtés a été préalablement obtenu avant toute investigation de terrain et pour la valorisation, les identités fictives ont été attribuées aux enquêtés.

L'analyse des données a été axée sur la théorie stratégique, définie comme « une théorie pour l'action » qui indique comment agir et être orienté dans l'atteinte efficace d'un objectif (V. Desportes, 2014 ; M. Dominique, 2012 :11-13). Celle-ci justifie les stratégies comme une rationalisation pour les acteurs des zones d'incertitude laissées par la réglementation, étant donné que l'individu stratège cherche à accroître sa marge de manœuvre et à limiter celle des autres pour atteindre ses buts. Toutefois, un dynamisme relationnel fondé sur la mobilisation constante des stratégies existe entre les acteurs-exécutants (ouvriers qualifiés, techniciens...) et leurs supérieurs afin d'étendre leur zone de pouvoir tout en faisant en sorte que l'organisation dispose d'une inertie qui lui permette de maintenir une cohésion et une durée relatives. L'action stratégique étant toujours orientée vers un résultat, cette théorie permet de comprendre les raisons sous-jacentes des conducteurs de moto-taxi à ne pas se faire former à l'auto-école dans l'exercice de leur activité. Cela en vue de mettre en exergue le pouvoir qu'ils détiennent en usant de telles stratégies. Cette théorie stratégique permet donc une meilleure compréhension des déterminants qui fondent le dysfonctionnement constaté au niveau de la formation dans ce secteur d'activité et les désaccords entre forces de l'ordre et moto-taximen.

2. Résultats

2.1. Caractéristiques sociodémographiques des conducteurs de moto-taxi

Les caractéristiques sociodémographiques des conducteurs de moto-taxi prennent en compte l'âge, le genre, l'ancienneté, l'ethnie et le niveau d'étude.

L'activité de moto-taxis est une activité pratiquée à Bouaké par les hommes exclusivement de diverses catégories sociales notamment les adolescents, les adultes et quelques personnes du deuxième âge. Au regard des tranches d'âge, 11% ont entre 15-20 ans, 31% entre 20-25 ans, 32% de 25-30 ans, 9% de 30-35 ans, 9% de 35-40 ans, 3% de 40-45 ans et 5% de 45 ans et plus. Il ressort de là que la majorité des conducteurs de motos taxi est jeune : 92% ont entre 15 et 40 ans. Les conducteurs de moto-taxis à Bouaké sont constitués de plusieurs groupes ethniques tels que les Akans (31%), les Gours (30%), les Mandés (16%), les Krous (2%), et quelques ressortissants d'autres pays comme le Burkina (8%) et le Mali (13%). C'est donc un secteur d'activité qui occupe une diversité ethnique, voire de nationalités.

L'on remarque à travers les données de terrain que 25% des conducteurs de moto-taxis ont une ancienneté de 2-5 ans et 75% ont une ancienneté de 5 ans et plus. Cela montre que la majorité des enquêtés a plus ou moins une expérience dans ce domaine d'activité.

Nos données montrent également que les conducteurs de moto-taxis ont dans l'ensemble un faible niveau d'étude : 34% n'ont aucun niveau d'étude, 22% ont le niveau primaire et 3% ont des connaissances coraniques. Seulement 30% ont le niveau secondaire et 11% le niveau supérieur. En effet, ceux qui ont le niveau secondaire ou supérieur sont pour la plupart des élèves et étudiants qui

en dehors de leur temps d'étude, vaquent à cette activité de transport pour combler les besoins financiers relatifs à leur étude.

2.1. Actions menées pour faciliter la formation des conducteurs de moto-taxis

Le bon fonctionnement de toute organisation ou activité, nécessite des dispositions d'amélioration de la part des responsables ou des structures en charge de ce domaine. Au niveau des conducteurs de moto-taxis deux principaux acteurs interviennent dans la facilitation des formations : les autorités et les responsables du syndicat de moto-taxi. Ainsi pour inciter tous les conducteurs de moto-taxi à se former, les autorités procèdent-elles essentiellement par la sensibilisation et la réduction du coût du permis. Tels sont les propos d'un cadre du ministère du transport: *« Nous les sensibilisons, et lorsqu'ils se réunissent nous leur disons d'aller vers un centre d'auto-école pour ceux qui n'ont pas de permis de conduire. Des réductions ont été faites au niveau des tarifs du permis de conduire »*. Au niveau des syndicats des moto-taxi, en plus de la sensibilisation ils procèdent par des formations relais. Celles-ci consistent pour ceux qui ont déjà bénéficiés de formation dans des auto-écoles à transmettre cette formation à leurs collègues qui ne le sont pas encore afin de leur permettre de disposer de quelques connaissances relatives à la conduite, même si cela n'est pas assorti de permis. C'est ce qu'a déclaré un leader des syndicats : *« nous leur transmettons les formations que nous avons reçues lors de nos formations dans les auto-écoles et dans d'autres entreprises »*.

En somme au regard de la nécessité de la formation, le ministère de tutelle sensibilise les conducteurs de taxi-moto à la formation et crée des facilités financières au niveau du coût du permis. Quant au syndicat des conducteurs de taxi-moto, il procède à son tour par des formations relais en attendant que ces derniers aillent dans les structures agréées afin d'éviter leur ignorance totale du code de la route.

2.2. Types de formation reçus par les conducteurs de moto-taxi

Tous les conducteurs de moto-taxi (100%) interrogés déclarent avoir bénéficié d'une formation. Cependant, seulement 9% des moto-taximen ont reçu une formation dans un centre de formation d'auto-école. En revanche, 91% ont eu des expériences personnelles ou des formations auprès de leurs connaissances pour l'exercice de l'activité de moto-taxi. Nous pouvons en déduire que lorsque les conducteurs de moto-taxi soutiennent avoir tous bénéficié de formation, il ne s'agit pas de formation dans des structures agréées (auto-école). Cet état de fait montre que très peu ont été formellement formés et en conséquence ne disposent pas de permis de conduire comme le confirme cet agent de police:

la plupart n'a pas été formée parce qu'ils ont eu des motos cadeau lors des projets ou les motos ont été données aux ex-combattants sans leur parler de permis et beaucoup ont transformé leur moto en taxis-motos, aussi on offre des motos à des personnes qui sont tout le temps couchées à la maison et qui ne savent pas quoi faire de leur vie pour avoir de l'argent et ils n'ont pas conscience qu'il faut avoir un permis avant de rouler une moto.

Suite à la crise militaro politique de 2002, plusieurs ex-combattants ont bénéficié de dons de motos dans le cadre du programme de démobilisation sans qu'une formation préalable à l'auto-école ne leur soit exigée. Ceux-ci se sont engagés dans l'activité de motos taxi en s'appuyant sur leurs propres connaissances ou en ayant recours à leurs amis pour avoir une maîtrise de la conduite. Et cela au mépris du code de la route, du paiement des taxes communales, de l'acquisition d'un permis en bonne et due forme, etc.

2.3. Connaissances des conducteurs de moto-taxi relatives au code de la route

Cette section prend en compte le niveau de connaissance des conducteurs de moto-taxis et leur niveau d'observance du code de la route. Pour ce qui est de leur niveau de connaissances du code de la route, 87% déclarent qu'ils connaissent le code de la route tandis que 13% affirment le contraire.

79% des conducteurs de moto-taxis interrogés soutiennent qu'ils observent le code de la route contrairement à 21% qui avouent ne pas les observer. Les réponses des conducteurs de motos relatives au code de la route laissent entrevoir un amalgame chez ces derniers. Même si 87% ont affirmé connaître le code de la route et 79% les observer, en réalité, ces derniers n'ont que des connaissances sommaires ou générales à telle enseigne qu'en prenant uniquement l'indicateur de la définition du concept du code de la route, assez de confusions s'entremêlent.

Ils ont du mal à faire la différence entre le code de la route et les éléments constitutifs du code de la route. C'est en ce sens que certains conducteurs résumant le code de la route aux panneaux et feux tricolores sans être à mesure de les interpréter. *« Le code de la route c'est les panneaux de signalisations et les feux tricolores »* conducteur N°2. Les conducteurs de motos taxi ont donc une définition vague du code de la route. Cela se perçoit à travers les dires du conducteur N° 6 : *« Le code de la route c'est quand tu roules, il faut savoir rouler, il faut rouler doucement dans tous les cas »*. De plus, le responsable du syndicat des moto-taxis de Bouaké a avoué que les conducteurs de moto-taxi n'ont pas une connaissance approfondie du code de la route en ces termes : *« Ils n'ont pas une grande connaissance sur le code de la route mais nous nous attelons à ça et on envoie toujours nos syndiqués vers les auto-écoles pour qu'ils puissent connaître le code de la route »*.

En somme, en comparant la définition du code de la route des conducteurs de moto-taxi de Bouaké à la définition en vigueur on remarque qu'effectivement les conducteurs de moto-taxi ne savent pas ce qu'est en réalité le code de la route. Cela est à l'origine de leur ignorance et le non-respect du code de la route. En effet, selon le guide du conducteur (2013) le code de la route est composé de plusieurs éléments que tout conducteur doit connaître. Il s'agit des signaux, des éléments de sécurité (les triangles de pré-signalisation routière en cas d'immobilisation, une roue de secours en bon état, la vitesse recommandée, le dépassement), des équipements nécessaires pour l'engin (le frein principal fonctionnel; l'avertisseur sonore homologué, l'indicateur de vitesse en bon état de marche, le compteur kilométrique en bon état de marche, les plaques d'immatriculation réglementaires à l'arrière, l'échappement silencieux, les pneumatiques en bon état, les feux de routes fonctionnels, le dispositif empêchant l'éblouissement du conducteur par le soleil) et des documents du conducteur (le permis de conduire, la carte grise nationale, la visite technique, l'assurance, la vignette, la patente, la carte de transport, la carte de stationnement (Mairie)).

Même si les conducteurs de moto-taxi sont conscients de l'importance du respect du code de la route, leur manque de formation à l'auto-école explique leur incivisme sur les routes parce qu'ils n'ont pas une idée claire du contenu des éléments à observer comme le soutient l'un des clients interrogés : *« Hum ! Généralement ils ne respectent pas le code de la route parce qu'ils ne maîtrisent pas bien et ils se disent qu'ils sont tout le temps pressés »*.

Au regard de ces propos, il convient de dire que cette méconnaissance et inobservance est une menace sécuritaire et sanitaire pour les conducteurs et la population, la santé étant définie comme un bien-être dans son ensemble. Partant, la formation des conducteurs de moto-taxi en vue de pallier cette faiblesse s'avère inéluctable. Cependant, qu'est ce qui explique alors le fait que malgré la reconnaissance de l'importance de cette formation à l'auto-école, ils ne le font pas?

2.4. Raisons de la non-formation des conducteurs de moto-taxi dans les auto-écoles

Les raisons qui expliquent le manque de formation des conducteurs de moto-taxi à Bouaké dans les auto-écoles sont diverses.

2.4.1. Tracasseries des forces de l'ordre

Certains conducteurs de moto-taxi justifient leur refus de se faire former dans les auto-écoles par les tracasseries des forces de l'ordre dont ils font l'objet, même lorsqu'ils ne sont pas en infraction. Pour eux, il serait inutile de s'épuiser à obtenir un permis et subir par la suite les abus de certains agents des forces de l'ordre. *« C'est à cause des papiers, mais parfois tu as tous tes papiers, mais ils te font payer de l'argent, donc pour cela c'est mieux de ne pas faire les papiers, puis c'est tout »* **Conducteur N° 9.**

2.4.2. Faiblesse du niveau d'étude des conducteurs de moto-taxi.

Une autre raison explicative du manque de formation des conducteurs de moto-taxi est le taux d'analphabétisme élevé (37%) ou le faible niveau intellectuel (30%) dominant ce secteur d'activité. Cette assertion fait penser à certains conducteurs qu'ils ne pourront pas avoir une large maîtrise du code de la route même s'ils se forment à l'auto-école, comme le précise ce conducteur : *« Cela dépend, si tu n'as pas fréquenté, il y a des choses que tu ne peux pas connaître et puis d'autres s'en moquent de ça »* **conducteur 1.**

2.4.3. Caractère informel de l'activité de moto-taxi

Un agent du ministère du transport a mis en exergue la part de responsabilité des autorités ivoiriennes. En effet, il n'existe pas de décret légalisant cette activité en dehors d'une convention instaurée par la mairie qui donne droit à une carte d'exercer après s'être acquitté d'une quittance de 4000 FCFA (6,71 dollars américains) en plus d'une cotisation mensuelle de 3000 FCFA (5 dollars américains). En conséquence, certains acteurs profitent du caractère informel de ce secteur d'activité pour ne pas se mettre en règle.

D'abord le métier de moto taxi n'est pas légal, il n'y a aucun décret jusqu'à l'heure actuel signé par le gouvernement ou l'Etat de Côte d'Ivoire qui autorise l'activité de moto taxi à l'instar d'autres pays comme le Togo et le Bénin et autres, qui eux le moto-taxi existe, car cela est venu à la faveur de la crise de 2002 où tout était arrêté. Mais il y a une convention entre eux et la mairie car ils payent des droits et des timbres, **agent du ministère du transport.**

2.4.4. Établissement du permis de conduire : une perte de temps

Pour certains conducteurs de moto taxi, le fait d'abandonner momentanément leur activité pour se faire former dans un centre d'auto-école est une perte de temps. *« ...bon d'autres aussi croient que non c'est perte du temps voilà, c'est perte du temps : c'est à quel moment tu vas quitter là-bas pour faire ce que tu veux faire là ? »* **Un conducteur 6.**

2.4.5. Négligence de certains moto-taximen

La négligence de certains moto-taximen est également à l'origine de leur manque de formations dans les auto-écoles. *« Ça peut être le manque de moyens financiers et la négligence de certains conducteurs de moto taxi ou de mauvaise foi »* **un conducteur 25.** En outre, certains conducteurs estiment que ce n'est pas nécessaire de faire un permis pour conduire uniquement une moto car pour eux le permis est fait pour conduire les engins à quatre roues.

« Moi je n'ai pas fait la formation personnellement, je suis rentré dedans comme ça seulement parce que je sais rouler moto. Avant d'aller faire un permis pour rouler

seulement moto, je préfère arrêter, je le jure je vais aller conduire un véhicule »
conducteur N° 36.

2.4.6. Antécédents liés aux crises socio-politiques

Nombre des actuels chauffeurs de moto-taxi avaient été des ex-combattants contre les forces régulières. Cela a brisé le mur de soumission aux agents des forces de l'ordre. Ainsi, plusieurs d'entre eux ont gardé ce sentiment en eux, même après la crise et leur reconversion dans le transport :

Tu sais dans le domaine des moto-taxi, l'incivisme a pris du terrain, est-ce que vous voyez ? Tout cela ça va depuis la rébellion qu'ils n'ont plus donné de l'importance au treillis et après la rébellion ils ont adopté ce comportement de ne pas avoir du respect envers les corps habillés **Un policier.**

2.4.7. Difficultés financières

Les difficultés financières qu'éprouvent certains chauffeurs de moto-taxi en lien avec les charges familiales font que ces derniers, ne mettent pas en priorité l'obtention d'un permis de conduire, comme le traduit ce conducteur :

vu le problème de moyens financiers tout le monde n'a pas la chance d'aller à l'auto-école et d'autres vu la situation familiale, ils sont obligés de se passer du permis de conduire pour pouvoir prendre la famille en charge. **Conducteur N°4.**

Un client des conducteurs de moto-taxi renchérit en expliquant que le manque de formations des conducteurs de moto taxi est lié au coût élevé du permis de conduire.

Non parce que le coût pour obtenir un permis de conduire est assez élevé et nous savons que ceux qui sont dans ce métier-là sont des personnes qui ont peu de moyens, ils n'ont pas suffisamment de moyens pour pouvoir investir dans des choses comme ça. **client de moto-taxi.**

En dépit des sensibilisations des autorités à la formation des conducteurs de moto-taxis, ces derniers s'obstinent à ne pas se faire former pour la majorité parce que les actions de sensibilisations ne prennent pas en compte l'ensemble des particularités évoquées ci-dessus qui cristallisent leur option. Or ce manque de formation favorise la méconnaissance et le non-respect du code de la route dont les conséquences les plus marquantes sont les accidents récurrents ou cette volonté manifeste d'éviter les barrages des forces de l'ordre.

2.5. Contournements des barrages des forces de l'ordre, stratégies d'activité des conducteurs de motos taxi

Le manque de formation à l'auto-école des conducteurs de moto-taxis de Bouaké, dont l'une des conséquences est la non maîtrise du code de la route, amène 82% d'entre eux à l'évitement des barrages des forces de l'ordre. Ces stratégies de contournements sont diversifiées, explicitées par les propos d'un client de moto taxis:

Bon puisque ce sont des motos, eux, ils peuvent passer dans les endroits où les taxis ne peuvent pas passer parce que les taxis normaux ne peuvent pas rentrer, donc ils passent dans les quartiers, les glôglôs (couloirs) et autres, donc il est facile d'échapper aux forces de l'ordre. **Client 1.**

Le conducteur N°3 énumère un certains nombres de stratégies dont les déviations et les passages à vive allure aux feux tricolores à la vue des agents des forces de l'ordre :

Ce que nous on fait pour les dévier c'est que lorsqu'on les voit, dans un point nous les dévions et s'ils sont dans un feu tricolore, nous attendons de loin pour que le feu soit vert pour pouvoir foncer à grande vitesse, pour cela celui qui va s'arrêter devant moi ce jour-là, sera un homme mort je le jure on va les tuer.

De plus, un agent du ministère du transport ajoute que c'est par appel téléphonique que les conducteurs de moto-taxi s'informent pour éviter les barrages des forces de l'ordre:

Ils les contournent par les sources d'informations, par des camarades qui leur disent, il y a des policiers dans tel coin, il y a des gendarmes dans tel coin donc ils savent, ils se communiquent souvent par des appels des amis, des éclaireurs qui leurs permettent de voir les détours qu'il faut faire.

Les stratégies de contournement des barrages mobilisées par les conducteurs de moto-taxi se résument à : l'usage des ruelles des quartiers par les conducteurs de moto-taxi, le suivi des alertes données par leurs amis et collègues, l'excès de vitesse à la vue des agents de force de l'ordre et les détours. Toutes ces stratégies sont utilisées parce qu'ils ne sont pas formés pour les diverses raisons évoquées ci-haut. Toutefois, l'usage de ces stratégies pour maintenir leur activité, nuit au respect et au bon fonctionnement du code de la route et par ricochet crée des problèmes de sécurité aux usagers.

De telles stratégies illustrent bien que la majorité des conducteurs de moto-taxi ne sont pas en règle vis-à-vis de la réglementation (pas de permis, non port de casques, non-paiement de vignette, pas de visite, pas d'assurance, etc). Cette situation est à l'origine des malentendus entre forces de l'ordre et conducteurs de moto-taxis. « *C'est parce que nous ne sommes pas en règle, papier est cher* » conducteur N°50. En revanche, d'autres conducteurs estiment que ces malentendus sont dus à l'abus des agents des forces de l'ordre. « *Ils exagèrent, ils vont toujours essayer de te soutirer quelques choses même si tu es en règle* ».

2.6. Règlement des différends à l'amiable comme pratique courante

Les désaccords entre les conducteurs de motos taxis et les forces de l'ordre se règlent le plus souvent par des négociations ou moyennant de l'argent. Ces moyens de règlement sont privilégiés parce qu'ils sont perçus comme des moyens plus ou moins médians et conciliants. Ce qui fait que les conducteurs optent le plus souvent pour la négociation peu importe les circonstances:

Moi en tous cas s'il y a un malentendu entre moi et les policiers n'importe où je cherche quelqu'un qui peut négocier avec eux pour qu'ils puissent libérer ma moto c'est tout hein sinon moi je ne me dispute pas avec ces personnes-là, **conducteur N° 40**.

Aussi le conducteur N°1 ajoute que ces négociations débouchent le plus souvent sur des sommes d'argent à payer proposées par les agents des forces de l'ordre :

« Bon les môgôs là, c'est-à-dire les forces de l'ordre nous proposent souvent de l'argent qu'on doit donner, voilà !!! Les môgôs nous proposent l'argent que non on puisse leur donner et ils vont libérer notre moto. S'il n'y a pas d'argent la moto rentre en fourrière ».

La résolution des contentieux entre forces de l'ordre et conducteurs de moto-taxis aboutit le plus souvent au paiement d'une somme d'argent. Au lieu que cette option incite ces derniers à se mettre en règle, cela produit le plus souvent l'effet contraire. Ainsi ceux-ci choisissent délibérément de ne

pas être en harmonie avec la loi en procédant par le contournement des forces de l'ordre ou la négociation qui aboutit au paiement d'une somme d'argent. Une telle attitude a pour conséquence, le maintien ou l'amplification du phénomène de non formation des conducteurs de moto-taxi avec son corollaire d'insécurité.

3. Discussion

3.1. Formation et niveau de connaissance du code de la route

Les résultats de notre étude ont montré que, nonobstant la reconnaissance de l'importance par les conducteurs de moto-taxis d'une formation dans les structures officielles pour mener à bien leur activité, la majorité (91%) ne se rend pas dans des centres d'auto-école justifiant ainsi leur option par plusieurs raisons. Il s'agit notamment des tracasseries orchestrées par les forces de l'ordre, le taux d'analphabétisme élevé (37%) ou le faible niveau intellectuel (30% de niveau primaire) des motos taximen, le caractère informel de ce type de transport, le temps de formation perçu comme une perte de temps par les moto-taximen, la négligence des conducteurs de moto-taxi, le fait qu'ils aient été des ex-combattants ayant brisé leur respect pour les forces de l'ordre et les difficultés financières. Ces résultats confirment notre hypothèse émise initialement. Diverses autres études confirment certains points de nos résultats.

Pour K. Kouadio et al (2021 : 4) les conducteurs de moto-taxi ne se forment pas à l'auto-école à Bouaké parce qu'ils estiment qu'ils peuvent conduire une moto sans passer par une auto-école, à telle enseigne que les quelques rares qui ont pu acquérir le permis l'ont eu sous la contrainte des forces de l'ordre sans parfois utiliser les voies conventionnelles. P. Traoré (2015 :10) ayant fait le même constat à Bouaké (92%) explique cela par le coût élevé du permis de conduire. Pour J. Keutcheu (2015 :23) le manque de formation des conducteurs de motos taxis au Cameroun s'explique par la banalisation de l'activité de conduite de moto par les moto-taximen qui la résument simplement à la bonne conduite. En République démocratique du Congo, la non formation de ces derniers est liée à des plaintes relatives au coût élevé du permis, la disponibilité limitée de la formation et le manque de connaissance des motocyclistes sur la nécessité de la formation, même si les autorités ont institué des formations de remise à niveau exigées pour tous les détenteurs de permis (Barber et alii, 2019 :39-40). Une étude de la Banque Mondiale dans quatre pays africains (Burkina Faso, Cameroun, Ouganda et Rwanda) a justifié cette absence de formation des moto-taximen par le fait que ces derniers sont peu disposés à faire une formation ou à obtenir un permis. Rares sont ceux qui sont soucieux de l'importance de la formation. En outre, le niveau de contrôle de l'application de la loi est faible. La proportion élevée de conducteurs illettrés et pauvres, ignorant plus ou moins les règles de la circulation est une autre raison soulignée. Plusieurs apprennent sur le tas et n'ont généralement aucune information sur les comportements à adopter dans la circulation, (A. Tripodi et al, 2022 : 59). Ces différents résultats attestent l'existence d'une diversité de raisons qui expliquent le manque de formation des motos taximen selon les localités et le type d'étude menée.

3.2. Désaccords entre forces de l'ordre et conducteurs de moto-taxi

Le manque de formation des moto-taximen dans des structures agréées avant l'entame de leur activité de transport à Bouaké, explique le déficit de documents ou connaissances afférents à la conduite : le manque de permis de conduire, de vignette, de casque, d'assurance, etc. A cela s'ajoute le non-paiement de certaines taxes communales. Ces éléments constituent des arguments pour les forces de l'ordre de les traquer régulièrement. Cette situation crée des relations d'inconfort entre ces deux types d'acteurs, car les conducteurs reprochent aux forces de l'ordre certains abus même si le plus souvent le règlement des contentieux se solde à l'amiable avec paiement d'une

amende. Un tel mode de règlement des litiges dénoncé par N. Dosso (2021 :7) pour qui, cette attitude entraîne la persistance de la criminalité routière. Au Congo, des relations peu conviviales existent également entre les associations de transport et le gouvernement. Il est reproché aux dirigeants la non fourniture des documents tels que les certificats d'immatriculation en raison de l'épuisement de matériel dans le stock, même après leur paiement, sans oublier l'augmentation inopinée des prix (C. Barber et alii, 2019: 40). Au Cameroun une altercation entre les forces de l'ordre et les conducteurs de motos taxi ayant entraîné la mort d'un moto-taximan et l'incendie de postes de police a abouti par la suite à un climat d'apaisement, voire à un laisser-aller de la part des forces de l'ordre (M. Amougou .2010 :7). En somme, une formule de travail respectueuse des normes en la matière entre forces de l'ordre et conducteurs de motos n'est pas encore enracinée dans les relations professionnelles entre ces acteurs.

3.3. Réglementation du secteur des moto-taxi à Bouaké

En dépit des services rendus à la population en termes de mobilité, la réglementation des moto-taxi à Bouaké est mise en marge. Or une des raisons fondamentales de la persistance du manque de formation des conducteurs de taxi-moto à l'auto-école à Bouaké avec son corollaire de violation du code routier émane de l'informalisation de ce secteur d'activité. Les résultats de l'étude menée par P. Traoré (2015 :10) corroborent ces informations. Ceux-ci soulignent que la Côte d'Ivoire ne dispose pas de loi réglementant ce secteur de transport urbain, excepté le décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation générale de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique dont A. Kouakou (2017 :36) a fait mention. D'où l'alerte de P.Traoré (ibidem) aux acteurs de ce secteur d'activité concernant les différents défis à relever notamment l'élaboration de lois statuant la réglementation des moto-taxi. Une étude réalisée au Congo a eu des résultats similaires en indiquant que les taxis-motos et motos à trois roues sont en grande partie non réglementés notamment au niveau de la formation des motocyclistes, de l'exigence efficace des documents et du port de casque (C.Barber et alii idem: 7). N. Gbètoton (2017 :4) ayant mené une étude similaire au Bénin, s'est rendu compte que ce type de transport est un marché informel qui a connu son essor depuis quelques décennies dans plusieurs pays de l'Afrique (Bénin, Nigeria, Cameroun, Togo, Kenya, Ouganda, Tanzanie, etc.). Malgré leur nombre et la fréquence de leur utilisation, les deux roues motorisées ne sont pratiquement soumises à aucune réglementation, ni contrôle. Le vœu de A. Tripodi et al, (2022 :4) est donc la création des associations officielles de moto-taxis, avec une réglementation clairement définie, et leur reconnaissance en tant que services professionnels.

Selon la théorie stratégique mobilisée, les stratégies développées par les acteurs à Bouaké répondent à une rationalisation de leurs objectifs inavoués dans le but d'avoir un contrôle des zones d'influence laissées par l'inexistence de la réglementation (M. Dominique, 2012 :11-13). Dans ce secteur d'activité de moto-taxi, quatre principaux acteurs interagissent : les autorités, les forces de l'ordre, les conducteurs de moto-taxi et leur syndicat. Les autorités cherchant à normaliser ce secteur, s'appuient sur les forces de l'ordre pour faire respecter les décisions non formelles. Les conducteurs de motos taxis censés les appliquer, plusieurs ne le font pas en exploitant l'inexistence de décret de légalisation. Pour cela, ils refusent le paiement régulier des taxes, la formation en vue d'un permis, etc. Ils ont à cet effet constitué un syndicat pour interagir avec les autorités et les forces de l'ordre dans l'informel en vue d'un règlement à l'amiable des contentieux. Soucieux du rôle important joué par les moto-taxi, les autorités redoutent une prescription stricte du respect des règles en matière de transport. Ce qui causerait un revers lié au déficit d'engins de mobilité que les autorités n'ont pas pour l'heure la solution même avec l'avènement des autobus. Les autorités et les forces de l'ordre, font référence à leur pouvoir en tant qu'autorité pour intimer certaines amendes aux taximen tandis que ces derniers usent de leur rôle indispensable dans le transport pour ne pas observer les règles, sachant que des mesures radicales ne peuvent être prises à leur encontre. Les

acteurs-exécutants (taximen et leur syndicat...) et les autorités (force de l'ordre, ministère de transport) sont dans un dynamisme relationnel fondé sur la mobilisation constante des stratégies afin d'étendre leur zone de pouvoir. Ce dynamisme relationnel fondé sur l'extension de leur emprise fait persister les dysfonctionnements sécuritaires et sanitaires dont les victimes sont la population, qui face au dilemme sécurité/mobilité, a très souvent tendance à privilégier la mobilité (J. Keutcheu, 2015 :20).

Conclusion

En raison du rôle crucial joué par les moto-taxis au niveau de la mobilité de la population et des caisses de la municipalité, chercher à comprendre les raisons du manque de formation de plus des ¾ des conducteurs de taxi-moto à Bouaké dans des auto-écoles s'est avéré nécessaire. Dans l'ensemble, l'étude montre que les conducteurs de moto-taxis exclusivement des hommes, ne sont pas formés à l'auto-école et en conséquence ont une connaissance très limitée du code de la route et de sa pratique. Les tracasseries orchestrées par les forces de l'ordre, le taux élevé d'analphabétisme des moto-taximen ou leur faible niveau intellectuel, le caractère informel du secteur des taxi-moto, la négligence des conducteurs de moto-taxi, les séquelles de la crise sociopolitique, les difficultés financières et les règlements à l'amiable des cas de contravention sont les facteurs qui cristallisent les conducteurs de moto-taxi dans leur option de ne pas se faire former. Car les campagnes de sensibilisation à la formation ne prennent pas en compte ces spécificités. Le contournement des barrages des forces de l'ordre et les règlements à l'amiable, le plus souvent sanctionné par le paiement d'une amende sont les stratégies organisationnelles mobilisées par les conducteurs de moto-taxi en raison du caractère informel de ce secteur d'activité. Une réévaluation de ce secteur d'activité s'avère nécessaire par les autorités en incluant une étude-action pouvant susciter la formation des acteurs et la formalisation de ce secteur d'activité.

Bibliographie

ASSOGBA Guézéré : 2017, *Les taxis-motos de Lomé : des caisses de résonance pour les mouvements sociaux et politiques*, CARNET DES SUDS.

AMOUGOU Mbarga : 2010, « Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : une approche par les Cultural Studies. » in *Anthropologie et Sociétés*, 34(1), pp.55-73. <https://doi.org/10.7202/044196a>

Barber Caroline et alii : 2019, *Améliorer la compréhension sur l'utilisation sécurisée des motos et motos à trois roues pour le transport rural en République Démocratique du Congo, RDC, Rapport Final, RAF2114A*. Londres : ReCAP pour DFID.

DESPORTES Vincent : 2014, « La stratégie en théories. » *Politique étrangère*, vol 2, pp.165-178. <https://doi.org/10.3917/pe.142.0165>

DOMINIQUE Martin : 2012, « L'analyse stratégique en perspective », *Revue européenne des sciences sociales* [En ligne], 50-2 | 2012, mis en ligne le 01 janvier 2016, consulté le 03 septembre 2023. URL : <http://journals.openedition.org/ress/2255> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ress.2255>

DOSSO Namodé Alice EPSE Binate : 2021, « Le règlement amiable, un facteur de persistance de la criminalité routière : le cas des motos taxi dans la ville de Korhogo », in

International Journal of Humanities and Social Science Invention Volume 10 Issue 12 PP. 57-64

GBETOTON Nadège. Djossou : 2017, *Analyse des risques et des déterminants du choix de l'activité de taxi-moto à Cotonou (Bénin)* Université d'Abomey-Calavi (Benin) 32 P.

GUIDE DU CONDUCTEUR ROUTIER COTE d'IVOIRE : 2018, USAID. www.borderlesswa.com

KADJO Henri-Joel Niamien, et alii : 2017, « Essor des mototaxis et restructuration de l'espace urbain de Bouaké dans un contexte post crise » in *Germivoire* 5/2017 ISSN2411

KALIEU Christian : 2016, *Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam*, Géographie, Université de Bretagne Occidentale 3 Brest-France, 413 p.

KASSI-DJODJO Irène : 2010, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », in *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 251 | Juillet-Septembre 2010, document 6, mis en ligne le 01 juillet 2013, consulté le 01 septembre 2023. URL : <http://journals.openedition.org/com/6057> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.6057>

KEUTCHEU Joseph : 2015, « Le fléau des motos-taxis », in *Cahiers d'études africaines* [En ligne], 219 | 2015, mis en ligne le 01 janvier 2015, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudesafricaines/18208> ; DOI : 10.4000/etudesafricaines.18208

KOUADIO Kouassi. Kan. Adolphe et al : 2021, « Etude Des Facteurs De La Récurrence Des Accidents De Circulation Impliquant Des Motos A Bouaké » in *Research and Analysis Journals*, Vol. 4, Issue 10 pp.25-30.

KOUAKOU Attien Jean-Michel Konan : 2017, « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », in *Echo Géo* [Online], 40 | 2017, Online since 30 June 2017, connection on 04 July 2017. URL : <http://echogeo.revues.org/14882> ; DOI : 10.4000/echogeo.1488

LAWIN Hervé et alii : 2018, « Facteurs de risque professionnel et perceptions de la pollution de l'air chez les taxis motoristes à Cotonou, Bénin, » Dans *Santé Publique* /1(Vol. 30), pp. 125 à 134 Éditions S.F.S.P. ISSN 0995-3914 DOI10.3917/spub.181.0125

MEUNIER Corinne et al : 2006, « Transport durable et développement économique », in *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 8, mis en ligne le 13 décembre 2006, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/3305> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.3305

MRABET, M. :2018, *Définitions, approches et concepts en santé publique Santé publique*, cours Master USSAC

N'ZUE N'guessan:2020, « Enjeux de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo dans un contexte post-crise militaro-politique en Côte d'Ivoire » in *Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes* Numéro 9 ; 23 P

TRAORE Poma Idriss : 2015, « Mise en œuvre d'un mode de transport urbain performant et durable autour du mototaxi à Bouaké (Côte d'Ivoire) », in *CODATU, N°2 Institut de Géographie Tropicale*, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 51 p

TRIPODI Antonino et al : 2022, *La sécurité des deux-roues motorisés en Afrique*. Abidjan, Côte d'Ivoire : Banque africaine de développement 97 P.