

A propos des accidents de la route: Analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo

Fofana Memon & Sangaré Moussa

Sociologues, Université Péléféro Gon Coulibaly de Korhogo, Côte d'Ivoire

*Corresponding Author

Fofana Memon

Article History

Received: 02.12.2018 | Accepted: 15.12.2018 | Published: 30.12.2018

DOI: 10.36349/easmb.2018.v01i03.007

Abstract: Ce texte se veut une contribution aussi modeste, fusse-t-elle, au débat sur les accidents des engins à deux roues en général et plus particulièrement des motos-taxi dans le département de Korhogo, chef-lieu de région du poro. Il fait un balayage liminaire sur la question et analyse, à partir d'une étude empirique les facteurs sociaux qui façonnent et légitiment l'accroissement de la courbe des accidents, le plus souvent mortels, des motos-taxi dans le département de Korhogo. L'étude consiste également en une démarche, une opération dont l'objectif est de rendre intelligible le système de relations (productions idéologiques, imaginaires sociaux, croyances, et pratiques sociales) dont le fonctionnement apparaît sous les pratiques socio-culturelles qui réfèrent socialement à la conduite des motos-taxis. Les résultats montrent que plusieurs déterminants légitimes l'augmentation des accidents des taxis motos dans la région de Poro, posant ainsi un gros problème de santé publique dans la région. Ils partent des facteurs liés aux systèmes de relation (production idéologique) aux facteurs institutionnels.

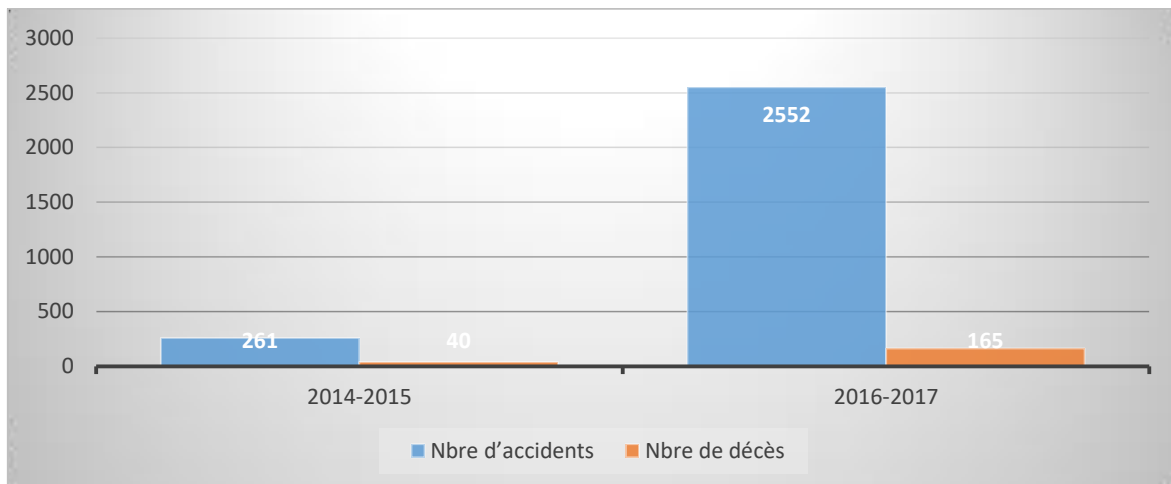
Keywords: Accident, Taxis motos, santé publique, Facteurs sociaux

1. Construction de l'objet d'étude

On assiste depuis le début de la crise militaro politique de septembre 2002 à l'émergence des engins motorisés en général et en particulier des motos-taxis dans le département de Korhogo, anciennement sous contrôle de l'ex-rébellion. L'émergence des engins motorisés et/ou des motos-taxis dans cette localité du nord de la Côte d'Ivoire trouve ses racines dans l'affaiblissement et l'absence prolongé de l'Etat du fait de la rébellion armée. La situation de crise armée de septembre 2002 a eu un grand impact sur l'activité des taxi-voitures, auparavant, seule offre en transport commun dans le département de Korhogo. Avec la situation de crise, la quasi-totalité des taxi-voitures ont quitté le département de Korhogo pour aller exercer dans les villes sous contrôle gouvernementales, augmentant ainsi le besoin en transport de la population. C'est cette situation qui a rendu le terrain de transport en commun de plus en plus propice aux motos-taxis jusqu'à nos jours.

Mais l'avènement des motos-taxis sont grevées de conséquences potentiellement dramatiques. Le problème de fond que ce constat soulevé, est celui de la recrudescence des accidents avec son cortège de blessés et de morts d'hommes/femmes en aval et cela malgré les politiques publiques menées par les autorités de la ville. En amont, les conséquences de ces accidents mortels sur le développement sont claires. L'activité des motos-taxis est pratiquée essentiellement par les jeunes qui représente plus de la moitié de la population de département de Korhogo. C'est donc une ressource des plus sûres pour son développement. Il s'agit donc ici non seulement de préserver le dividende démographique, mais aussi et surtout de promouvoir le développement social et économique. Selon les informations reçues de la SAMU de la ville, le nombre d'accidents¹ de Motos-taxis augmente d'année en année comme en témoigne les graphiques ci-dessous.

¹ L'accident de la route est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (moto, vélo, tricycle, etc.) et tout autre chose ou personne et qui engendre des décès et blessures humaines et des dégâts matériels, que ces dégâts soient occasionnés aux engins roulants, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrières de protection... Les accidents de la route se définissent aussi comme des événements malheureux ou dommageables survenus sur une route, un chemin ouvert à la circulation et appartenant au domaine public.



Graphique 1 : Evolution des accidents et décès dans le département de Korhogo 2014-2017

Source : données des enquêtes auprès de SAMU, 2018

On remarque que les variations observées d'une année à une autre n'enlèvent rien à la généralité du constat, qui fait souvent dire aux acteurs du district sanitaire, tout particulièrement parmi les sphères dirigeantes et les observateurs que l'émergence des Motos-taxis est en train de construire au jour le jour un problème de santé publique. En effet, malgré les sensibilisations et mesures de sécurité initiées par les autorités municipales, sanitaires et administratives, le département de Korhogo enregistre un taux élevé de mortalité lié aux accidents des motos-taxis. Par exemple, pour la seule année 2014, 261 accidents de motos-taxis ont été enregistrés à Korhogo, faisant 40 morts et 433 blessés graves, soit une moyenne de 0,12 mort par jour contre une moyenne de 1,75 au niveau national. En outre, comme en témoigne le graphique ci-dessus, de 2014 à 2017 le département de Korhogo a enregistré plus de 2552 accidents faisant plus de 200 morts et plus de 300 blessés graves. Posant ainsi un problème de santé publique de par ses conséquences humaines et le fait que tout le monde utilise la route et risque sa santé et sa vie quotidiennement.

La question qui se pose vise à déceler les raisons de cette augmentation de décès sur les espaces de circulation des motos-taxi et des automobilistes dans le département de Korhogo. Au regard donc de ce qui précède, qu'est ce qui explique qu'à mesure que les autorités publiques mènent des campagnes de sensibilisation à l'endroit des engins à deux roues motorisés, le nombre des accidents mortels augmentent de plus en plus ? En d'autre terme, quels sont les facteurs sociaux explicatifs des accidents de motos-taxis dans le département de Korhogo ? Ce présent travail tente précisément de proposer une analyse qualitative des déterminants des accidents de motos-taxis, attentive aux positionnements culturels des individus.

2. Approche méthodologique de l'étude

Outils d'enquête : L'approche a essentiellement été qualitative avec la réalisation d'entretiens individuels et d'observations participantes. Des guides d'entretiens ont été élaborés. Avant leur administration, une petite monographie du lieu d'enquête a servi de support à la connaissance du milieu. En plus de l'approche qualitative, l'équipe a tenté de manière participative, de quantifier certaines données avec certains interlocuteurs. Par exemple, lors de certains entretiens, le choix a été laissé aux enquêtés de donner une note de 1 à 5 sur des facteurs explicatifs des accidents. Cette technique a permis de connaître des proportions. L'étude a été menée dans la commune de Korhogo, chef-lieu de la région du Poro. Nous n'avons pas mené de focus group eu égard à la mobilité des acteurs de motos-taxis.

Déroulement et choix des acteurs à l'étude : L'étude a duré 90 jours, c'est-à-dire trois mois de façon discontinue au cours de l'année 2018. Ce travail a été structuré en quatre phases: d'abord, une phase préparatoire qui a consisté à la construction de la revue documentaire sur l'objet de l'étude, la préparation des outils et l'enquête proprement dite (Contacts avec les autorités locales, entretiens avec les cibles). A cet effet, les axes d'orientation théorique de l'exploration documentaire ont eu comme vecteurs disciplinaires, la presse écrite, des articles scientifiques, des rapports de séminaires et colloques. En tant que principal outil d'investigation, la recherche documentaire s'est effectuée durant tout le long du travail et a porté sur une littérature aussi diverse que variée. Précisons que les enquêtes de terrain ont été

réalisées dans le cadre d'une approche qualitative basée sur la Théorie enracinée ou grounded theory². Ensuite une phase de dépouillement et d'analyse des données et enfin la phase de la rédaction du papier. Le choix des chauffeurs de motos-taxi ont été réalisé sur la base de la technique de réseaux.

Qualité des enquêtés : Sur la base de la technique de réseaux, les travaux de terrain ont mobilisé au total 59 acteurs à l'étude repartie comme suite:

Tableau 1 : Qualité des enquêtés

Acteurs	Qualité	Nombre
<i>Acteurs de motos-taxis</i>	chauffeurs	43
<i>administration santé</i>	responsables	3
	Médecins	2
	infirmier	1
<i>administration publique et décentralisé</i>	Agent de la préfecture de région	2
	Agent de la Mairie	2
<i>Société civile</i>	Responsables d'ONG	3
<i>leaders communautaires</i>	Leaders jeunes	2
	Leader femme	1
Total		59 Acteurs à l'étude

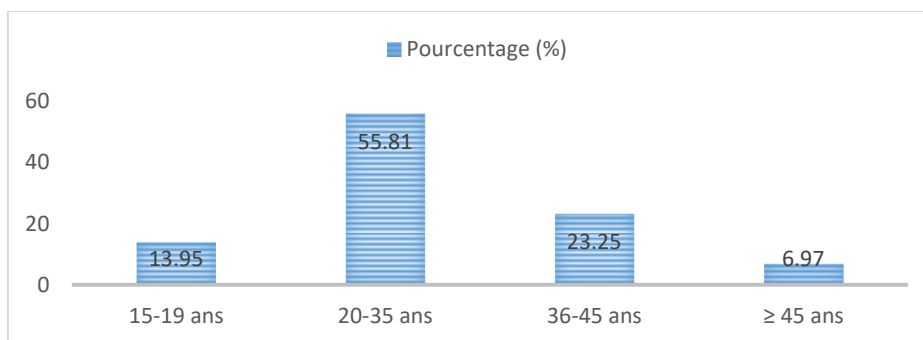
Méthode d'analyse : L'analyse des données de l'enquête s'est faite au moyen de la méthode de l'analyse sociale ou social analysis qui s'est articulée autour de la diversité sociale des communautés ciblées, des institutions, normes et comportements qui régissent ces communautés, des intérêts des acteurs qui composent le champ de l'étude. Le phénomène des accidents de taxi-moto dans le département de Korhogo est mise en œuvre très vigoureusement, non seulement à travers les approches «captivantes» du 'wébérisme sociologique'' mais aussi à travers la théorie interactionniste. Cette dernière approche théorique « analyse les comportements en termes de stratégies d'acteurs ou de groupes d'acteurs en considérant que ces stratégies valorisent les marges de manœuvres, aussi minimes soient elles, que possède tout acteur social, même dominé, dans ses relations avec les institutions et les autres acteurs » (Chauveau, 1994). Ainsi, les facteurs explicatifs des accidents des Motos-taxis dans le département ont été saisis à travers les propos, les discours et les comportements des acteurs directs et indirects du phénomène. De ce point de vue, nous nous inscrivons dans l'optique de l'individualisme méthodologique en tant que démarche intellectuelle privilégiant la compréhension des attitudes et des comportements des acteurs sociaux (Olivier de Sardan, 2000). Tout simplement parce que nous admettons avec Chauveau (1997 :195) pour dire que les acteurs sociaux ont toujours des raisons, bonnes ou mauvaises, d'agir comme ils le font.

3. Trois caractéristiques sociodémographiques des chauffeurs de motos-taxi à l'étude

Sexe des chauffeurs de motos-taxis : Jusqu'à la fin de la période de la présente étude, l'activité de motos-taxi, est essentiellement occupée par les hommes. L'étude n'a enregistré la présence d'aucune femme dans cette activité génératrice de revenue à Korhogo. Autrement dit, le secteur de motos-taxi est un domaine qui se conjugue essentiellement au masculin. Mais précisons que depuis la fin de la crise, Korhogo, tout au moins – n'est pas une ville où l'activité féminine est traditionnellement la plus sous-estimée.

Age des chauffeurs de motos-taxi : l'âge des chauffeurs de moto est relativement jeune comme en témoigne le graphique ci-dessous :

²La théorie ancrée, aussi appelée *Grounded theory*, est une méthode provenant des sciences sociales selon laquelle la théorie se crée à partir des données de la recherche. Cette théorie est beaucoup utilisée en recherche qualitative mais peut aussi s'appliquer dans la recherche quantitative. Au lieu de commencer par l'hypothèse, la recherche commence par la collecte de données. À partir des données recueillies, les éléments clés sont identifiés grâce à une série de codes ou de thématiques

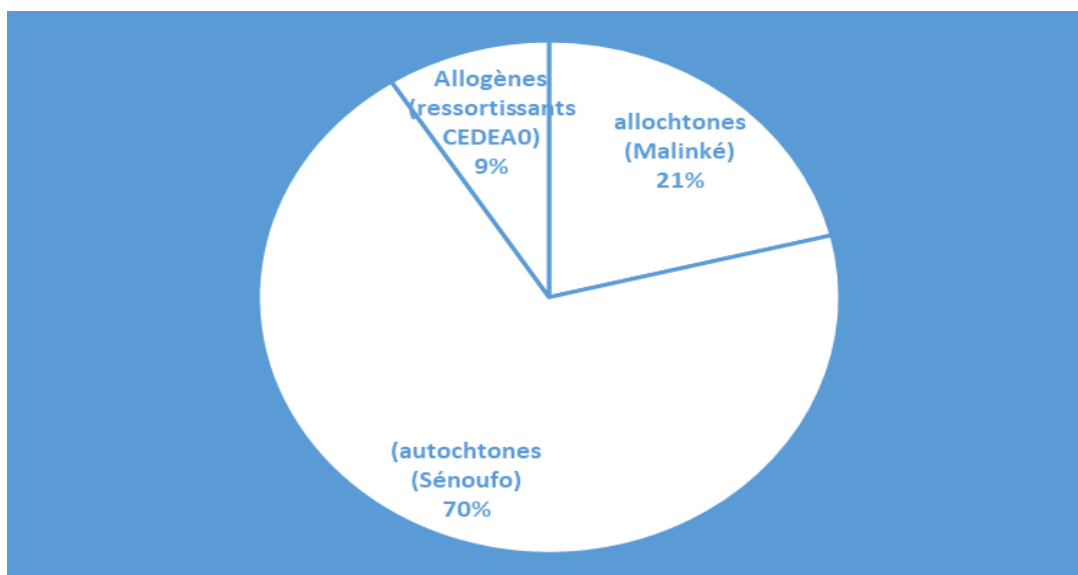


Graphique 2 : répartition des chauffeurs de taxi moto par âge

Source : enquête de terrain, 2018

Sur un total de 43 chauffeurs de motos-taxis enquêtés, plus de 55% ont l'âge compris entre 20-35 ans, 23% des chauffeurs ont l'âge compris en 36-45 ans. Seulement 6% des chauffeurs à l'étude ont un âge supérieur ou égal à 45 ans. A partir de ces chiffres, on constate que la majorité des chauffeurs de motos-taxi est jeunes et donc plus actifs.

Groupe ethnique des chauffeurs de motos-taxi: la majorité des chauffeurs de taxi à l'étude sont du groupe ethnique senoufo (voir graphique 3)



Graphique 3 : répartition des chauffeurs de motos-taxi par groupe ethnique

Source : enquête terrain, 2018

Le graphique laisse entrevoir que 70% des chauffeurs de motos-taxi sont sénoufo. 21% d'entre eux sont des allochtones malinkés. L'activité de motos-taxi est donc dominée par les jeunes sénoufo (autochtone). Seulement 9% des chauffeurs sont ressortissant de la CEDEAO notamment le Mali et le Burkina Faso.

4. Quand l'idéologie de la "culture séculaire sénoufo" accompagne la montée des accidents de motos-taxis

L'exploitation des entretiens réalisés laisse entrevoir qu'à Koro, la construction des accidents de motos-taxis trouve ses racines dans le modèle d'une distinction qui organise la société sénoufo par le rayonnement d'une idéologie séculaire à laquelle s'agrègent ses fils et filles.

En effet, une série d'entretiens réalisés avec les différents acteurs à l'étude ont attiré notre attention sur la mythologie Poro qui caractérise le peuple sénoufo. Dès l'âge de puberté, l'enfant est plongé dans un ensemble d'interaction sociale qui définit des modèles de comportement, d'action, de perception qui structureront sa vie future et ses représentations. L'idéologie sénoufo qui se manifeste à travers le poro constitue une expression de rapport entre les forces maléfiques et les fils et filles du terroir. Ces relations avec les forces maléfiques reposent sur les pratiques secrètes telles que les fétiches, les amulettes etc.... Et la protection sociale, médicale, économique des individus ne se mesure

qu'à l'aune de ses pratiques. En effet, plus de 71% des acteurs à l'étude possède des 'amulettes', des 'gris-gris' ou des produits de protection contre les accidents.

Cette affirmation est conforté par les propos similaires de plusieurs enquêtés en ces termes « *je suis un senoufo, nous avons des médicaments pour se protéger contre les accidents sur la route* » ; « *moi mon "vieux" m'a donné un médicament, quel que soit l'accident, je ne peux pas mourir* » ; « *on ne peut pas faire cette activité de moto sans se protéger contre les accidents car les gens conduisent mal* ». Autant d'idées reçues et de tendances qui peuvent permettre, au niveau d'une population donnée, de prédire les chances de survenance des accidents et de cas de décès évitables. Ces croyances populaires aux forces maléfiques, aux gris-gris, amulette etc... Et ses conséquences sur le bien-être physique et mental des individus et des groupes de la population de Korhogo défraient la chronique. Ainsi, au-delà du lien d'équivalence entre accident et idéologie populaire, l'étude met en évidence un lien causal.

Les accidents de motos-taxis s'inscrivent dans une problématique de la culture, ils sont la conséquence d'un excès de confiance aux éléments constitutifs de la culture séculaire sénoufo (talisman, amulettes, gris-gris). Dans la pensée culturelle des conducteurs, la conduite sans malheur, c'est à dire sans accident est associée aux relations culturelles et sociales. Ainsi, dans l'imaginaire de la majorité des enquêtés, la nature de la relation avec les ancêtres et les maîtres des rituels du poro est responsables du malheur ou non.

L'accident étant considéré comme un malheur, il est causé par la nature de la relation du conducteur aux ancêtres et aux maîtres des rituels du poro. Cette pensée transparait dans les propos d'un enquêté en ces termes : « *moi j'ai fait la Poro, et je suis en de bon terme avec ceux qui sont mes maîtres et je les respecte, grâce à leur prière, je ne peux pas avoir malheur avec cette moto* ». L'on comprend ici que les rapports avec les ancêtres comme avec les maître des rituels du poro font partie des relations socio-économiques.

Dans leur imaginaire, les maîtres du poro et les ancêtres conservent des liens durables de protection avec ceux qui les ont respecté et considéré comme telle. Or donc, maintenir de bonnes interactions avec les ancêtres et les maîtres du poro est considéré comme essentiel pour assurer d'une part un emploi rémunéré et protéger d'autre part l'individu des accidents de circulation.

La littérature laisse entrevoir que cette pratique remonte d'ailleurs dans la nuit des temps ou on attribue aux guérisseurs traditionnels le pouvoir de contrecarrer le mal et parfois même la mort. Cette fosse croyance que les acteurs à l'étude attribue aux ancêtres et au Poro est une source probable des comportements à risque au volant des motos-taxis et donc des accidents destructeurs dans le département de Korhogo. Deux récits peuvent illustrent cet état de fait :

C'est le cas « d'une jeune malade sur le point d'être transférée à l'hôpital d'Abengourou (à l'Est de la Côte d'Ivoire) mais qui fut empêchée à la suite d'un diagnostic établi par les "Komian"³ ; "la maladie n'est pas pour hôpital" affirment-ils. Et l'ambulance se retourna à Abengourou, abandonnant la malade qui mourût quelques heures plus tard ». C'est aussi le cas de cet élève de 9 ans « atteint de la méningite, cet enfant a été conduit chez les Komian ou il resta 11 jours dans le coma. Devant l'échec de la science des "Komian" les parents se tournent vers l'infirmier qui réussit à faire sortir l'enfant du coma...transféré à Abengourou, il se porte bien aujourd'hui »⁴ On imagine bien ce qui serait arrivé si l'enfant n'avait pas été confié à l'infirmier.

Et comme la raison d'être de la promotion de la santé demeure la transformation qualitative des comportements à risque qui passe par la construction de pont culturel entre le savoir populaire et le savoir médical, la promotion de la conscience sanitaire est perçue, à cet égard comme un défi à relever dans cette localité de la Côte d'Ivoire.

5. Quand la perception associée aux rétroviseurs et aux casques provoque les accidents de motos-taxis

Selon les mesures règlementaires, tous les motos-taxis doivent être munis de miroirs rétroviseurs afin de permettre au conducteur de surveiller de son siège les mouvements qui se passent vers l'arrière sur la route. De ce fait, l'on peut émettre l'hypothèse selon laquelle, l'utilisation des rétroviseurs de moto sont indispensables à la bonne conduite d'une monture.

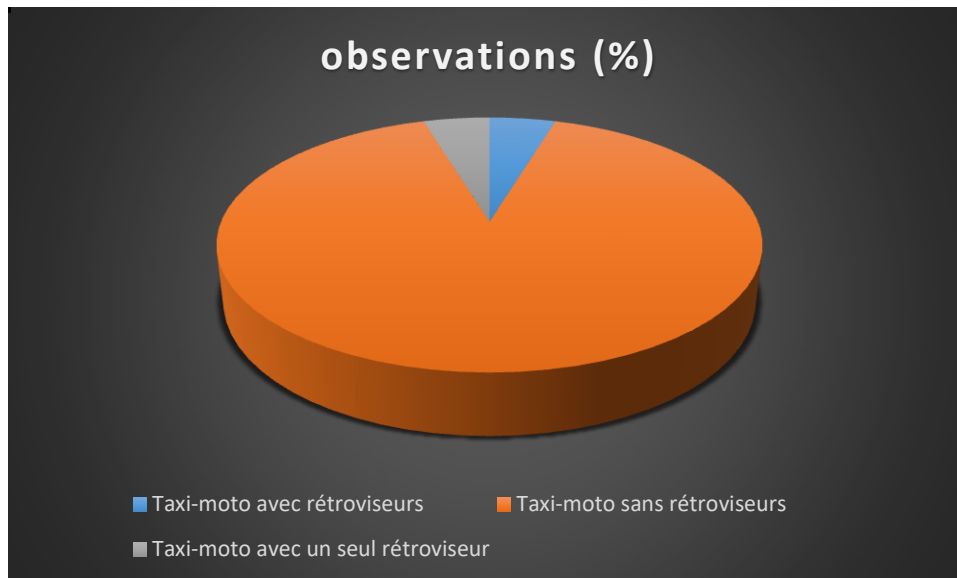
Cependant, le nombre élevé des accidents de motos-taxis dans le chef-lieu de région du Poro (Korhogo) incite à portée une attention particulière aux représentations que se font les conducteurs de motos-taxis des rétroviseurs. La

³ L'équivalent du Poro en pays Agni, Est de la Côte d'Ivoire

⁴ Les récits ont été rapportés par Dédy Séri

preuve est faite, à partir d'une observation participante dans l'univers des conducteurs de motos-taxis sur une longue période.

En effet, sur 43 motos-taxis enquêtés, 90,69% sont sans rétroviseurs. 4,65% des motos-taxis à l'étude possède un seul rétroviseur. Seulement, 4,65% des motos-taxis ont un rétroviseur respectant les normes réglementaires comme l'indique le graphique ci-dessous.



Source : enquête terrain, 2018

S'appuyant sur un ensemble spécifique de représentation historique et d'expérience, la pratique de non utilisation des rétroviseurs s'exprime le plus souvent au travers des concepts qui ne sont pas acceptables du point de vue scientifique et du point de vue des autorités chargées de la protection civile. Le rôle que les conducteurs de Motos-taxis attribuent aux rétroviseurs est un sujet d'étonnement pour l'observateur le moins averti lorsqu'il arrive dans le chef-lieu de région du Poro(Korhogo). Etonnement qui ne cesse de croître lorsqu'il essaie d'interroger ces acteurs sur l'absence du rétroviseur sur la moto.

En effet, lorsque l'on cherche à préciser quelles sont les motivations qui conduisent la majorité des motos-taxis à choisir de ne pas avoir de rétroviseurs, les acteurs font systématiquement référence aux idéologies fatalistes associées à cet élément indispensable à la bonne conduite d'une moto. Cela à travers les discours tels que « ça fait vieux » ; « ça fait femme » « avec les rétroviseurs, tu n'es pas à la mode » ; « ça gêne beaucoup dans la conduite » ; « ça crée assez de retards » ; « ça ralentit la circulation » ; « ça montre que tu n'as pas encore la maîtrise de la conduite de moto » ; « ça peut provoquer accident, donc ça gêne » ; « si au lieu de regarder devant, toi tu regardes dans le rétroviseur, soit tu vas cogner ou quelqu'un va te cogner » ; « ça ne rend pas la moto jolie ». Autant de discours fatalistes reçus et de tendances destinées à anesthésier la conscience sanitaire et professionnelle des individus des dangers que renferment ces comportements.

Selon un vieil adage africain, « Celui qui a été une fois mordu par un serpent s'effraie à la vue d'une simple liane »⁵. Le sujet qui a conscience de la dangerosité du serpent (pour en avoir fait l'expérience ou en avoir entendu parler) ne développe pas les mêmes attitudes et comportements que celui qui n'en sait rien du tout : le sujet bien informé prend moins de risques pour sa vie, tandis celui qui l'est moins, s'expose. La majorité des opinants qui n'ont pas de rétroviseurs, les ont à la maison. Mais comme dans leur imaginaire, le rétroviseur "dérange" au volant, ils préfèrent le garder à leur domicile.

A l'analyse, ces discours idéologiques mis en avant par les conducteurs sont le produit d'une construction sociale qui permet au regard de leur vision du monde et de leur conscience sanitaire, l'élaboration d'une représentation collective vis-à-vis des rétroviseurs de moto. Il est donc permis de dire que le comportement des conducteurs de motos-

⁵ L'adage a été rapporté par le professeur Dedy Séri.

taxis et la nature du rapport qu'ils entretiennent avec les rétroviseurs sont une source probable des accidents de circulation dans la département de Korhogo.

Lorsqu'on s'interroge sur l'importance des rétroviseurs dans la réduction des accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo, on ne peut évacuer le port des caques pour ne retenir que ce qui serait incontournable, au regard de la nature des blessures graves lors des accidents. Mais, les entretiens laissent entrevoir que, les opinants à l'étude opposent le port des casques et les accidents ou ne perçoivent de lien de causalité entre casque et accidents.

Le port du casque à moto, loin d'être un artefact inutile, est tout à fait essentiel dans la mesure où il peut sauver des vies en cas d'accident. En effet, le conducteur de motos-taxis est plus exposé dans la mesure où il est moins visible sur la route par les automobilistes, pour la simple raison qu'il circule sur le même espace de circulation que les automobilistes. Pour éviter tous les dangers, il est important qu'il porte un casque du fait que cet accessoire diminue le risque de traumatisme crânien et réduit la probabilité de décès en cas d'accident. Mais dans l'imaginaire collective des interviewés, le port du casque est perçu comme une source de dangers dans la circulation. « *En portant le casque, on est face à plus de risque de mort* » affirment-ils pour aux moins deux raisons :

Premièrement, pour une grande partie des opinants (56,75%), le casque bouche l'oreille dans la circulation. « *Quand tu portes le casque, c'est comme si tu es entrain de creuser ta tombe sur la route car tu ne peux attendre le klaxon des voitures de par l'arrière* » disent-ils. C'est la raison essentielle qui pousse la grande partie des conducteurs de motos-taxis à donner dos aux casques.

Deuxièmement, pour l'autre partie des interviewés, soit 33,25%, le casque contribue à rendre la tête lourde au volant de la moto. De leur avis, cette lourdeur empêche de voir les mouvements qui se passent sur la route. « *Quand tu portes le casque, ta tête devient lourde, tu ne peux pas maîtriser les mouvements qui se passe sur la route, surtout quand tu dois passer un virage, cette lourdeur de la tête impacte sur ta conduite et cela peut provoquer un accident, voilà pourquoi la majorité d'entre n'aime pas le casque* » disent-ils.

6. Accident de motos-taxis encastré dans la faiblesse des mesures institutionnelles encadrant l'activité dans le Département

A l'appui des observations et des entretiens, l'on peut dire que dans la catégorie sociale étudiée, la recrudescence des accidents mortels dans le département de Korhogo tire son origine dans la faiblesse de l'application des mesures encadrant l'organisation du secteur de transports de motos-taxis. Autrement dit, l'affaiblissement ou le non-respect des mesures de l'autorité a accompagné la montée en puissance des accidents de motos-taxis sans toutefois remettre en cause la centralité de l'Etat dans la régulation de la société Korhogolaise. Dans la mesure où, le problème des accidents de la circulation apparait pouvoir être réglé par les politiques publiques qui renvoient les individus à leurs obligations à travers des actions de sensibilisation, d'éducation ou de répression (Gilbert Claude, 2009). Cette affirmation transparait à peine voilée dans les propos d'un enquêté en ces termes : « *si les autorités ne jouent pas leur rôle, s'il n'ya pas de sanction en la matière, ces engins, nés de la crise militaro-politique, continueront d'endeuiller des centaines de familles dans le département* ».

En réalité, la faiblesse constatée dans l'application des normes de circulation dans la ville est arrivée à développer chez les jeunes des comportements à risque au volant. C'est ainsi qu'il a été constaté sur le terrain le développement de pratiques porteuses de risques au volant. Les cas de consommation de plus en plus importante de la tabac, notamment dans le milieu des jeunes conducteurs de motos-taxis, et d'addiction à l'alcool (avec le sachet d'alcool appelé "calao" ou encore le "Gbêlé", le "noir serré") tant chez les jeunes de la ville que chez les chauffeurs de motos-taxis sont édifiants à cet sujet. Ces pratiques comportent le risque au volant et exposent davantage les usagers à la mort.

Ces pratiques appartiennent certainement aux référents socioculturels des acteurs qui les portent et sont empreintes, de ce point de vue, de la valeur universelle qu'est la liberté. Mais en se développant, de tels comportements et pratiques pourraient fabriquer davantage plus de cercueils que de berceaux dans la population du département de Korhogo. Et si nul n'a le droit d'empiéter sur l'autonomie d'un individu ou d'une communauté pour des raisons éthiques, cette même éthique impose que nul ne refuse de porter secours ou d'éclairer une personne en danger⁶.

Etendant l'horizon et la profondeur de l'analyse, l'on constate que, les accidents mortels des motos-taxis dans le département de Korhogo ne sont pas les faits du hasard mais semblent résulter d'un processus lent qui s'est enraciné avec le temps de la décennie de crise militaro politique. Cette période de crise a été caractérisée par l'absence prolongée de l'Etat et de ses services de répressions. Cette situation a permis à la population de motos-taxis de prendre goût à des

⁶ Le propos a été rapporté par le professeur Dedy Séri

comportements de grande insécurité au volant et de non-respect des mesures de protection prises par les autorités préfectorales.

Par exemple, dans le souci de réduire considérablement le taux des accidents motels des motos-taxis dans le département, le préfet de région a pris une mesure en Janvier 2017. Cette mesure rendait obligatoire le port des casques a tous les conducteurs de moto. Dans la pratique cette mesure de sécurité a été un échec puisqu'elle n'a pas été respectée par la population, et cela malgré la répression de la police. C'est ainsi que les enquêtes de terrain ont permis de constater que plus de 98,76% des enquêtés conducteurs de motos-taxis ne portent pas de casque.

Lorsque la mesure préfectorale est mise au centre des échanges, les réponses de type « chacun se cherche actuellement » ; « si on écoute ces autorités, nous les chauffeurs de motos-taxis, on ne va pas travailler ». « Eux ils ont leur voiture, ils n'ont pas les même problèmes que nous » ; « Je suis chez moi à Korhogo, je dois être libre de travailler, si tu veux suivre la préfecture, personne n'ira au travail ici à Korhogo » reviennent constamment.

A l'analyse, toutes les mesures visant à encadrer ou réglementer le secteur des motos-taxis dans le département de Korhogo sont socialement considérées comme se fondant sur des rapports conflictuels et des relations impersonnelles comme indiquent ces propos d'enquêtés : « (...ces nombreux accidents sont les effets de la crise militaro politique. Cette crise a installée des comportements d'incivisme chez les jeunes, ce qui à diminuer leur propension au respect à l'autorité publique ». Or l'impersonnalité de ces mesures suscite des inégalités ou de l'insécurité routière. A cet effet, Tocqueville⁷ nous apprend que : « Plus on fait reculer un type d'inégalité ou d'insécurité, plus le résidu d'inégalité ou d'insécurité devient insupportable pour la population et plus cette dernière développe une aversion pour le risque ». Les acteurs à l'étude sanctionnés et qui ne possèdent pas de ressources de violence face aux policiers mobilisent les relations de parentés, d'amitiés ou d'autres types de réseaux comme des ressources de médiation pour sauter le barrage des policiers ou pour récupérer leur moto confisquée.

Le constat qui précède, permet d'objectiver l'hypothèse selon laquelle la crise militaro politique a installé une fragilité dans les interactions entre les gouvernés et gouvernants du département de Korhogo. Cette affirmation est confortée par les propos d'un enquêté en ces termes « *il faut le dire clairement, la crise a installé dans la conscience collective un comportement d'incivisme à l'ensemble de nos jeunes. L'autorité qui était une chose sacrée ne l'est plus à leurs yeux. L'Etat est en train de mettre tout en œuvre afin de redresser l'interaction entre les jeunes et la chose publique, mais cela ne se fait pas du jour au lendemain* ».

L'interaction est le processus fondamental par lequel le sens des choses prend forme, mais également les institutions sociales prennent corps et évoluent. Et comme les individus s'influencent et se déterminent mutuellement, le comportement d'incivisme est arrivé à influencer dialectiquement toutes les interactions sociales au point que la population a réussi à étouffer l'arrêté du préfet de région qui visait à réglementer le secteur des motos-taxis dans le département de Korhogo .

Cet enquêté ne dit pas autre chose lorsqu'il dit « *Le préfet et ses policiers ont fait pour eux, nous on a dit non et c'est resté sur pour nous* »

Ces constats permettent de comprendre que la vie sociale passe par la qualité des interactions de face à face ou plus distantes et symboliques qui construisent l'environnement social en les faisant vivre⁸. Le comportement d'incivisme au volant des jeunes malgré les mesures des autorités résultent d'un comportement collectif. Or les actions collectives (bonnes ou mauvaises) émergent à la suite d'accords partagés qui sont produites au fil des interactions.

Cette situation de faiblesse constatée dans l'encadrement des motos-taxis contribue à accentuer quotidiennement le taux des accidents. Certes, nous ne pouvons pas avoir le taux de "zéro accident", cependant, il est temps d'agir correctement sur la scène du transport des motos-taxis pour réduire significativement le nombre de blessés et de décès évitables. L'application des mesures institutionnelles visant à réglementer le transport des motos-taxis devient alors, un principe moteur et lubrifiant des accidents. Et c'est sous ce rapport que la restauration des interactions gouvernants-gouvernés devient une activité centrale.

⁷ Cité par Jean-Pascal Assailly (2004) Accidents de la route Des handicaps et des décès évitables ; adsp n° 41 décembre 2002

⁸ Christophe Brochier (2015), comprendre et pratiquer la sociologie, Armand Colin

Conclusion

Le présent article avait pour but d'apporter des éléments de réponses aux débats sur les causes des accidents de motos-taxis dans le département de Korhogo, chef-lieu de région du Poro. Il fait suite à différentes investigations de terrain menées principalement dans les mois de Juillet, septembre et Novembre 2018. L'approche retenue a été la méthode qualitative (recueil de données à partir d'entretien individuel et l'observation participante).

Les résultats de cette étude ont montré trois causes parmi tant d'autre qui augmente les accidents de motos-taxis dans le département de Korhogo. D'abord, les croyances populaires aux forces maléfiques, aux gris-gris, amulettes, etc. des motos-taxis. En effet, au-delà du lien d'équivalence entre accident et idéologie populaire, l'étude a identifié un lien causal. Les accidents de motos-taxis s'inscrivent dans une problématique de la culture, ils sont la conséquence d'un excès de confiance aux éléments constitutifs du poro (talisman, amulettes, gris-gris). Autrement dit, dans le département de korhogo, la construction des accidents de motos-taxis trouve ses racines dans le modèle d'une distinction qui organise la société senoufo par le rayonnement d'une idéologie poro à laquelle s'agrége ses fils et filles. Ensuite, l'étude révèle que la perception que les motos-taxis associent aux rétroviseurs aux casques provoque les accidents de motos-taxis. La grande partie des motos-taxis n'utilisent pas le rétroviseur et le casque car « ça fait vieux », ça rend la tête lourde ».

Enfin, l'étude montre que la recrudescence des accidents mortels dans le département de Korhogo tire son origine dans la faiblesse de l'application des mesures encadrant l'organisation du secteur de transport de motos-taxis.

Bibliographie:

1. Aloko N.-J.,(2001). Les relations transport collectif/espace urbain à Bouaké, In La revue de géographie tropicale et d'environnement, n°1, Presse Universitaire de Côte d'Ivoire, Abidjan, pp. 93-111.
2. Bamas S., 1995, Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : la recherche d'une articulation, Université Bordeaux 3, 356 p.
3. Chauveau J-P., (1994), L'anthropologie historique de l'exploitation des ressources maritimes et côtières, in Dynamique et usages de la mangrove dans les pays des rivières du Sud (du Sénégal à la Sierra Leone), Cormier-Salem M-C (éd. Sc.), Paris, ORSTOM, collection Colloques et Séminaires, pp. 85- 86 ;
4. Chauveau J-P (1997), jeu foncier, institutions d'accès à la ressource et usage de la ressource : une étude de cas dans le centre -ouest ivoirien, B. Contamin et H. Memel Fotê (éd.), le modèle ivoirien en question : crises, ajustements, recompositions, P195, Paris, ORSTOM - Karthala, coll. « hommes et société » ;
5. De Sardan J-P.O, (2000), Rendre compte des points de vue des acteurs : principes méthodologiques de l'enquête de terrain en Sciences sociales, in Les enquêtes participatives en débat. Ambitions, pratiques et enjeux ? Lavigne – Delville Ph., et autres (eds.), Paris, GRET – KARTHALA – ICRA, pp. 421-449
6. Christophe Brochier (2015), comprendre et pratiquer la sociologie, Raisonnements, vocabulaire et rapports d'enquêtes, Armand Colin, PP152-178
7. Irène KASSI-DJODJO, (2013). Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) Motorcycle taxis : a transportation crisis in Bouake (Côte d'Ivoire) ; Géotransports ; Transport et développement des territoires n° 1-2, pp 106-113
8. Jean-Pascal Assailly (2004) Accidents de la route Des handicaps et des décès évitables ; adsp n° 41 décembre 2002 ; pp 15-64
9. Godard X. et Ngabmen H., 2002, Comme Zémidjan ou le succès des taxi-motos, in Godard X., Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Paris, Karthala-INRETS, pp. 397-406.
10. <http://www.lmci-lab.com/accidents-de-route-limportance-casque-de-moto/>, consulté le 27/11/18 à 13H22min Accidents de la route: l'importance du casque de moto ; Posted on novembre 28, 2017novembre 27, 2017 by Antoine