

PRATIQUES ET REPRESENTATIONS DES ELEVES MOTOCYCLISTES DE KORHOGO : ELEMENTS D'UNE CULTURE DE LA MOTOCYCLETTE

Mathieu Hermann COULIBALY

Enseignant-Chercheur

Université Peleforo Gon Coulibaly/ Lapodev-CRD (UAO, Côte d'Ivoire)

mathieu.coulibaly@upgc.edu.ci

Résumé

Les accidents de la circulation impliquant les deux roues motorisées sont de plus en plus nombreux en Côte d'Ivoire. Pourtant il est presque normal de voir dans ce pays de nombreux motocyclistes piloter des engins dépourvus d'équipements de sécurité tels que le casque, les rétroviseurs et les clignotants. Cette pratique s'observe également avec les plus jeunes dont les élèves motocyclistes de la ville de Korhogo. De ce constat découle le questionnement suivant : quelles sont les représentations et pratiques de ces élèves ? Que nous apprennent-elles sur la sécurité routière à Korhogo en particulier et en Côte d'Ivoire en général ? Cet article a donc pour objectif d'identifier et comprendre les représentations et pratiques des élèves motocyclistes de la ville de Korhogo. Il s'appuie sur une étude qualitative dont les données ont été collectées par des entretiens semi-directifs. Ils ont été réalisés avec 50 enquêtés composés d'élèves motocyclistes et de leurs parents. Des résultats on retient que les élèves de cette ville sont le plus souvent formés au pilotage par leurs proches. Cette formation consiste à s'adapter aux engins souvent vétustes dont ils héritent. De là se développent des pratiques et représentations voire une culture du motocycliste qui fait fi du code de la route.

Mots clés : *représentations, pratiques, sécurité routière, motocyclistes, élèves*

Abstract

Traffic accidents involving motorized two-wheelers are increasing in number in Ivory Coast. However, it is almost normal to see in this country many motorcyclists driving machines without safety equipment such as helmets, mirrors and indicators. This practice is also observed with the youngest, including motorcyclist students from the town of Korhogo. From this observation arises the following questions: what are the representations and practices of these students? What do they tell us about road safety in Korhogo in particular and in Ivory Coast in general? This article therefore aims to identify and understand the representations and practices of motorcyclist students in the city of Korhogo. It is based on a qualitative study whose data was collected through semi-structured interviews. They were carried out with 50 respondents made up of motorcyclist students and their parents. From the results we note that students in this city are most often trained in flying by their relatives. This training consists of adapting to the often obsolete machines that they inherit. From there, practices and representations develop, even a culture of motorcyclists who ignore the highway code.

Keywords: *representations, practices, road safety, motorcyclists, students*

Introduction

« Les accidents de la route sont une épidémie silencieuse ambulante » a déclaré le Secrétaire général de l'ONU le 30 juin 2022 à l'ouverture d'une réunion de haut niveau portant sur « La sécurité routière à l'horizon 2030: garantir une décennie d'action et de réalisations ». Selon l'OMS (2022), les accidents tuent plus de 1,35 million de personnes et font jusqu'à 50 millions de blessés par an. 90% de ces victimes se trouvent dans les pays en développement. L'Afrique, qui ne compte que 2% des véhicules dans le monde, a le taux de mortalité routière le plus élevé. 26,6 personnes sur 100 000 meurent par accident sur ce continent, contre 9,3 décès sur 100 000 en Europe (OMS 2018).

En Côte d'Ivoire comme ailleurs en Afrique, les taux de mortalité des accidents routiers sont au-dessus de la moyenne mondiale. Les accidents de la circulation constituent un véritable problème de santé publique tant ils font de nombreuses victimes dans ce pays. Entre 2017 et 2021, les services de l'Etat ont pu dénombrer en moyenne par an plus de 12.000 accidents corporels avec 1.200 tués et plus de 21.000 blessés pour un coût économique estimé à 3% du PIB (Discours du ministre du transport du 9 août 2021 à l'occasion de l'ouverture d'un atelier sur la sécurité routière). Selon les données du Ministère du transport, en 2021 uniquement, il s'est produit 14.234 cas d'accident pour 21.201 blessés et 1.614 tués. Les indicateurs de gravité indiquent qu'il y a 149% de blessés et 12% de tués. Bien qu'ayant baissé, le nombre de tués reste relativement important en 2022 avec 1051 décès.

Les causes de ces accidents de la circulation sont diverses. Au nombre de celles-ci figurent en bonne place le facteur humain qui est à 95% à la base de cette insécurité routière. Ainsi, pour le Ministère du transport, par leurs mauvais comportements à travers notamment le non-respect de la réglementation routière et l'incivisme routier, les conducteurs sont à la base de plus de 60% des accidents de la circulation.

Les pilotes de motocyclettes, engins à deux roues dont la cylindrée est supérieure ou égale à 125 cm³, figurent parmi ces conducteurs indécents. En effet, les pilotes d'engins à deux roues, dont la forte présence sur les routes ivoiriennes est relativement récente (Adomon et Kamenan, 2023), sont impliqués dans de nombreux accidents routiers. De façon générale, les engins à deux roues sont les principales victimes des accidents de la circulation routière en Côte d'Ivoire. Ils représentent 31 % des victimes

tuées et 19 % des victimes blessées selon le Ministère du transport en 2021. A Korhogo, en particulier, entre 2020 et 2022, les motocyclettes ont été concernées par 90% des accidents selon le Groupement de Sapeurs-Pompiers Militaires. Pour le premier semestre de l'année 2023, elles ont été impliquées dans 83% des accidents avec 90% des victimes et 60,7% des décès. Différents facteurs sont évoqués pour expliquer ces accidents liés aux deux roues motorisées. Il s'agit de l'ignorance du code de la route, de indiscipline, du niveau scolaire des motocyclistes, des excès de vitesse, de l'usage de stupéfiants et de l'état des motocyclettes (Dindji *et al.*, 2016 ; Akmel, 2017 ; Fofana et Sangaré, 2018 ; Goin Bi *et al.*, 2020). Ici aussi le facteur humain constitue un élément majeur à prendre en considération.

L'importance de ce facteur humain nous a conduits à nous intéresser aux jeunes motocyclistes que sont les élèves de la ville de Korhogo. Effectivement, nombreux sont les élèves de cette ville à posséder une motocyclette pour entre autres se rendre dans leurs établissements scolaires. Mais piloter ainsi ces engins n'est pas sans risque compte tenu de la particularité des deux roues motorisées et du jeune âge de ces pilotes. Quelles sont donc les représentations et pratiques des élèves de Korhogo concernant leurs motocyclettes? Que nous apprennent-elles sur la sécurité routière à Korhogo en particulier et en Côte d'Ivoire en général? Le présent article a donc pour objectif de présenter les représentations et pratiques des élèves motocyclistes de la ville de Korhogo.

On retiendra des résultats que les élèves pilotent leurs motocyclettes dans des conditions particulières liées à leur formation et aux engins qu'ils possèdent. Ils sont le plus souvent en marge du code de la route. Ces représentations et pratiques leurs sont léguées par leurs aînés témoignant de l'existence d'une certaine culture de la motocyclette qui se transmet aux jeunes générations.

1. Méthodologie

Le présent article s'inscrit dans la tradition de recherche qualitative. Elle s'appuie sur une cinquantaine d'entretiens individuels semi-dirigés approfondis réalisés auprès d'élèves motocyclistes et de leurs parents. Ce sont au total 25 élèves motocyclistes recrutés par échantillonnage accidentel (N'Da, 2015) qui ont été interviewés. Effectivement, ont été inclus dans l'échantillon les élèves que nous avons rencontrés sur les

parkings des établissements scolaires de la ville et qui ont bien voulu participer à notre étude. Par la suite nous avons eu des entretiens avec les 25 parents desdits élèves. Ces entretiens se sont déroulés aux domiciles des enquêtés en prenant soin d'isoler chacun des intéressés (élève et parent) afin d'éviter toute influence de l'un sur l'autre. L'enquête ethnographique a été réalisée entre Octobre et Novembre 2022. Les entretiens enregistrés ont une durée variable de 25 à 30 mn.

Les sujets abordés s'articulaient autour des points relatifs : au profil sociodémographique des enquêtés, à l'historique de leur motocyclette, aux mesures de sécurité routière, aux représentations et pratiques, aux risques et accidents. L'analyse thématique des transcriptions de ces entretiens a permis d'identifier les représentations et pratiques des élèves autour de la motocyclette. Pour ce qui est des préoccupations éthiques, nous avons reçu le consentement éclairé des enquêtés et respecté leur anonymat.

Du point de vue théorique, l'étude s'enrichit du concept de normes pratiques d'Olivier de Sardan qu'il définit « comme les diverses régulations implicites (informelles, de facto, tacites, latentes), qui sous-tendent les pratiques des acteurs ayant un écart avec les normes explicites (normes officielles ou sociales)» (2021 :121). Ce concept nous a permis d'appréhender et d'analyser les représentations et pratiques des élèves motocyclistes de Korhogo.

2. Résultats

Les données collectées permettent de faire cas de la formation des élèves et de l'état de leurs motocyclettes de même que de leurs habitudes de conduite.

2.1 Formation et état des motocyclettes

Faite sur le tas, la formation des élèves est adaptée aux motocyclettes mises à leur disposition.

2.1.1 Formation (sur le tas) au pilotage

En dehors de l'un d'entre eux qui est détenteur du permis de conduire, l'ensemble des élèves motocyclistes enquêtés n'a pas eu recours aux structures spécialisées que sont les auto-écoles pour se former au pilotage des motocyclettes. Leur formation s'est faite de manière informelle, sur le tas, avec l'aide d'un proche ou tout seul en observant les autres

motocyclistes. Certains élèves déclarent pour ce faire avoir appris à piloter sur les motocyclettes des proches.

« Bon la petite moto c'est moi-même je me suis appris à rouler. C'est un jour on m'a envoyé et puis je dis bon puisque la moto est là, ils n'ont qu'à me donner je vais essayer. Donc personne ne savait même pas que je sais rouler. Donc j'ai pris. Arrivé devant j'ai appelé l'un de mes amis. Il a essayé de démarrer ça pour moi. Donc je suis monté et puis j'ai commencé à rouler ça. C'est la grosse moto qu'on m'a appris à rouler. » (Silué N., 18 ans, 3ème)

« En tout cas je n'ai pas appris, c'est un bon jour j'ai pris la moto à la maison et c'est parti ». (Sylla M., 17 ans, 3ème)

A la différence des précédents enquêtés, d'autres affirment avoir attendu de posséder leur propre engin pour apprendre.

« Je ne savais pas piloter quand on m'a donné la moto. C'est mon frère qui m'a appris. » (Silué M., 18 ans, 3ème)

« ... il y a un grand frère qui m'apprenait au moment où j'ai eu ma moto. Je ne savais pas rouler avant. » (Soro C., 18 ans, en 1ère A)

Les élèves apprennent donc à piloter de manière informelle. Qu'en est-il de l'état des motocyclettes utilisées pour cet apprentissage ?

2.1.2 Les motos servant à la formation

Que ce soit sur leur propre motocyclette ou sur celles de leurs proches, les élèves ont appris à piloter sur des engins pas toujours aux normes en matière de sécurité routière. En effet, les motocyclettes qui servent de véhicules écoles sont souvent sans équipements. Lorsqu'elles appartiennent encore aux proches, avec l'âge et le manque d'entretien, elles peuvent manquer d'accessoires de sécurité.

« Mon père pilote sa moto sans casque. Il n'a pas de rétroviseurs. Il a des clignotants. » (Soro Z, 18 ans, Tle)

« Bon les rétroviseurs il y en avait pas parce qu'on a enlevé. Il y a un jour on est tombée. Donc les deux rétroviseurs sont cassés. Donc ça fait qu'on n'a pas encore mis. » (Parent Yéo F., 17 ans, 1ère A)

C'est donc dans cet état de dénuement que ces motocyclettes servent aux élèves pour apprendre à piloter. Ils font donc leurs classes sur des motocyclettes de seconde main peu équipées. Ce sont d'ailleurs ces mêmes engins dont ils héritent le plus souvent. Ainsi, avant même

qu'elles ne leur appartiennent, ces motocyclettes peuvent être déjà dépourvues de casque et/ou de rétroviseurs, voire de clignotants. Elles finissent par leur revenir plus tard dans le même état voire pire.

« Ma moto, bon ils n'ont pas achetée. C'était deuxième main, la moto de mon papa. Il y avait casque sans rétroviseurs. » (Soro C., 18 ans, en 1^{ère} A)

« Ce sont mes parents qui m'ont donné... C'est une ancienne moto... Il n'y avait pas de casque, ni rétroviseurs et clignotants. » (Coulibaly K., 20 ans, 2nd)

Les anciennes motocyclettes trouvent donc une seconde vie auprès des élèves. Toutefois, même s'ils les leurs cèdent, il arrive que certains parents aient par moment encore besoin de ces engins mal équipés pour diverses raisons. Ils sont ainsi emmenés à les partager avec leurs enfants. Cette situation, qui peut plus ou moins durée, conduit parents et enfants à piloter dans les mêmes conditions.

« Je roule souvent la moto de mon fils. Mais, mes yeux ne me permettent pas de rouler à plein temps... Non, sa moto n'a pas de rétroviseurs. » (Parent Sylla M., 17 ans, 3^{ème})

« Non, je n'ai même pas de rétroviseurs... Mes clignotants ne sont pas au complet... Mes parents utilisent ma motocyclette en ce moment car la leur est en panne. » (Chérif M, 16 ans, en 1^{ère})

L'état de ces motocyclettes souligne les difficultés que les élèves ont pour les entretenir une fois qu'ils en deviennent propriétaires.

2.1.3 Les difficultés d'entretien des motocyclettes

Devenus motocyclistes, les élèves, avec l'appui de leurs parents, doivent faire face aux frais d'entretien liés à leurs engins. Mais, confrontés au manque de moyens financiers, ils n'y arrivent pas de sorte que leurs motocyclettes perdent progressivement certains équipements même si elles étaient neuves au départ. Tel est le cas de ces deux enquêtés.

« C'est mon papa qui m'a offert une moto neuve après l'examen de troisième, le BEPC. Il y a deux ans maintenant... Elle disposait des équipements comme casque et rétroviseurs... Actuellement je n'ai même pas de rétroviseurs... Mes clignotants ne sont pas au complet. » (Chérif M, 16 ans, en 1^{ère})

« Ma moto était neuve quand mon père me l'a offerte. Ma moto disposait d'un casque et des rétroviseurs ... Maintenant [deux ans plus tard] je n'ai ni casque ni rétroviseurs. » (Soro Z, 18 ans, Tle)

Avec le peu de moyens dont ils disposent, les élèves motocyclistes et leurs parents font le choix entre les pannes et les rééquipements qu'ils jugent importants pour leurs engins. Effectivement, certains équipements peuvent être jugés plus utiles que d'autres en fonction de divers critères. Ainsi un équipement peut être apprécié ou déprécié pour des raisons d'ordre esthétique, de sécurité ou de confort de conduite.

« Chez moi ce n'est [les rétroviseurs] pas trop utile... Je n'aime pas sur d'autres motos, mais j'aime sur d'autres motos par exemple Haojin. Mais sur KTM là, c'est un peu bizarre. » (Soro C., 18 ans, en 1^{ère} A)

« On juge que le casque est plus important que le rétroviseur parce qu'en cas d'accident la tête est déjà protégée. Je pense qu'à la base le casque est plus important que le rétroviseur... Bon, s'il le faut on peut acheter les rétroviseurs pour mettre. Mais le casque est plus important que le rétroviseur. Voilà pourquoi on a sous-estimé un peu ça [les rétroviseurs]. » (Parent Silué P., 18 ans, 2nd)

En termes d'entretien, le plus important semble être, pour les élèves, de faire en sorte que leurs motocyclettes soient mobiles. Alors, les pannes qui peuvent les immobiliser sont prioritaires par rapport aux équipements de sécurité. Interroger sur les motifs d'entretiens, ces enquêtés évoquent ci-dessous les pannes alors que leurs motocyclettes manquent depuis leur acquisition de rétroviseurs.

« S'il y a les pannes, je parle avec les parents. Bon par exemple, je peux dire ce samedi je dois aller avec ma moto au garage comme ça. » (Sylla M., 17 ans, 3^{ème})

« Je parle souvent de la moto avec mes parents quand c'est gâté ou bien quand un câble manque. » (Soro C., 18 ans, en 1^{ère} A)

Devant l'état où sont leurs motocyclettes en général, les élèves se montrent résilients et pragmatiques.

2.2 Les habitudes de conduite des élèves

Le décret n° 2016-864 du 03 novembre 2016, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique, stipule que les motocyclettes doivent être équipées de rétroviseurs (article 87) et de clignotants (article 100). De même le port du casque est une obligation selon le code de la route. Mais, face à l'état de dénuement que présentent leurs motocyclettes, les élèves ont adapté leurs habitudes de conduite. En outre, ils pilotent sans le permis de conduire en contradiction avec le code de la route.

2.2.1 La conduite sans casque

Piloter sans casque n'est pas un problème pour les élèves enquêtés. Certes ils connaissent l'utilité du casque en termes de sécurité, mais parce qu'il est, selon eux, encombrant, étouffant et cause de perte de temps, celui-ci est partiellement utilisé voire pas du tout. En témoignent ces enquêtés :

« Le casque, je n'ai pas parce que franchement c'est quelque chose que je n'aime pas. » (Silué N., 18 ans, 3^{ème})

« Je n'utilise pas souvent mon casque. Je me dis que c'est une charge pour moi, un bagage quoi. » (Coulibaly D., 17 ans, 1^{ère}).

« Je n'ai pas le temps de le mettre. Je trouve que c'est une perte de temps et puis quand je mets je n'arrive pas à respirer. » (Yéo F., 17 ans, 1^{ère} A)

Tout comme avec le casque, se passer des rétroviseurs n'est pas un handicap pour les enquêtés.

2.2.2 La conduite sans rétroviseurs

Pour les élèves de la ville de Korhogo, l'absence de rétroviseurs ne semble pas être un obstacle au pilotage des motocyclettes. Ils savent que ce dispositif permet au conducteur, de véhicule motorisé ou non, d'observer ce qui se passe derrière lui. Certes cet équipement est important pour le pilotage et la sécurité, mais il n'est pas indispensable pour les enquêtés. Ainsi pour certains, on peut piloter sans cet accessoire puisqu'ils ne s'intéressent pas à ce qui se passe derrière eux ou presque pas.

« Je suis déjà habituée donc quand je roule comme ça [sans rétroviseurs]... Je suis déjà habituée. Quand je roule, je roule hein. Derrière là ça ne m'intéresse pas trop. » (Yéo F., 17 ans, 1^{ère} A)

« On regarde parfois un peu si on veut tourner. En tout cas ce n'est pas tout le temps on regarde. » (Chérif M., 16 ans, 1^{ère})

Pour ceux qui veulent le plus souvent prendre l'information sur ce qui se passe derrière eux, l'absence de rétroviseurs, bien que regrettée, n'est pas non plus un obstacle. Il suffit pour cela de regarder derrière soi. En cela les motocyclistes ont développé une certaine habileté à piloter sans les rétroviseurs.

« Les rétroviseurs sont utiles parce que pour les tournants, on ne peut pas regarder derrière. Donc s'il y a des rétroviseurs on peut regarder dans les rétroviseurs. Pour

tourner, bon comme on n'a pas le choix, on regarde derrière. » (Sylla M., 17 ans, 3^{ème})

« Bon j'arrive à conduire les motos avec rétroviseurs. Quand tu conduis c'est plus facile et plus rassurant. Il suffit de jeter un petit coup d'œil. Or, sans [les rétroviseurs], tu es obligé de tourner la tête pour voir ce qui se passe derrière toi. Sinon au cas où quelqu'un sort derrière toi, là ça peut vite créer un accident. Comme moi aussi je maîtrise un peu la moto, donc j'arrive avec l'aide de Dieu, à rouler sans ça. Inch'Allah, il y a des accidents là j'arrive à éviter » (Soro A., 19 ans, 1^{ère} D)

Cet enquêté estime donc avoir une certaine maîtrise de la conduite des engins à deux roues qui lui permet de piloter sans rétroviseurs. Comme lui, certains élèves en sont convaincus à tel point qu'ils n'utilisent pas ou ne prêtent plus attention aux rétroviseurs présents sur leurs motocyclettes. Parmi eux, certains ne les déploient pas ou les laissent recouverts des emballages plastiques présents à l'achat. Ils choisissent délibérément de regarder derrière car ils sont habitués à le faire comme le souligne ces enquêtés.

« Bon c'est la particularité des citoyens ici. Nous là on préfère rouler sans le rétroviseur. On est habitué à ça puisqu'on roulait les vélos sans rétroviseurs. Donc les motos on fait avec...Mais, c'est les jeunes. Ils ne font pas attention à ça [rétroviseurs]. Ils préfèrent tourner leur tête. » (Parent Coulibaly D., 17 ans, 1^{ère})

« On peut dire que c'est une question d'habitude. Mais avant de tourner ou bien pour prendre un autre chemin, je regarde derrière moi et puis je conduis » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

Même lorsqu'ils estiment que cette pratique est risquée, certains élèves se sentent obligés de délaisséer les rétroviseurs quand ils en ont. Ainsi, même avec une motocyclette neuve, ceux-ci les retirent au mépris des règles de sécurité. Il s'agit pour eux de faire comme la majorité et ne pas paraître marginaux ou rétrogrades. Ils veulent également montrer aux autres qu'ils sont habiles au guidon sans les rétroviseurs.

« Avec les rétroviseurs quand tu vas devant tu peux regarder tout derrière. Et bon, ça permet de ne pas faire des accidents inconscients quoi. C'était une nouvelle moto quand j'ai eu... Oui il y avait des rétroviseurs. Mais vraiment j'ai desserré... Parce que d'après les gens... Quand tu portes ça, on dit c'est moto des vieux. Bon tu es obligé de regarder derrière alors que cela n'est pas normal. » (Coulibaly N., 16 ans, 3^{ème})

Bien que conscient du danger, cet élève a préféré renoncer aux rétroviseurs pour être bien vu des autres. Les élèves ont aussi développé une aptitude à piloter les motocyclettes dépourvues de clignotants.

2.2.3 La conduite sans feux indicateurs de direction (clignotants)

La conduite sans clignotants est une autre pratique courante chez les élèves de Korhogo. Que ce déficit soit lié au type de motocyclette (qui n'en possède pas à l'origine) ou à un manque d'entretien (qui les endommage), les élèves arrivent à y faire face. Pour ce faire, ceux qui ne possèdent pas de clignotants tendent généralement le bras pour indiquer aux autres usagers de la route la direction qu'ils vont prendre.

« Normalement avec les petites motos là, il n'y a pas de clignotants. C'est en voulant tourner, tu places ta main [tendre le bras] pour signaler que tu tournes » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

« Ma moto n'a pas de clignotants... Si je veux tourner à gauche ou à droite, je lève ma main [tendre le bras] pour signaler. » (Coulibaly K., 20 ans, 2nd)

Cette pratique du bras tendu est si courante que même certains motocyclistes possédant des clignotants en bon état de marche l'ont adoptée. Ainsi, il est fréquent de voir les pilotes tendre leur bras tout en activant le clignotant avant de s'engager dans la direction souhaitée.

2.2.4 La conduite sans le permis de conduire

La majorité des élèves enquêtés pilotent leurs motocyclettes sans le permis de conduire. Ne pas posséder ce document n'est pas un obstacle pour eux. Toutefois certains élèves, même s'ils ne l'ont pas, estiment que le permis de conduire est important. Pour eux il atteste des compétences que le motocycliste a acquises durant sa formation à l'auto-école. Ces compétences permettent, selon eux, de respecter le code de la route, de bien connaître sa motocyclette, d'être habile au guidon et d'éviter les dangers de la conduite. C'est d'ailleurs pour toutes ces raisons qu'ils aspirent à le posséder un jour.

« Ça te garantit d'abord parce que tu as déjà une maîtrise voilà. Tu as déjà une maîtrise du véhicule et puis tu l'entretiens voilà et ça place une confiance en toi » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

« Parce que le permis de un il t'aide à éviter les accidents. Le permis quand tu t'en vas passer on t'apprend à conduire. Au cas où tu es au milieu de la route tu arrives à

faire des trucs quoi. Le permis là il y a quelqu'un qui vient faire quelque chose mais toi-même qui n'a pas le permis là tu ne peux pas faire. Quand tu as le permis tu sais quoi faire... Ça sera mon premier diplôme même » (Soro A., 19 ans, 1^{ère} D)

Même s'il ne semble pas indispensable pour les enquêtés, le permis est jugé important et ce pour diverses raisons. C'est ainsi que certains enquêtés ne mettent pas en avant la formation reçue à l'auto-école. Pour eux posséder le permis est utile car il permet surtout de passer les contrôles de police. Il permet ainsi d'éviter les contraventions et les mises en fourrière.

« Oui c'est [le permis de conduire] utile parce que souvent on t'arrête là au marché, quand on te dit de montrer et puis tu ne montres pas on t'envoie dans leur coin là et puis on te dit de payer » (Yéo F., 17 ans, 1^{ère} A2).

« Hum non ce n'est pas utile. Mais, c'est important actuellement là. On dit pour rouler moto, il faut que tu aies permis maintenant. Sinon si on t'attrape, on peut dire de ne... on peut prendre ta moto. Est-ce que tu vois ? Donc le permis, je vois que le permis est important. » (Silué N., 18 ans, 3^{ème})

Ces enquêtés insistent donc sur le permis de conduire comme document administratif utile pour faire face aux contrôles routiers. On peut croire que ceux-ci pensent ainsi parce qu'ils ne sont pas détenteurs du permis de conduire et qu'ils n'en maîtrisent pas la portée réelle. Pourtant pour justifier l'importance du permis, Coulibaly D. (17 ans, 1^{ère}), le seul élève détenteur de ce document de notre étude déclare : *« Le permis est utile car les agents [de police] qui sont en route là souvent ils fatiguent les gens ».*

Tout comme les autres, il justifie l'importance du permis de conduire par son utilité lors des contrôles de police sans évoquer d'autres raisons. En ce sens détenir le permis de conduire ne le démarque pas des autres enquêtés. Par ailleurs, il partage avec eux les mêmes habitudes de conduite. Effectivement, sa motocyclette lui vient de son oncle à qui elle appartenait. Quand il la recevait 7 mois plus tôt, il n'y avait pas de rétroviseurs. Ces accessoires n'ont pas été remplacés. Il dit d'ailleurs des rétroviseurs : *« Oui, ils sont utiles, mais pas pour moi. Je regarde derrière. » (Coulibaly D., 17 ans, 1^{ère}).*

En plus de piloter sans rétroviseurs, il déclare : *« Je n'utilise pas souvent mon casque. Je me dis que c'est une charge pour moi, un bagage quoi » (Coulibaly D., 17 ans, 1^{ère}).*

Estimant que le casque est un objet encombrant, il ne l'utilise pas régulièrement. Il a développé une habileté à piloter délibérément sans cet

équipement tout comme avec les rétroviseurs. Comme les autres enquêtés, il pilote au mépris des règles de sécurité routière lui qui possède pourtant un permis de conduire et qui est censé les connaître. Ce document ne semble pas faire ici de véritables différences entre les enquêtés.

3. Discussion

L'ensemble des pratiques des élèves motocyclistes leurs ont été apprises par leurs aînés qui les ont eux-mêmes développés du fait de différents facteurs dont la crise militaro-politique de 2002.

3.1 Des représentations et pratiques anciennes

Les représentations et pratiques de conduites des élèves de Korhogo peuvent être perçues comme une conséquence de la crise militaro-politique qu'a connue la Côte d'Ivoire entre le 19 septembre 2002 et le 11 avril 2011.

Avant cette crise, les bicyclettes étaient fortement utilisées par les populations dans les zones rurales et les villes du nord du pays comme Korhogo (Koffi, 2015). Avec ces engins à deux roues, les cyclistes n'avaient souvent pas de rétroviseurs et de clignotants. Ils tournaient la tête en arrière pour prendre l'information et tendaient les bras pour indiquer les directions choisies. Ces bicyclettes étaient utilisées en général sans casque. Comme autrefois, elles sont aujourd'hui perçues comme des tremplins pour apprendre à rouler les engins à deux roues notamment pour les plus jeunes qui progressivement migrent vers les deux roues motorisées (Coulibaly, 2023). Dans la période d'avant crise, les engins à deux roues motorisés que les populations possédaient le plus étaient les cyclomoteurs (Kassi-Djodjo, 2013). Ce sont des engins de petites catégories différents des motocyclettes par leur cylindre qui est inférieur à 50 cm³ ou par leur vitesse maximum qui est de 45 km. De marques françaises ou japonaises, ils avaient la particularité de ne pas avoir de rétroviseurs et de clignotants. Avec ces engins, il fallait également régulièrement tourner la tête en arrière pour prendre l'information et tendre les bras pour indiquer les directions. Le permis de conduire n'était pas vraiment exigé pour les piloter. Toutefois le port du casque était obligatoire. Les populations étaient donc habituées à piloter dans ces conditions sous le contrôle des différentes autorités publiques (ministère, police, gendarmerie) qui veillaient à l'application du code de la route.

Avec la crise militaro-politique, ces différentes autorités ont fait place à la rébellion armée dans le centre, le nord et l'ouest du pays. Echappant au contrôle de l'Etat, cette zone dite CNO (centre, nord et ouest) a vu toute l'administration et tous les services fermés dont notamment les services de police, de gendarmerie et les auto-écoles. C'est dans ce contexte que les motocyclettes, plus puissantes, équipées d'accessoires de sécurité (rétroviseurs, clignotants) et nécessitant le permis de conduire y sont apparues. Sans véritables contrôles aux frontières, ces engins aux prix abordables d'origine chinoise se sont donc répandus. Effectivement, on doit à la crise l'essor et la multiplication des motocyclettes en Côte d'Ivoire (Dindji *et al.*, 2016 ; Akmel, 2017, Adomon et Kamenan, 2023). En l'absence d'autorité pour faire prévaloir les lois et les règles, un ensemble d'habitudes s'est installé dans la population. Ainsi les motocyclistes ont longtemps piloté sans formation formelle, sans permis de conduire, sans respect du code de la route et avec des engins ne répondant pas toujours aux normes de sécurité routière (Akmel, 2017, Adomon et Kamenan, 2023). L'utilisation des équipements tels que le casque, les rétroviseurs et les clignotants était ainsi laissé à l'appréciation des motocyclistes qui n'en faisaient pas forcément usage. Les populations pilotaient les motocyclettes avec des habitudes de cyclomoteurs. Les engins avaient changé, mais à certains égards les pratiques étaient restées les mêmes voire se sont empirées avec le non port du casque qui s'est généralisé. Pourtant s'il est porté correctement, le casque peut réduire de 42 % le risque de décès et de 69 % le risque de traumatisme crânien (OMS, 2022).

Ces pratiques se sont ainsi développées et se sont fortement encrées dans les habitudes des motocyclistes. Elles peuvent être assimilées aux normes pratiques qui pour De Sardan « expriment la convergence et la récurrence relatives » des pratiques des acteurs, et qui « permettent de décrire et comprendre les écarts ou le « jeu » avec les normes officielles et les normes sociales » (2021 :121). Il observe en outre que : « De telles normes pratiques sont parfois plus ou moins connues des acteurs eux-mêmes, au moins en privé, bien que peu verbalisées, alors que d'autres sont machinales, automatiques et routinières, dans un registre du latent, voire même stockées dans ce que certains appelleraient des subconscious collectifs » (2021 :123). Ces normes pratiques sont souvent négatives en termes de qualité de l'action qu'elles suscitent, « mais elles sont parfois positives en ce qu'elles permettent de se « débrouiller » pour délivrer un service dans des conditions de dénuement (normes pratiques

palliatives) » (De Sardan, 2021 :17). Tout comme ces normes pratiques, les pratiques de conduite des motocyclistes résultent de leur résilience dans une situation de crise et d'absence de mise en application effective des normes officielles de sécurité routière. Dans ce contexte, certaines de ces pratiques étaient indispensables et ont servi de normes de référence ou de « code de la route » circonstanciels.

Toutefois, la fin de la crise n'a pas sonné le glas de ces pratiques. Même si elles ont émergé dans une situation particulière, elles perdurent pourtant encore aujourd'hui avec le retour effectif de l'administration et des services. Elles se sont même répandues jusqu'à atteindre la mégalopole abidjanaise, capitale économique du pays (AIP, 2019 ; Kioshiko, 2019 ; Kanté, 2023). Ainsi, la majorité des motocyclistes pilotent leurs engins sur l'ensemble du territoire ivoirien comme dans les zones autrefois contrôlées par la rébellion. Elle reste en marge du code de la route bien qu'il y ait les auto-écoles, la police, la gendarmerie et le ministère du transport. Ces pratiques autrefois liées à la crise militaro politique semblent donc aujourd'hui se normaliser. Cette situation est en fait favorisée par différents facteurs dont l'insuffisance des contrôles et le laxisme des autorités compétentes (Kouassi *et al.*, 2014 ; Dindji *et al.*, 2016, Fofana et Sangaré, 2018), l'impossibilité matérielle de respecter les normes dans le cas d'infrastructures inadéquates ou inexistantes (Barize *et al.*, 2005), le niveau scolaire des pilotes (Goin Bi *et al.*, 2020), la mauvaise appréciation du risque (Ngueutsa et Kouabenan, 2014) et les facteurs d'ordre culturel (Fofana et Sangaré, 2018). Dans cet environnement relativement favorable, ces pratiques, loin de disparaître, se transmettent aux jeunes générations.

3.2 Des représentations et pratiques qui se perpétuent

Les représentations et pratiques des élèves motocyclistes de Korhogo, leur sont transmises par leurs aînés. Ils les adoptent en copiant ces aînés et en s'adaptant aux motocyclettes qui leur sont données. Effectivement, avant même d'obtenir leur première motocyclette, les jeunes élèves sont influencés par leurs aînés motocyclistes qu'ils s'agissent de parents, de proches, d'amis ou d'anonymes. Ils les voient piloter des motocyclettes qui ne répondent pas forcément aux normes de sécurité. Ces exemples de conduite sont souvent perçus par les plus jeunes comme une preuve de maîtrise de la conduite des engins à deux roues. Pour bon nombre d'entre eux, qui aspirent à posséder une motocyclette, ce sont des modèles à copier. L'occasion leur est donnée de faire comme leurs aînés lorsqu'ils apprennent à piloter. Cet apprentissage se fait le plus souvent

sur les motocyclettes de ces derniers dont ils héritent parfois plus tard. Il s'agit souvent d'engins vétustes et dépourvus d'équipements de sécurité auxquels il faut s'adapter comme le font déjà les aînés plus expérimentés. Les jeunes peuvent alors copier leurs aînés qui pilotent sans formation formelle, sans permis de conduire et sans toujours respecter le code de la route. D'ailleurs, ce sont souvent ces aînés qui jouent le rôle de formateurs et de conseillers (Goin Bi *et al.*, 2020) profitant ainsi pour transmettre leurs expériences et acquis aux jeunes apprentis pilotes.

En formant les plus jeunes au pilotage et en leur offrant des motocyclettes plus ou moins équipées, les proches les inscrivent dans cette culture particulière qui implique une manière spécifique de piloter et de se comporter sur la chaussée. Il s'agit en réalité de tout un ensemble de valeurs, de pratiques et de représentations qui est transmis aux plus jeunes. Cette forme de socialisation (Cuche, 2016) au monde de la conduite des motocyclettes développe chez les jeunes apprentis une habileté à piloter dans ces conditions particulières qui font fi du code de la route. Elle a une telle influence que la manière spécifique de se comporter au guidon est conservée par certains jeunes pilotes même lorsqu'ils possèdent des motocyclettes neuves. Ils leur retirent les rétroviseurs, ignorent les clignotants et le casque affirmant le faire par habitude ou pour faire comme la majorité.

En outre, face à une panne de ces mêmes équipements et accessoires, le souci premier des élèves motocyclistes n'est pas de la réparer même s'ils en ont les moyens. Au fond il est de notoriété publique que l'on peut piloter sans eux. Il n'est donc pas nécessaire de les réparer voire de les remplacer. Le manque de moyens financiers peut-être une raison du non rééquipement des motocyclettes, mais cette raison n'est pas suffisante. Elle s'efface devant les habitudes de conduite des motocyclistes qui valorisent la conduite sans certains équipements et accessoires. Quant au permis de conduire, ignoré déjà depuis la formation, il n'a plus vraiment sa raison d'être puisqu'attestant d'un savoir-faire que ces jeunes estiment déjà posséder. Il est plutôt souvent perçu comme un document qui sert uniquement à passer les éventuels contrôles de police.

De par leur irrégularité et leur faible ampleur, ces contrôles de police ne sont pas suffisamment dissuasifs. Ils concourent de ce fait à maintenir ces pratiques des motocyclistes. En effet, les engins à deux roues ne sont pas régulièrement contrôlés (Kouassi *et al.*, 2014 ; Dindji *et al.*, 2016, Fofana et Sangaré, 2018). Même lorsque ce contrôle a lieu, nombreux

sont ceux qui ne se sentent pas réellement inquiets lorsqu'ils sont sans permis de conduire, sans casque et/ou possèdent des motocyclettes qui ne répondent pas aux normes de sécurité routière. Pour cela ils n'ont qu'à éviter les points de contrôle par diverses astuces comme emprunter des voies secondaires (parallèles) ou stationner leurs engins le temps que durent ces actions. Ce sont autant de ficelles que ne manquent pas de conseiller les aînés aux jeunes apprentis pilotes et qui maintiennent de ce fait les comportements à risque sur les routes ivoiriennes.

Conclusion

Les représentations et pratiques des élèves motocyclistes de la ville de Korhogo sont le résultat d'une socialisation effectuée par leurs proches. Celle-ci se réalise à travers les formations au pilotage et les engins qu'ils mettent à leur disposition ou leur offrent. Cette formation se fait sur le tas en dehors des auto-écoles. Les motocyclettes utilisées dans ce cadre sont souvent dépourvues d'équipements de sécurité puisqu'elles ne sont pas souvent entretenues. En adoptant une conduite adaptée à ces motocyclettes, les élèves développent une habileté à piloter sans les équipements de sécurité que sont le casque, les rétroviseurs et les clignotants. Le permis de conduire est aussi ignoré. Les élèves acquièrent ainsi un ensemble d'habitudes qui s'imposent de plus en plus sur toutes les routes au détriment du code de la route. En fait, ces représentations et pratiques liées à la crise militaro politique qu'a connue la Côte d'Ivoire se sont progressivement installées dans la culture du motocycliste ivoirien.

Cette réalité souligne la pertinence de mettre au cœur des stratégies de campagnes de sécurité routière pour les motocyclettes le couple parent-enfant. Il faut ainsi inciter parents et enfants à avoir le permis de conduire. Les parents motocyclistes doivent également entretenir et équiper leurs engins et ceux de leurs enfants pour être conformes aux règles de sécurité routière. De la sorte ils orientent, par leur exemple, ces derniers vers des comportements favorables au code de la route. On pourrait ainsi avoir un impact sur les représentations et pratiques de conduite des futurs pilotes que sont les plus jeunes qui se seront alors habitués à piloter des motocyclettes en bonne état. De même cette étude suggère de cibler ces jeunes par des campagnes de sensibilisation et de formation adaptées sur l'importance du respect du code de la route. Tout ceci pourrait favoriser un changement effectif et durable des

comportements à risque sur les routes. C'est à ce prix que l'on pourra réduire les nombre d'accidents sur les routes, préserver la santé et sauver des vies dans cette frange importante de la population qu'est la jeunesse.

Références bibliographiques

Adomon Abodou Athanase, Kamenan Brou Marcel (2023), « Gestion locale du transport public illégal en milieu urbain: Le cas des motos-taxis à Korhogo, Côte d'Ivoire », *American Journal of Innovative Research and Applied Sciences*, vol.16, n°2, pp.54-60

AIP (2019), « Côte d'Ivoire/ Plus de 300 tricycles et motos saisis et mis en fourrière mardi à Abidjan », <http://pressecotedivoire.ci/article/1927>, Consulté le 12 juillet 2023

Akmele Meless Siméon (2017), « Impact socioéconomique des "mototaxis" sur les populations de Bouaké (Côte d'Ivoire) », *International Journal of Multidisciplinary and Current Research*, Vol.5, pp.690-698

Barize Mary, Brézillon Patrick, De Lavalette Brigitte Cambon et Tijus Charles (2005), « Usages de la route et transgression des normes de circulation », Séminaire (27 & 28/10/2004), Action concertée incitative « Sécurité routière et société », <https://www.cognition-usages.org/chart/dmdocuments/inrets11.pdf>, Consulté le 21 février 2023

Coulibaly Mathieu Hermann (2023), « La gestion des risques d'accident chez les élèves motocyclistes de Korhogo (Côte D'Ivoire) », (à Paraître)

Cuche Denys (2016), *La notion de culture dans les sciences sociales*, Paris, La Découverte.

De Sardan, Jean-Pierre Olivier (2021), *La revanche des contextes. Des mésaventures en ingénierie sociale en Afrique et au-delà*, Paris, Karthala.

Dindji Médé Roger, Diabagaté Abou, Houenenou Kouadio Denis, Brou Émile Koffi (2016), « Émergence de Taxi-motos et recomposition spatioéconomique À Korhogo : Les taxi-villes entre stratégies d'adaptation Et désespoir », *European Scientific Journal*, vol.12, n°35, pp. 190-208

Fofana Memon et Sangaré Moussa (2018), « A propos des accidents de la route: Analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo », *East African Scholars Multidisciplinary Bulletin*, Vol.1, Issue-3, pp.129-137

Goin Bi Zambélé Théodore, N'Guessan N'Guessan Claude, Ettien Anne – Marie Ablan, Komenan Akoua Simon Toussaint (2019),

- « Niveau d’instruction et explications des accidents par les chauffeurs de moto – taxi de Korhogo », *Plurilinguisme*, vol.2020/1, pp. 304-3019
- Kanté Yaya** (2023), « Côte d’Ivoire : le premier tribunal de simple police dédié aux infractions routières démarre ses activités », <https://afrikipresse.fr>, Consulté le 12 juillet 2023
- Kassi-Djodjo Irene** (2013), « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d’Ivoire) », *Géotransports, Transport et développement des territoires*, n°1-2, pp.105-114
- Kioshiko Kohan** (2019), « Côte d’Ivoire : la police en guerre contre les motos sans casque », <https://www.cotedivoire.news/abidjan/47375>, Consulté le 12 juillet 2023
- Koffi N’Guessan Jean Christ** (2015), « Le vélo en Côte d’Ivoire », <https://revedehaut.mondoblog.org/2015/02/27/le-velo-en-cote-divoire/>, Consulté le 13 juillet 2023
- Kouassi Damus, Angbo-Effi O., Yao Gnissan Henri, Soumahoro Sory, Akani Bengaman, Ouattara N’Dah et Kra Ouffoué** (2014), « Prévention des accidents de la voie publique chez les conducteurs de motos-taxis de Bouaké », *Cahier de Santé Publique*, Vol.13, n° 1, pp. 7-17
- N’da Paul.** (2015). *Recherche et méthodologie en sciences sociales et humaines: Réussir sa thèse, son mémoire de master ou professionnel, et son article*, Abidjan, Paris, L’harmattan.
- Ngueutsa Robert, Kouabenan Dongo Rémi** (2014), « « Mes ancêtres et Dieu me protègent du danger, je peux prendre des risques » : Effet des croyances de contrôle socio – instrumentales sur les comportements de sécurité routières », in Ngueutsa Robert, Mokoukolo René, Achi Narcisse et Belhaj Ahdelkarim, *Psychologie du travail et développement des pays du Sud*, Paris, L’Harmattan, pp.241-254
- OMS** (2022), « Accidents de la route », <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>, consulté le 11 juillet 2023
- OMS** (2018), *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018: résumé*. Genève: Organisation mondiale de la Santé.