



Prévention des accidents et construction sociale du risque chez les élèves motocyclistes de Korhogo (Côte d'Ivoire)

Mathieu Hermann COULIBALY

Enseignant-Chercheur

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

mathieu.coulibaly@upgc.edu.ci

Abstract : How do student motorcyclists and their parents manage the risk of accidents in order to guarantee the safety of the first named on the roads of Korhogo? Attempting to answer this research question, this article has shown that students drive vehicles that often do not meet road safety standards while ignoring the highway code. For them, the traffic accidents to which they are exposed have causes as diverse as they are varied. In order to control these risks, they say they rely on their knowledge of the motorcycle and their caution. They can also count on their family, which is involved by participating in their training, in the maintenance of the machines, by giving advice and by ensuring their protection, in particular through magico-religious practices. In the end, their perception of risk leads parents and children to trivialize the rules of the road and safety equipment and to favor a form of collegial risk management. These observations are the result of a qualitative study conducted in Korhogo with 50 respondents made up of student motorcyclists and their parents.

Keywords: risks, accidents, road safety, motorcyclists, student

Résumé : Comment est-ce que les élèves motocyclistes et leurs parents gèrent ils les risques d'accident afin de garantir la sécurité des premiers cités sur les routes de Korhogo? Tentant de répondre à cette question de recherche, cet article a permis de constater que les élèves pilotent des engins ne répondant pas souvent aux normes de sécurité routière tout en ignorant le code de la route. Pour eux, les accidents de la circulation auxquels ils s'exposent ont des causes aussi diverses que variées. Afin de contrôler ces risques, ils disent compter sur leur maîtrise de la motocyclette et leur prudence. Ils peuvent également compter sur leur famille qui s'implique en participant à leur formation, à l'entretien des engins, en donnant des conseils et en veillant à leur protection à travers notamment des pratiques magico-religieuses. En fin de compte, leur perception du risque conduit parents et enfants à banaliser le code de la route et les équipements de sécurité et à privilégier une forme de gestion communautaire des risques. Ces observations résultent d'une étude qualitative menée à Korhogo auprès de 50 enquêtés composés d'élèves motocyclistes et de leurs parents.

Mots-clés : risques, accidents, sécurité routière, motocyclistes, élèves.

Introduction

Autrefois phénomène marginal en Côte d'Ivoire, l'usage des motocyclettes s'est généralisé dans tout le pays. En effet, la crise militaro politique de 2002 a été un fait majeur dans l'expansion des engins à deux roues dans ce pays (Glebelho *et al.* 2015). Cantonnées dans les zones autrefois occupées par l'ex rébellion, les motocyclettes ont aujourd'hui conquis tout le pays y compris la mégalopole abidjanaise (Komenan *et al.*, 2021). Si la crise de 2002 a été un événement déclencheur, la défaillance du système urbain de transport en commun a contribué à donner un coup d'accélérateur à ce phénomène (Olvera *et al.*, 2007 ; Kassi-Djodjo, 2013). Le coût accessible des motocyclettes et la flexibilité de leur mobilité ont fini par convaincre les populations ivoiriennes d'adopter ce mode de transport (Glebelho *et al.*, *op. cit.*).

Situé dans le nord de la Côte d'Ivoire, la ville de Korhogo, avec une population de 440.926 habitants (RGPH 2021) et une superficie de 620 km², a été aux premières heures de la conquête du pays par les motocyclettes (Dindji *et al.*, 2016). Comme la majorité des grandes villes de l'intérieur, Korhogo ne possède pas de réseau de transport en commun public. S'agissant du privé, il peine à satisfaire les besoins des populations. Les motocyclettes se sont donc imposées comme alternatives aux populations. Celles-ci, dont les élèves des différents établissements scolaires de Korhogo, y ont recours (Dindji *et al.*, *idem*). De nombreux élèves se déplacent ainsi grâce aux motocyclettes qu'ils s'agissent des motos-taxis, de celles de leurs proches ou des leurs. Pour les familles qui préfèrent cette dernière option, ce choix demeure problématique.

La forte présence des engins à deux roues motorisées ne cesse de soulever l'épineuse question de sécurité routière. En effet, ceux-ci posent un véritable problème de santé publique tant ils sont impliqués dans les accidents de la circulation avec de nombreuses victimes (Fofana et Sangaré, 2018). Selon les données de la 6^{ème} compagnie du Groupement de Sapeurs-Pompiers Militaires (GSPM) de Korhogo, ces engins ont été impliqués dans 96% des accidents avec plus de 90% des victimes de 2020 à 2022. Pour ces trois années on dénombre en général 3.670 accidents avec 5.908 victimes dont 136 morts. Le premier semestre de l'année 2023 a vu les motocyclettes être impliquées dans 83% des accidents avec 90% des victimes et 60,7% des décès. Face à l'ampleur de cette réalité, comment les élèves et leurs parents gèrent ils ces risques d'accident ? Comment les anticipent-ils ? Quels sont les éléments de contrôle mis en place par les parents pour garantir la santé et le bien-être de leurs enfants ?

Le présent article a donc pour objectif de présenter la manière dont les élèves motocyclistes et leurs parents préviennent les risques d'accident.

On retient que face aux risques d'accident les élèves comptent sur leur maîtrise de la motocyclette. Quant à leurs parents, ils s'impliquent fortement afin d'emmener leurs enfants à respecter des règles de conduite et à adopter des comportements leur permettant de garantir leur sécurité sur les routes. Le code de la route est en fin de compte peu présent dans toutes ces stratégies car celles-ci sont fonction de leur perception du risque.

1- Méthodologie

Le présent article s'appuie sur des données qualitatives recueillies auprès d'élèves motocyclistes et de leurs parents. Ainsi, l'observation des motocyclettes des enquêtés a permis d'apprécier leur état et leur niveau d'équipement. Une cinquantaine d'entretiens individuels semi-dirigés approfondis ont été également réalisés au domicile des enquêtés. 25 élèves motocyclistes et 25 de leurs parents ont été choisis en considération du critère selon lequel ils possédaient tous des motocyclettes.

Ces acteurs ont été recrutés par échantillonnage accidentel ou de commodité (N'Da, 2015). Ont été ainsi inclus dans l'échantillon les élèves rencontrés sur les parkings des établissements scolaires de la ville et qui ont bien voulu participer à l'étude. Les parents de ces élèves recrutés ont été ensuite interviewés. L'enquête ethnographique a été réalisée d'Octobre à Novembre 2022. Les entretiens enregistrés durent entre 25 et 30 mn.

L'analyse thématique des transcriptions de ces entretiens a permis d'appréhender les perceptions et pratiques des élèves et de leurs parents concernant les risques d'accident. Pour des considérations d'ordre éthique, le consentement éclairé des enquêtés a été obtenu et leur anonymat préservé.

Au niveau théorique, l'étude s'appuie sur le concept de construction sociale du risque de David Le Breton qui affirme que « le risque est une représentation sociale, il s'inscrit en ce sens sous des formes changeantes d'une société à une autre selon les catégories sociales, et même au-delà, car les appréhensions des femmes diffèrent de celles des hommes, celles des plus jeunes des aînés, etc. » (2017, p.32). De cette relativité, il conclue que « le risque est socialement construit et dépend de la perception des acteurs, c'est-à-dire des significations et des valeurs mises en jeu dans leur appréhension des situations. » (*Idem*, p.44).

2- Résultats

Les données recueillies permettent de présenter les caractéristiques des motocyclettes des élèves, les risques d'accident et le rôle de leur famille.

2.1 Les caractéristiques des motocyclettes des élèves

Les élèves de Korhogo se voient offrir des motocyclettes plus ou moins équipées en termes de sécurité. Même lorsqu'ils sont présents, ces équipements ne sont pas toujours utilisés.

- Des motocyclettes offertes aux élèves

Afin de faciliter leur mobilité, de nombreux élèves de la ville de Korhogo possèdent des motocyclettes. Généralement, ceux-ci les reçoivent entre l'âge de 12 ans et 19 ans. Elles leur sont offertes par des proches. Ces engins apparaissent souvent comme des cadeaux ou récompenses après l'obtention d'un diplôme, le BEPC en l'occurrence.

« C'est mon papa qui m'a offert une moto neuve après l'examen de troisième, le BEPC. Il y a deux ans maintenant. » (Chérif M., 16 ans, en 1^{ère})

« Bon, c'était à l'occasion du BEPC que j'ai réussi là, donc elle m'a offert cette moto là... ouais c'était nouveau. » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

Les motocyclettes reçues par les élèves peuvent être neuves comme avec les enquêtés cités ci-dessus, mais en général elles sont de seconde main. L'élève reçoit ainsi sa première motocyclette d'un proche à qui elle appartenait déjà. Ce dernier ne l'utilise plus pour diverses raisons dont l'acquisition d'une nouvelle motocyclette, une invalidité voire un décès.

« D'abord c'est mon grand frère qui l'avait et il l'a changé. Donc il m'a laissé la moto. » (Sylla M., 17 ans, 3^{ème})

« La moto appartenait à mon papa. Comme il est décédé, mon oncle à veiller à me donner la moto pour que je vienne avec ça à l'école. » (Silué M., 18 ans, 3^{ème}).

Les élèves utilisent leur motocyclette en général pour se rendre dans leur établissement scolaire. Ces engins servent également à leurs loisirs et aux différentes courses familiales.

« C'est moi-même je voulais pour me promener, pour ne pas rester à la maison parce qu'à chaque fois s'asseoir et rester à la maison c'est ennuyant. » (Soro C., 18 ans, en 1^{ère} A)

« On m'a donné ça. Si je veux faire un déplacement ou soit si je veux partir à l'école ou encore faire des commissions, je peux partir avec pour faire des commissions. » (Silué N., 18 ans, 3^{ème})

Pour ces activités, certains élèves se déplacent avec des engins pas suffisamment voire pas du tout équipés.

- Des motocyclettes sans équipements de sécurité

Les motocyclettes acquises par les élèves n'ont pas toujours l'ensemble des équipements de sécurité même lorsqu'elles sont neuves. De nombreuses motocyclettes sont vendues sans casque par exemple. L'acquéreur est libre ensuite d'en acheter ou pas. Ainsi certains élèves se retrouvent avec de nouvelles motocyclettes sans un casque. Pour d'autres engins, les cyclomoteurs (différent de la motocyclette car son cylindre est inférieur à 50 cm³ et/ou sa vitesse maximum est de 45 km) en particulier, ce sont les rétroviseurs qui manquent à l'achat. L'acquéreur peut cependant avoir, pour certains, la possibilité de les installer après. Quand cela n'est pas possible, celui-ci doit faire sans les rétroviseurs. L'absence d'équipements est ainsi mentionnée par cet élève qui n'avait ni casque, ni rétroviseurs, ni clignotants sur son cyclomoteur neuf de type « Ninja » (Peugeot 103 SP / MVL, 49 cm³).

« La moto est venue comme une moto ordinaire hein, complet mais sans casque, simple... Sur les petites motos là on ne voit pas trop les rétroviseurs comme ça. Ils sont là à partir des « Haojin », les motos à vitesse. Nous on a les petites motos. Ce n'est pas facile d'avoir les rétroviseurs pour placer dessus. C'est pour cela on laisse, sinon c'est utile... Normalement avec les petites motos là, il n'y a pas de clignotants. C'est en voulant tourner tu places ta main pour signaler que tu tournes. » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

Cette situation est encore plus fréquente sur les motocyclettes de seconde main. Déjà utilisées, certaines manquent d'un ou plusieurs équipements de sécurité lorsqu'elles sont cédées aux élèves par leurs proches. Le poids de l'âge et/ou le manque d'entretien ont laissé des traces. Face à cette situation, deux alternatives se présentent aux élèves : soit ils utilisent leurs motocyclettes dans l'état où elles se trouvent, soit ils les rééquipent à court ou moyen terme. Les parents n'ayant pas suffisamment de moyens financiers, la majorité des élèves est obligée d'adopter la première option. Ils se contentent ainsi de ces motocyclettes plus ou moins équipées.

« 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)

Ayant opté pour la seconde alternative, certains élèves, avec souvent le concours de leurs proches, ont essayé de rééquiper leurs motocyclettes.

« Il y avait pas casque et de rétroviseurs. C'est moi-même qui ai mis les rétroviseurs. »
(Silué M., 18 ans, 3^{ème})

« Tout n'était pas au complet. Il n'y avait pas papier dessus. Et puis quand on m'a donné il y avait certains éléments qui étaient gâtés dessus. Donc j'ai essayé d'arranger un peu. »
(Silué N., 18 ans, 3^{ème})

Certains élèves font donc des efforts pour améliorer la sécurité et l'état de leur engin. À ce niveau, tous les équipements n'ont pas la même valeur. Certains ont une valeur sécuritaire estimée plus importante que d'autres. Ceux-ci sont alors choisis en priorité.

« 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)

Mais la présence de l'un ou plusieurs de ces équipements sur les motocyclettes ne garantit pas leur utilisation.

- L'usage des équipements de sécurité

Les élèves motocyclistes n'utilisent pas toujours les équipements de sécurité lorsqu'ils sont présents sur leurs engins. Pour diverses raisons, ceux-ci ignorent ces équipements ou du moins les utilisent irrégulièrement. Ainsi le casque est jugé encombrant, étouffant et cause de perte de temps. De nombreux élèves ne s'y accommodent pas et préfèrent s'en passer.

« Non, je ne l'utilise pas trop... Bon, quand je vais à l'école, je ne sais pas où déposer le casque pour rentrer en classe. » (Sylla M., 17 ans, 3^{ème})

« 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)

Les rétroviseurs quant à eux sont estimés non esthétiques et démodés. Pour ces raisons certains élèves ne les apprécient pas. « Chez moi ce n'est 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).

Ceux-ci ne les déploient pas par conséquent quand ils sont présents sur leur motocyclette. D'autres font le choix radical de les retirer. « 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. » (Coulibaly N., 16 ans, 3^{ème})

Se priver des équipements de sécurité n'est pas sans risque pour ces jeunes motocyclistes.

2.2 Les risques d'accident

Les risques d'accident de la circulation sont une réalité que connaissent les élèves motocyclistes. Pour eux, les accidents, dont les causes sont diverses, ne signifient pas pour autant que les deux roues motorisées sont dangereuses.

- Les cas d'accident

Les élèves motocyclistes déclarent respecter des règles de sécurité routière qu'ils connaissent. Ainsi, ils affirment respecter les feux tricolores, signaler chacune de leurs manœuvres aux autres usagers de la route, éviter les excès de vitesse et les dépassements dangereux. Ils déclarent utiliser, pour certains, les équipements de sécurité. Ces précautions qu'ils disent adopter n'ont cependant pas empêché certains d'être victimes d'accident de la circulation avec parfois des issues dramatiques.

« J'étais en plein [en vitesse]. Je voulais juste dépasser un ami. Là arrivé à un moment le pneu a explosé. Ma camarade, celle qui était derrière [moi], elle voulait sauver son nouveau téléphone. On s'est retrouvées par terre sur le goudron. Il y a un fer qui est rentré dans ma jambe. C'était tellement grave que je me suis évanouie. Je me suis évanouie encore et je me suis retrouvée dans une ambulance. C'était ma première fois. » (Yéo F., 17 ans, 1^{ère} A2)

« Moi j'ai une sœur même, son enfant n'avait pas porté de casque. Il y a un taximan qui est venu le cogner par derrière. L'enfant est tombé sur la tête. Le temps de le prendre pour aller à l'hôpital il est mort. Il était en 1^{ère} au lycée Houphouët. » (Parent Soro Z., 18 ans, Tle)

Pour les enquêtés, plusieurs facteurs peuvent être à l'origine de ces accidents.

- Les causes des accidents

Les raisons évoquées par les enquêtés pour expliquer les accidents de la circulation des motocyclistes sont aussi nombreuses que variées. Cependant, la responsabilité des pilotes est souvent mise en avant. Pour les enquêtés, ceux-ci ignorent le code de la route et font preuve d'imprudence et d'indiscipline. Ainsi, ces derniers ne connaissent pas les règles de priorité. Ils ne respectent pas les différentes signalisations présentes sur les routes notamment les feux tricolores et les panneaux stop. Cette situation est facilitée, selon certains répondants, par un manque de contrôle des autorités compétentes.

« Il y a des gens-là, si eux ils viennent, si le feu est rouge, eux ils passent. Ils ne regardent pas. Il y a un manque de suivi. On roule comme on veut. » (Coulibaly K., 20 ans, 2nd)

« Il y a plusieurs qui ne connaissent pas le code de la route. Et il y a des personnes qui n'ont pas le permis, qui ne maîtrisent pas leur propre moto, qui ont des accès à la vitesse qui est très élevé. Tout ça là ça provoque des accidents. » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

De ces propos on voit que ce sont l'indiscipline, le laxisme des autorités et l'absence de connaissance du code de la route qui sont incriminés. Concernant ce dernier point, on peut observer que sur les cinquante (50) enquêtés, seuls six (6) étaient détenteurs du permis de conduire. Il s'agit d'un seul élève et de cinq (5) parents. Au total la majorité des enquêtés pilotent leurs motocyclettes sans le permis de conduire. Ils n'ont donc pas reçu de formation dans une auto-école comme l'attestent les répondants ci-dessous.

« Je voulais passer [le permis de conduire]. On dit je n'ai pas encore l'âge. Je n'avais pas encore au moment où j'ai appris à rouler. » (Coulibaly M., 18 ans, 1^{ère})

« ...mais comme leurs petites motos là on n'a pas besoin de permis là, donc on ne parle pas de ça même. » (Parent Coulibaly K., 20 ans, 2nd)

Selon ces enquêtés, la situation des élèves s'explique par leur jeune âge et le type de motocyclette qu'ils possèdent. D'autres insistent sur la priorité accordée à leur scolarité et sur le coût exorbitant du permis de conduire.

« Il n'a pas de permis de conduire parce qu'il est en train de fréquenter. Si cette année passe, il va passer [son permis de conduire]. » (Parent Sangaré N., 19 ans, Tle A)

« Sérieusement dit je n'ai pas de permis de conduire... Oui, si on a les moyens, on compte avoir le permis. Si on trouve que ce n'est pas trop cher pour nous » (Coulibaly N., 16 ans, 3^{ème})

De nombreuses raisons sont donc à l'origine du manque de formation des élèves dans les auto-écoles. A l'ignorance du code de la route, les élèves et leurs parents ajoutent comme causes d'accident les excès de vitesse, les psychotropes, le manque d'attention et la fatigue.

« ... parce qu'ils boivent trop l'alcool. Et puis ils ne sont pas concentrés. Ils roulent à longueur de journée, il y a la fatigue. » (Parent Coulibaly D., 17 ans, 1^{ère})

« ...aussi il y a lorsque les personnes se trouvent sous l'effet des psychotropes. Ceux si pensent qu'ils sont tellement forts ou ils maîtrisent les éléments qu'ils vont faire des bêtises avec la moto. Parfois aussi il y a des conducteurs aussi qui exagèrent un peu dans leur conduite. » (Parent Chérif M., 16 ans, 1^{ère})

Certains enquêtés pointent également le manque d'entretien des engins comme souligné dans le verbatim suivant : « *La cause des accidents de moto, on a l'entretien. Le manque d'entretien parce que sans entretien, la moto même elle est gâtée. Souvent même il n'y a pas de frein. Tu peux prendre pour aller cogner quelqu'un.* » (Silué P., 18 ans, 2nd)

A ces facteurs humains, d'autres enquêtés ajoutent la fatalité et des facteurs magico-religieux. Pour eux les accidents sont parfois inévitables. Le motocycliste ne peut y échapper même s'il prend toutes les précautions. Sont évoqués ici la volonté divine, des entités spirituelles et les mauvais sorts.

« *Parce qu'on est destiné à forcément accomplir ce qui a été déjà écrit. Si Dieu a prédestiné pour toi que tu vas faire un accident, que tu montes au ciel, que tu descendes, que tu vas t'enterrer, tu vas effectivement faire cet accident* » (Parent Chérif M., 16 ans, 1^{ère})

« *Oui c'est ce que nous on se dit, parce que d'après les gens, il y a un génie qui est dans ce coin-là. À chaque traversée, tous les engins qui viennent coïncider à sa traversée là, eux tous ils vont faire accident.* » (Parent Coulibaly K., 20 ans, 2nd)

Ces réalités métaphysiques sont si prégnantes que des enquêtés privilégient un schéma persécutif pour expliquer ces accidents. « *En Afrique on a nos réalités aussi hein. On a vu des accidents, la personne est seule. Et la personne tombe seule et meurt sur le champ. On peut se dire il y a un côté mystique forcément. Donc je crois que souvent il y a des attaques aussi spirituelles qui provoquent ces accidents-là.* » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

L'ensemble de ces opinions soulèvent la question de la dangerosité des deux roues motorisées.

- La dangerosité des motocyclettes

Pour certains enquêtés piloter une motocyclette n'est pas un acte anodin. Cet engin peut être, en effet, dangereux. Leurs constats se fondent sur le nombre d'accidents, leur caractère imprévisible, leurs conséquences et le manque de maîtrise des pilotes.

« *La moto est dangereuse car pendant un accident même ça peut te tuer, ça peut te blesser.* » (Coulibaly N., 16 ans, 3^{ème})

« *Je peux dire c'est dangereux si tu ne maîtrises pas. Voilà. Bon, même si tu maîtrises, les accidents on ne sait pas où ça peut quitter.* » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

Qu'ils les considèrent comme dangereuses ou non, les enquêtés pensent qu'il faut remplir certaines conditions pour être en sécurité sur les motocyclettes. Même s'ils peuvent être fatalistes, ils estiment que leur sécurité passe par les

équipements, l'interaction avec les autres usagers, la connaissance du code de la route, la prudence et les conseils.

« C'est beaucoup évitable avec les conseils et puis le port de casque, avec cette histoire de permis et même les rétroviseurs. Si nous suivons vraiment ces conseils je pense qu'on peut éviter beaucoup les accidents. » (Parent Silué P., 18 ans, 2nd)

« On peut éviter en donnant des conseils à l'enfant quand tu lui donnes une moto et puis.... Eviter de rouler très mal » (Yéo F., 17 ans, 1^{ère} A)

Ces répondants insistent sur l'importance des conseils qui sont généralement reçus dans le cadre familial.

2.3 Le rôle de la famille

Lorsque l'élève acquiert sa moto, sa famille se montre plus ou moins présente pour l'encadrer et le soutenir. Ainsi il peut recevoir une assistance en termes de formation, d'entretien, de conseils et de soutien « spirituel ».

- La formation au pilotage et l'entretien des motocyclettes

La formation au pilotage de nombreux élèves s'est faite dans la sphère familiale. Cette formation peut être non assistée. On entend ici par formation non assistée, la situation où l'élève apprend à piloter seul avec la motocyclette d'un proche. Il s'agit en fait d'une auto formation. C'est aussi le cas où celui-ci apprend de façon progressive sur une bicyclette, puis sur un cyclomoteur et enfin sur une motocyclette.

« J'ai commencé par le vélo, ensuite une P50 et puis après j'ai eu la TVS. Je peux dire que j'ai appris à rouler à cause de la petite moto [P50]... Personne ne m'a appris.» (Yéo F., 17 ans, 1^{ère} A)

« J'ai appris d'abord par le vélo hein voilà. La moto c'est venu comme ça. C'est une fois je suis montée dessus et puis c'est parti. Ils m'ont juste expliqué. » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

En ce qui concerne la formation assistée, l'apprentissage se fait par l'entremise d'un membre de la famille. L'implication de ce dernier est beaucoup plus active. C'est par lui que l'élève reçoit ses principales leçons de conduite. Elles peuvent se faire avant même que ce dernier ait sa propre motocyclette.

« Je pilotais avant d'obtenir une moto. Ce sont mes grands frères qui m'ont appris à piloter. » (Soro Z., 18 ans, Tle)

« Avant de lui octroyer la moto, j'ai fait des séances de formation avec lui histoire de lui apprendre comment maîtriser un peu les éléments de la moto, comment il faut freiner ; à

quel moment il faut changer la vitesse ; quel moment il faut s'arrêter et autre. » (Parent Chérif M, 16 ans, en 1^{ère})

Ils sont ainsi nombreux à avoir appris sur la motocyclette d'un proche. Certains élèves savaient donc piloter avant même de posséder un engin. Toutefois, il est aussi possible de trouver des enquêtés qui ont été formés sur leur propre motocyclette.

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

« ...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 1^{ère} A)

Outre l'apprentissage, les élèves sont assistés par leurs parents pour ce qui est de l'entretien de leurs motocyclettes. En effet, pour faire face aux différentes charges qu'engendre l'entretien de leurs engins, les élèves peuvent souvent compter sur leurs proches. N'exerçant pas d'activités rémunératrices, ils ont besoin de ces derniers pour le carburant et surtout les éventuels problèmes mécaniques.

« 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)

Il apparaît ainsi que les élèves sollicitent souvent leurs parents sur qui ils peuvent compter en retour notamment pour des conseils.

- Les conseils des parents

Les parents déclarent veiller au respect d'une certaine discipline par leurs enfants sur les routes. Celle-ci se transmet à travers des conseils qu'ils leur prodiguent régulièrement. L'objectif ici est de les protéger contre les risques d'accident. Ces conseils prennent la forme d'appels à la prudence, à éviter les excès de vitesse et à effectivement utiliser les équipements de sécurité. C'est ce que nous révèlent ces enquêtés.

« C'est les conseils hein ils peuvent donner, parce que dans le monde où on est là si quelqu'un n'a pas une moto c'est difficile. Si cette personne à une moto, c'est aux parents de conseiller l'enfant et de lui donner un casque avant de sortir. » (Sangaré N., 19 ans, Tle A)

« On ne peut pas suivre à la trace ou bien toujours suivre nos enfants. Le moment qu'on partage avec eux c'est uniquement qu'à la maison. Donc il faut toujours avoir des séances

de causeries avec les enfants, les sensibiliser toujours sur la manière dont il faut se comporter sur la route. Et heu comment dirai-je plus, leur apprendre aussi à maîtriser les éléments de la moto... Si possible même, si l'enfant à l'âge, de lui faire passer le permis de conduire, afin qu'il connaisse au moins les éléments et le code de la route aussi. » (Parent Chérif M, 16 ans, en 1^{ère})

Il est donc primordial pour les parents de s'impliquer auprès de leurs enfants motocyclistes par des conseils et en les emmenant entre autres à connaître et à respecter le code de la route.

- Le code de la route

La maîtrise du code de la route est indispensable pour la sécurité des usagers de la route. Pour combler l'absence de formation de leurs enfants à ce code dans les auto-écoles, les parents eux-mêmes tentent de leur en donner quelques rudiments. Qu'ils soient ou pas eux-mêmes détenteurs du permis de conduire, ces parents agissent dans ce sens en se basant sur les notions qu'ils ont du code de la route ou sur leur propre expérience de conduite. Il s'agit dans l'ensemble de demander aux enfants de respecter certaines règles de conduite.

« Pour ce qui est de la route, moi je lui ai fait des petits briefings... » (Parent Coulibaly K, 20 ans, 2nd)

« Le permis c'est important, mais Ali sait rouler. Et il n'a pas encore l'âge d'avoir un permis. C'est pour cela je préfère le laisser rouler... Mais quand même, quand il prend la moto, je lui laisse mes instructions. » (Parent Soro A., 19 ans, 1^{ère})

« Il n'a pas de permis, seulement il est habitué. Je lui ait conseillé quand il va en ville comme ça, quand tu veux rentrer en grande voie là il y a une plaque stop, il faut te stopper d'abord pour voir si la route est ouverte ou bien non. S'il y a des gens qui montent sur la route, il ne peut pas rentrer. S'ils ont déjà libéré la voie normale, là il peut rentrer. Et puis il doit rester toujours à sa droite. » (Parent Silué N. 18 ans, 3^{ème})

En dépit de l'importance qu'ils accordent aux conseils qu'ils prodiguent à leurs enfants, certains parents affirment ne pas avoir de garantie que ceux-ci les mettent effectivement en pratique. Ils ne se sentent pas forcément écoutés. Pour eux, une fois sur la route, les enfants n'appliquent pas nécessairement ce qu'ils ont entendu d'eux. Ils ne respectent pas toujours les règles de sécurité routière et s'adonnent à des conduites imprudentes et risquées.

« Souvent je parle de casque. Je lui dis de rouler doucement. Mais comme tu connais les enfants, ils n'écoutent pas. Ils n'en font qu'à leur tête. Bon, moi je me dis c'est la jeunesse d'aujourd'hui hein. La jeunesse d'aujourd'hui avec ceux d'avant, ce n'est pas même chose. » (Parent Yéo F., 17 ans, 1^{ère} A2)

« J'ai aucune idée sur ça hein. En tout cas je lui donne des conseils par rapport à comment se tenir sur la route. Mais est-ce qu'il les respecte ? Là, je ne sais pas. » (Parent Coulibaly K., 20 ans, 2nd)

Pour prévenir ou faire face à l'imprudence de leurs enfants, certains parents n'hésitent pas à utiliser des menaces ou des sanctions comme arme de dissuasion.

« Hé moi-même je lui ai dit, s'il ne roule pas bien, je vais lui arracher la moto pour venir déposer. » (Parent Coulibaly M., 18 ans, 1^{ère})

« Souvent en route je le pince pour qu'il roule doucement. » (Parent Sylla M., 17 ans, 3^{ème})

D'autres parents adoptent en revanche une tout autre approche.

- L'approche magico religieuse

Certains parents, en plus des conseils, choisissent une approche magico religieuse pour protéger leur progéniture. Ils s'en remettent ainsi aux prières, aux amulettes, aux bains ou aux rituels de sacrifice. Cette approche doit en fait prémunir leurs enfants des accidents de la circulation ou pour le moins amoindrir leurs conséquences pour qu'ils en sortent toujours indemnes.

« Moi en tout cas, on m'a lavé avec médicament traditionnel. Il y a les bagues. Et puis ils nous donnent des conseils aussi. Souvent, quand ton papa a peur, pour ne pas que tu fasses un accident il va aller voir. Il y a les bagues pour ne pas faire accidents. Tu vas faire accidents, mais tu ne vas pas trop...tu vas t'en sortir. Ça ne sera pas trop grave. » (Yéo F., 17 ans, 1^{ère} A2).

« Souvent, avec les parents on fait des petits sacrifices et on est attentif aussi quand on roule. » (Silué P., 18 ans, 2nd)

3. Discussion

Les résultats de cette étude conduisent à observer une banalisation des conditions de conduite et une responsabilité partagée dans la gestion des risques d'accident.

3.1 La banalisation des équipements de sécurité et du permis de conduire

La conduite de motocyclettes plus ou moins équipées est admise par certains motocyclistes enquêtés qu'il s'agisse des élèves et de leurs parents. Bien que connu par les enquêtés, le rôle de prévention des équipements de sécurité est relégué au second plan par ceux-ci (Kouassi *et al.*, 2014). La priorité semble en effet être accordée à la mobilité des élèves afin de leur permettre de vaquer à leurs

différentes occupations. Ainsi, neuves ou anciennes, les motocyclettes offertes aux enfants peuvent manquer d'un ou plusieurs équipements de sécurité. Lorsqu'ils sont présents sur les motocyclettes, ces équipements sont délaissés au pilotage par les élèves souvent au vu et au su de leurs parents. Ces élèves pilotent ainsi pour leurs propres activités ou celles de la famille. C'est un risque que semblent prendre et assumer enfants et parents en se basant sur des raisons plus ou moins justifiées. Des facteurs d'ordre culturels, esthétiques, de commodité de même que l'analphabétisme des motocyclistes et l'absence de contrôle sur les routes peuvent expliquer ces choix (Fofana et Sangaré, *op. cit.*; Goin Bi et al., 2020).

D'ailleurs cette prise de risque commence déjà à la formation au pilotage. Cette dernière ne se fait pas dans une auto-école (Goin Bi et al., *idem*) où les élèves auraient pu acquérir des connaissances relatives au code de la route et à la maîtrise de leurs engins. Le permis de conduire attesterait dans ce cas l'acquisition de ces connaissances. Certes les parents évoquent le jeune âge de leurs enfants, mais eux-mêmes pilotent pour la plupart sans le permis de conduire depuis des années. Certains de ces parents pilotent parfois même sans équipements de sécurité. C'est une tendance générale dans la ville de Korhogo et ailleurs en Côte d'Ivoire que de voir les motocyclistes, quel que soit leur âge et la catégorie de leur engin, piloter dans ces conditions. Les plus jeunes pilotent ne font donc qu'adopter des pratiques généralisées chez les adultes. En le faisant, ils s'inscrivent dans un contexte où ces pratiques sont courantes et admises par tous (Coulibaly, 2023). Par ailleurs, l'âge requis pour l'obtention d'un permis de conduire de catégorie A, est de 16 ans (cyclomoteur) et 18 ans (motocyclettes) selon l'article 139 du décret n° 2016-864 du 03 novembre 2016, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique. Nos enquêtés élèves ont au moins 16 ans. Et pourtant un seul parmi eux est détenteur du permis de conduire. L'âge ne semble pas être le réel facteur explicatif de cette situation, mais plutôt le fait que conduire sans ce document tout en ignorant le code de la route est un fait banalisé dans la population (Dindji et al., *op. cit.*).

Acceptant de laisser leurs enfants piloter dans les mêmes conditions qu'eux, les parents, tout comme leurs enfants, tentent de contrôler cette prise de risque.

3.2 Une gestion communautaire au prisme d'une construction sociale du risque

Avec l'absence de permis de conduire et des équipements de sécurité sur les motocyclettes, parents et enfants s'impliquent pour garantir à ces derniers le plus de sécurité possible.

Les parents à travers les conseils qu'ils donnent en permanence à leurs enfants tentent d'attirer toute leur attention sur la responsabilité qu'implique la conduite d'une motocyclette. Ils leur demandent d'éviter les conduites à risque en particulier la vitesse, les prises de risques inutiles et l'indiscipline. Ces conseils sont donc un appel à la prudence et au respect d'un minimum de règles sur la route. Les parents déclarent ainsi veiller au respect de certaines règles de conduite par leurs enfants. Certains insistent ainsi sur l'utilisation des équipements de sécurité que sont le casque, les rétroviseurs et les clignotants. Tous ne le font pas puisque ces équipements manquaient lorsqu'ils offraient ces motocyclettes à leurs enfants ou parce qu'eux-mêmes ne les utilisent pas sur leurs propres engins (Kouassi *et al.*, *op. cit.*). Ces équipements ne semblent donc pas être indispensables pour ces parents.

En revanche, qu'ils soient détenteurs ou non du permis de conduire, les parents s'efforcent d'inculquer à leurs enfants le respect de quelques règles qui leur semblent primordiales pour leur sécurité. Ces règles qu'ils connaissent sont, plus ou moins, partagées et appliquées par de nombreux motocyclistes. Certaines sont issues du code de la route et d'autres sont plus informelles car tirées de la pratique ou de l'habitude de la conduite (Lidgi, 2005 ; Peretti-Watel, 2007 ; De Sardan, 2021). Ces règles tacites, plus ou moins informelles, sont connues par expérience. Ainsi, entre autres règles, on attend du jeune élève qu'il respecte au moins les signalisations que sont les feux tricolores et les panneaux stop. Il doit également rester toujours à droite quand il pilote. Il doit aussi interagir avec les autres usagers (voitures, deux-roues, piétons...), en tenant compte du contexte ou de la situation de conduite dans laquelle il est avec eux, afin de déterminer à qui revient la priorité et la conduite à tenir. Il doit pouvoir se rendre prévisible et anticiper la conduite des autres (Peretti-Watel, *op. cit.*).

Outre ces règles, les parents s'assurent que leurs enfants aient une certaine habileté ou maîtrise de la conduite. Cette habileté s'obtient par la formation pratique reçue en famille (Goin Bi *et al.*, *op. cit.*). Pour ce faire, ces enfants ont parfois l'occasion de piloter de manière plus ou moins régulière les motocyclettes des proches pendant leur apprentissage. L'habileté peut aussi s'acquérir par une évolution progressive de la conduite des engins à deux roues qui part des bicyclettes aux motocyclettes en passant par les cyclomoteurs. En plus de la maîtrise des facteurs humains et mécaniques qu'ils attribuent aux accidents, les parents n'oublient pas ceux qu'ils attribuent aux causes surnaturelles. Ils ne manquent pas ainsi de formuler des prières, de faire des sacrifices et de donner des objets de protection (amulettes, gri-gri, talisman, etc.) à leurs enfants (Fofana

et Sangaré, *op. cit.*; Goin Bi et *al.*, *op. cit.*). Ces actions doivent permettre de conjurer le mauvais sort et de faire face au caractère imprévisible des accidents.

De leur côté, les enfants s'efforcent de mettre en application ces acquis théoriques et pratiques pour leur propre sécurité et celle des autres usagers de la route. Ainsi ils affirment respecter les conseils des parents tout en s'évertuant à avoir une réelle maîtrise de leur engin. L'habileté à conduire, les conseils de même que les prières et autres actions posées par les parents sont les recettes qui permettent, pour les élèves, d'éviter ou de réduire les risques d'accident. Finalement, même s'ils sont importants, les équipements de sécurité et le permis de conduire ne sont pas toujours indispensables (Kouassi *et al.*, *op. cit.*). Ce qui l'est réellement c'est l'implication des parents combinée à celle de leurs enfants pour le contrôle des risques liés à la conduite des motocyclettes. Le risque ici consiste donc à ne pas avoir une réelle maîtrise de son engin et des situations de conduite. C'est également de ne pas bénéficier de l'encadrement de ses proches. Cette représentation montre que « Chaque type d'organisation sociale isole dans la série des risques potentiels ceux auxquels il est sensible. » (Le Breton, *op. cit.*, p.45). C'est dans cette optique que Peretti-Watel (2010) évoque l'influence du « biais culturel » face à une définition objective ou scientifique du risque.

Conclusion

Les élèves motocyclistes de Korhogo possèdent des engins relativement vétustes et sous équipés. Ceux-ci les pilotent en ignorant le code de la route et les équipements de sécurité. Dans ce contexte, ils s'exposent aux accidents de la circulation auxquels ils attribuent eux-mêmes diverses causes tout en insistant sur le facteur humain. Pour y faire face, ces élèves peuvent compter sur leurs proches et plus particulièrement sur leurs parents. Ceux-ci apportent leur soutien à travers une certaine formation au pilotage, l'entretien des engins, les conseils et des pratiques magico-religieuses de protection. Toutefois, la banalisation du permis de conduire et des équipements de sécurité par les élèves motocyclistes reste un fait prégnant. Elle ne semble pourtant pas constituer un facteur de risque pour les élèves motocyclistes. Celles qui le sont, c'est la non maîtrise de la motocyclette et la non implication des proches. Elles sont primordiales pour eux. Même si cette maîtrise et cette implication sont effectives, on peut s'interroger sur leur réelle efficacité en termes de sécurité routière puisqu'elles minorent l'importance du code de la route. Ces observations suggèrent que les campagnes de sensibilisation insistent auprès des populations sur les limites de leurs perceptions du risque et du sentiment de contrôle qu'elles induisent.

Références bibliographiques

- DE SARDAN Jean-Pierre Olivier. 2021. *La revanche des contextes. Des mésaventures en ingénierie sociale en Afrique et au-delà*, Karthala, 496p.
- DINDJI Médé Roger, DIABAGATE 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, No.35, pp. 190-208
- COULIBALY Mathieu Hermann. 2023. « Pratiques et représentations des élèves motocyclistes de Korhogo : Éléments d'une culture de la motocyclette », *Revue Della/Afrique*, Tome 4 : Education, Enseignement, Pédagogie, Didactique, Vol.5, No.14, pp. 158-175.
- FOFANA Memon, & SANGARE Moussa. 2018. « A propos des accidents de la route: Analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo », *East African Scholars Multidisciplinary Bulletin*, Vol.1, Issue-3, pp.129-137
- GLEBELHO Lazare Sika, ANE - KPAHE Amino Joséphine, & KONATE Djibril, 2015, *Urbanisation et transport au Nord de la Côte d'Ivoire : le règne des taxis – motos à Korhogo*, Poster, 7ème Conférence Africaine sur la population, Johannesburg - Afrique du Sud, 30 Novembre - 4 Décembre 2015. 17 p., [En ligne], Consulté le 30/11/2022, URL : <https://uaps2015.popconf.org/abstracts/150543>
- GOIN BI Zamblé Théodore, KOUTOU 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
- KASSI-DJODJO Irène. 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
- KOMENAN Raphael Ya, N'DA Joseph Dakon, & KAFE Guy Christian Kroubo. 2021. « Criminalité à moto dans les villes d'Abidjan et de Bouaké. », *Uirtus*, 1 (2), pp.1-15.
- KOUASSI Damus P., ANGBO-EFFI O., YAO Gnissan Henri A., SOUMAHORO S.I., AKANI Bengaman C., OUATTARA N'Dah M., & KRA Ouffoué. 2014. « Prévention des accidents de la voie publique chez les conducteurs de motos-taxis de Bouaké, Côte d'Ivoire », *Cahier de Santé Publique*, Vol. 13, n°1- 2, pp. 7-17
- LE BRETON David. 2017. *Sociologie du risque*, PUF, Que sais-je ?, 2ème édition, 128 p.

- LIDGI Sylvie. 2005. « Le volant et la norme, Éléments d'une problématique », *Cairn Info*, 1 (155), pp.115-128. (En ligne), Consulté le 2 décembre 2022, URL : <https://www.cairn.info/revue-l-homme-et-la-societe-2005-1-page-115.htm>
- N'DA Paul. 2015. *Recherche et méthodologie en sciences sociales et humaines. Réussir sa thèse, son mémoire de master ou professionnel, et son article*, Paris, L'Harmattan, 276 p.
- OLVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier, POCHET Pascal & SAHABANA Maïdadi. 2007. « La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara », Communication au XLIII^e colloque de l'ASRDLF sur Les dynamiques territoriales: débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble/Chambéry. (En ligne) Consulté le 30/11/2022, URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00175729>
- PERETTI-WATEL Patrick. 2007. *Sociologie du risque*, Paris, Armand Colin/VUEF, 286 p.
- PERETTI-WATEL Patrick. 2010. *La société du risque*. Paris : La découverte et Syros, 126 p.