



GOVERNANCE ROUTIERE ET RACKET DANS LE TRANSPORT COLLECTIF EN COTE D'IVOIRE: QUAND LA MONETARISATION DES RAPPORTS S'INTERFERE DANS LE CONTROLE ROUTIER

ROAD GOVERNANCE AND RACKET IN COLLECTIVE TRANSPORT IN COTE D'IVOIRE: WHEN MONETARIZING OF RELATIONS INTERFERES IN ROAD CONTROL

Issouf KOUAKOU*

Résumé

Cette étude a pour objet à travers le secteur du transport collectif, d'analyser les facteurs qui déterminent la monétarisation des services de contrôle routier. Pour ce faire, une enquête a été réalisée dans la commune d'Abobo. Les méthodes qualitatives à travers les entretiens libres et le recueil de quelques données quantitatives nous ont permis de collecter les données nécessaires et d'aboutir aux résultats suivants: le service de contrôle routier initié pour assurer la sécurité, la régularité des pièces afférentes aux véhicules, la libre circulation des biens et des personnes a été détourné de sa fonction pour faire place à des transactions financières entre acteurs. Ces transactions sont différemment perçues selon la position des acteurs et conduisent à une opportunité de réinterprétation dans le rapport au travail entre agents de contrôle et chauffeurs.

Mots Clés: Gouvernance Routière, Contrôle Routier, Transport Collectif, Racket Routier, Agent De Contrôle.

Abstract

This study aims, through the public transport sector, to analyze the factors that determine the monetization of roadside inspection services. To do this, a survey was conducted in the municipality of Abobo. Qualitative methods through free interviews and the collection of some quantitative data allowed us to collect the necessary data and to achieve the following results: the road control service initiated to ensure security, the free movement of goods and people has been diverted from its function to make way for financial transactions between actors. These transactions are differently perceived according to the position of the actors and lead to an opportunity of reinterpretation in the relation to the work between control agents and drivers.

Keywords: Road Governance, Road Control, Collective Transport, Road Racket, Control Agent.

Introduction

La gestion de la mobilité des personnes et des biens de manière efficace et sécurisée, constitue un enjeu de taille pour tous les pays du monde. Cette problématique est d'autant plus complexe qu'elle ne peut être considérée uniquement du seul point de vue technique. Dans un contexte de développement durable, les dimensions économiques, sociales et environnementales inhérentes au développement des réseaux de transport doivent être prises en compte (Rochon et Bissuel-Roy, 2011, 2).

En Afrique, la route représente le moyen privilégié de transport de marchandises et de personnes. Elle assure plus de 90 % des déplacements (N'guessan, 2003, 18). Le secteur routier est pourtant exposé aux tracasseries routières entravant ainsi la libre circulation des biens et des personnes. C'est pourquoi, les organisations sous régionales notamment la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ont mis en place à travers le projet 'West Africa Trade Hub'¹ l'Observatoire des Pratiques Anormales sur les axes routiers. Ce dernier a inscrit au sein de ses priorités, la facilitation de la libre circulation des hommes, des services, des biens, des capitaux et la mise à terme des pratiques anormales dont les usagers du transport font l'objet sur les routes en vue d'éradiquer les tracasseries routières. Cela favorise la mobilité et les échanges commerciaux, étant donné que le système de transport et son efficacité se situent au cœur de la problématique de développement économique (Soulama et Meda, 1999, 3).

En Côte d'Ivoire, pour faciliter la liberté de circulation des personnes et des biens, des contrôles routiers ont été initiés par les autorités sur toutes les voies de communication en vue d'assurer la sécurité des populations. Toutefois, ces contrôles sont souvent effectués à des fins lucratives et font place à des transactions financières. Les pertes subies par l'économie ivoirienne au titre des ces transactions sont respectivement estimées à 100 milliards FCFA en 2008 et à 441.6 milliards FCFA en 2014 (ENSEA, 2014, 20).

* Doctorant à l'Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Laboratoire d'Études et de Recherches interdisciplinaires en Sciences Sociales (LERISS)

¹ 'West Africa Trade Hub' est situé à Accra. Il a été mis en place en 2005 par l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) et la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), avec l'appui technique et financier de l'USAID. Il a pour but de lutter contre les pratiques anormales sur les axes routiers, aux frontières ainsi que les contrôles illégaux dont les usagers font l'objet.



Pour faire face aux effets de ces transactions, les autorités politiques ont mis en place plusieurs structures dont l'unité de lutte contre le racket (ULCR). Elle a pour objectif de constituer un outil de recours pour les usagers et un moyen de répression pour toutes les formes de tracasseries, en poursuivant et sanctionnant de façon effective les contrevenants dans toutes les couches sociales reconnues coupables (ULCR, 2015, 125). Les différentes actions menées par cette unité ont favorisé une revitalisation des relations entre agents de contrôle et transporteurs. Toutefois, ce regain d'intérêt dans le renforcement des rapports n'a pas diminué les pratiques dues aux tracasseries routières.

Dans le district autonome d'Abidjan, les véhicules de transport collectif ne sont pas épargnés par le phénomène de contrôle routier à but lucratif. Le coût de ces transactions pour le transport urbain dans le district autonome d'Abidjan est compris entre 17,2 et 25,3 milliards F CFA (Banque mondiale, 2008, 9). Pour pallier cela, des actions de lutte contre ce phénomène ont été engagées par l'ULCR. Pour preuve, les agents anti-racket notamment ceux des services de la brigade rouge de l'ULCR organisent des patrouilles régulières dans le district. Ces patrouilles ont pour but de prendre sur les faits les forces de contrôle qui extorquent des fonds aux usagers en vue d'éventuelles sanctions. Bien avant les patrouilles, cette unité a organisé des campagnes de sensibilisations auprès des forces de contrôle et les professionnels du transport.

En dépit des structures mises en place et des efforts consentis par l'Etat à travers les actions de l'ULCR, les contrôles routiers à but lucratif n'ont pas cessé. Au contraire dans la commune d'Abobo les usagers du transport collectif subissent quotidiennement ce phénomène. En outre, le constat est que parmi les chauffeurs, la plupart paient les frais à chaque arrêt sans la moindre dénonciation officielle de cette pratique. Or, ces actions entraînent des conséquences économiques notamment des pertes pour les chauffeurs d'où un poids économique pour l'entreprise du transport. Partant de ce fait, quelles sont les déterminants sociaux qui expliquent les contrôles routiers à but lucratif dans le secteur du transport collectif ? Quelle perception les acteurs se font-ils de ces transactions routières, quels sont les enjeux socioéconomiques liés à ces transactions routières ? L'objectif de cette étude est d'analyser les déterminants sociaux qui expliquent la monétarisation des contrôles routiers afin de chercher à comprendre et analyser ses enjeux socioéconomiques dans le domaine du transport collectif.

Méthodologie

Une enquête a été menée sur le terrain, elle a concerné la commune d'Abobo dans le district autonome d'Abidjan. En effet, l'enquête a concerné le secteur du transport collectif des minibus (gbaka) qui exercent dans cette commune. Le choix porté sur cette catégorie de transport collectif s'explique par la récurrence des transactions financières lors des contrôles routiers entre agents de contrôle et chauffeurs.

Deux méthodes ont été utilisées dans la collecte des données. Il s'agit des méthodes qualitatives avec des entretiens semi-libres avec l'élaboration d'un guide d'entretien et quantitative à travers une enquête par questionnaire. Aussi, l'usage de l'observation directe nous a été utile. Les individus concernés dans cette étude sont les agents de contrôle (policiers) et les chauffeurs de minibus (gbaka). Le premier groupe est interrogé, car ce sont eux qui extorquent des fonds aux chauffeurs. Ensuite les chauffeurs, car ils sont censés nous donner des informations dans la mesure où ils sont ceux qui subissent les actes des agents de contrôle.

Concernant les agents de contrôle (policiers), nous avons utilisé l'échantillonnage par réseaux. En effet nous avons constitué l'échantillon à partir des connaissances au niveau des agents de contrôle. Ces derniers ont servi d'informateurs de départ et nous ont mis en relation avec des personnes pouvant faire partie de l'échantillon. Au total après avoir interrogé huit (08) agents de contrôle (policiers) nous avons pu atteindre le point de redondance. En ce qui concerne les données quantitatives, un questionnaire a été administré à 50 chauffeurs de minibus « Gbakas » qui entrent dans le cadre de cette étude sous la base d'un échantillonnage par choix raisonné. Nous avons par ailleurs tenu compte de l'avis de certaines personnalités de l'unité de lutte contre le racket, et des responsables syndicaux du secteur du transport. Il s'est agi des représentants (délégués) des chauffeurs, des responsables de l'union syndicale des transporteurs de la commune d'Abobo (USTCA) et du commandant de l'unité de lutte contre le racket. Ces personnalités sont interviewées dans la mesure où la première représente toutes les structures syndicales de la commune d'Abobo, la seconde représente les responsables des chauffeurs sur les différentes lignes d'exploitation et la troisième constitue l'une des rares structures étatiques en Côte d'Ivoire qui lutte contre le racket routier.

Les informations recueillies à partir des entretiens ont été traitées sur la base du principe de l'analyse de contenu. Et les données quantitatives ont été analysées au moyen du logiciel sphinx afin d'apporter des réponses aux interrogations formulées sur les motivations du racket, mais aussi de renforcer les informations recueillies des entretiens semi-libres.



I-Fondements du racket pour les agents de contrôle

I-1 Le non versement des ristournes des agents de contrôle

Dans le souci de combattre les transactions à but lucratif et d'amener les agents de contrôle à faire un travail professionnel, l'unité de régulation de la circulation (U.R.C) a institué une ristourne représentant 30% du montant des contraventions perçues à reverser aux agents de contrôle. Cette ristourne devrait être perçue trimestriellement. Cependant, selon les agents de contrôle enquêtés, la répartition des ristournes ne semblent pas leur donner satisfaction. La part individuelle des agents est rarement perçue. Cela est reconnu par monsieur S, agent de contrôle qui affirme:

« Lorsqu'un policier donne une contravention de 2000 F CFA, il a une part de 600 FCFA. Cette part doit lui parvenir au plus tard 90 jours après la délivrance de la contravention. Il faut que les 600 F CFA lui reviennent. Si les 600 F CFA ne reviennent pas à l'agent en moins de 90 jours, il faut que celui-ci le réclame. Or, on perçoit rarement notre part ».

Pour cet enquêté, le non versement des ristournes constitue l'une des raisons avancées pour expliquer les contrôles à but lucratif. Et lorsque c'est perçu, elle s'en trouve affectée au point d'être parfois réduite à la somme de 10.000 FCFA. Les agents de contrôle estiment que le fait de donner une contravention à un usager ne garantit pas la perception des 30% des frais de la contravention. Les transactions de gré à gré se substituent aux frais des ristournes. Le fait de s'entendre sur les frais à payer, consiste pour l'agent d'accepter une somme inférieure au coût de la contravention à délivrer. La contrepartie monétaire de la transaction est dans tous les cas assimilée à une « compensation » des ristournes non payées. Les gains obtenus de ces transactions constituent des revenus additifs. Ils sont considérés comme une auto-rémunération du travail fourni sur le terrain par l'agent de contrôle. Les transactions deviennent alors des « suppléments de salaire informels ». Ces transactions constituent alors une sorte de compensation auto-prélevée, un complément de salaire. Ils opèrent un choix qu'ils considèrent rationnel qui consiste à agir de manière à maximiser leur utilité personnelle, c'est-à-dire une option qui leur permet la réalisation du plus haut niveau de satisfaction.

I-2 Détournement du service de contrôle et transaction financière

Le contrôle routier a été initié pour assurer la sécurité à des points stratégiques sélectionnés par le supérieur hiérarchique et contrôler la régularité des pièces afférentes aux véhicules. Il est très prisé par les agents parce qu'il leur permet de s'affirmer en exerçant leur autorité. Toutefois, il tend à se dévier de son objectif initial pour être aujourd'hui une source financière au profit de l'agent. Les pièces afférentes aux véhicules ne font plus l'objet de contrôles comme il se doit. Les contrôles font place à des transactions financières et sont effectués à des fins lucratives. La cible privilégiée de ces contrôles demeure le secteur du transport collectif. S'agissant de ce type de transport, le type de véhicule guide le montant à payer. Le choix de cette cible n'est pas fortuit. Il s'explique par le caractère commercial auquel s'ajoute l'aspect informel. A cela Y E, Sergent chef et agent de contrôle ajoute:

« Comme les minibus (gbaka) sont rarement en règle concernant les pièces afférentes aux véhicules. Généralement lorsque les chauffeurs ne sont pas en règle, lors d'un contrôle de routines ou de pièces, ils sont les premiers à venir vers nous. Ils nous proposent quelque chose (l'argent). Parfois on peut accepter comme parfois on peut refuser ».

Les propos de cet agent montrent le pouvoir des agents dans leurs relations avec les usagers lors des contrôles des pièces afférentes aux véhicules. Ce pouvoir repose aussi sur les prérogatives qui leur sont reconnues de vérifier les conditions d'exercice des activités liées au transport. Ils sont chargés de faire respecter les règles, de traquer les contrevenants et les verbaliser. Une telle position leur octroie un pouvoir discrétionnaire considérable vis-à-vis des usagers. Ils disposent des textes à leur guise qui sont souvent peu connus des usagers. Les agents de contrôle peuvent les appliquer dans toute leur rigueur, mais ils peuvent aussi les appliquer de manière sélective ou partielle, selon les situations et les sollicitations dont ils font l'objet.

Cette manipulation du contrôle, est renforcée par la méconnaissance des recours qui puisse permettre à l'usager de contester une verbalisation ou un abus de pouvoir de l'agent de contrôle. A tous égards, une contestation de la décision, une quelconque protestation de l'usager, ou même une demande d'information sur la nature de l'infraction constitue un facteur d'aggravation de la situation vis-à-vis de l'agent de contrôle.

I-3 Vocation professionnelle de l'agent de contrôle

Le faible niveau de conscience professionnelle pour certains agents de contrôle constitue l'un des facteurs pouvant conditionner le racket. L'agent de contrôle se conforme rarement aux textes régissant sa profession. Aussi constatant que le racket s'est installé dans la conscience populaire, il en prend une excuse pour s'y adonner. À cet effet, K S, sergent de police affirme: *« les gens nous accusent de racket, alors vas dans les*



hôpitaux, là bas c'est plus grave que ce pourquoi on nous accuse ». Dans cette expression, l'enquêté présente le racket comme un fait présent dans tous les services.

En plus, les difficultés du marché de l'emploi ne favorisent plus le choix de la profession. L'on accède dans la plupart des cas à une profession non pas par vocation mais plutôt par besoin. Le besoin de satisfaire une situation sociale pour assurer une indépendance financière coïncide rarement avec la vocation. « *Après avoir été titulaire d'un Brevet de Technicien Supérieur en chimie alimentaire, je suis obligé de me contenter d'un poste de sous-officier avec mon BEPC* » témoignait K S, un sergent de police. L'on ne choisit généralement plus sa profession, mais accepte ce qui s'offre à lui. L'exercice de la profession peut être affecté dès lors que cette vocation se trouve contrariée.

I-4 Les contrôles hors service et marge de pouvoir de l'agent

Le contrôle hors service est une pratique qui consiste, pour un agent qui n'est pas en service, à se poster à un endroit où il a des chances de ne pas être vu par ses collègues ou ses supérieurs pour arrêter quelques voitures en vue de tirer un profit induit. En général, l'agent opère très rapidement et se montre très ferme pour réduire toute possibilité de négociation pour éviter la perte de temps. Certains agents de contrôle choisissent aussi d'opérer nuitamment en ciblant certaines catégories de véhicules de transports. Cela est corroboré par A K, agent de contrôle qui dit:

« Nous les policiers, on sait qu'en général, les agents de l'ULCR travaillent la journée, donc ceux qui veulent racketter estiment que la nuit l'ULCR ne peut pas les arrêter. C'est généralement la nuit surtout sur les grandes voies qu'on fait nos djabou-djabou (racket). On constate les milieux où ils y a beaucoup d'opérateurs économiques, on crée des barrages non conventionnels c'est-à-dire les barrages qui ne sont pas autorisés. Après, on peut se retrouver avec 30 000 CFA, parfois moins, la somme peut être en deçà ou parfois on peut gagner plus que ça ».

Cela dénote bien que chaque acteur se donne les moyens pour pouvoir tirer profit des transactions du racket. Les agents de police ont divers moyens de contrainte et de pression pour obliger les chauffeurs à « faire un geste », au vu de pouvoirs discrétionnaires et de qualification des infractions leurs permettant de manipuler les règles pour inventer une infraction. Les chauffeurs pensent d'ailleurs que les agents peuvent leur infliger une contravention à chaque fois qu'ils le veulent comme le dit D A, chauffeur de gbaka:

« Même si tu as toutes les pièces que les policiers te demandent, ils peuvent te coller un motif et t'obliger à payer. Un jour, un policier m'a arrêté, après contrôle, il m'a dit que sur ma carte grise il est écrit que mon véhicule peut prendre 20 personnes, alors que moi j'avais pris 20 personnes dans ma voiture, il m'a fait garer pendant une demi heure, je lui ai dit de compter, il m'a dit que je lui ai mal parlé, j'étais obligé de descendre pour supplier l'agent en question. J'ai payé 1000 FCFA avant qu'il ne me laisse partir ».

La déclaration de cet enquêté situe la marge de pouvoir que l'agent de contrôle dispose. Mais, lorsqu'un chauffeur reconnaît son infraction et décide de payer, certains agents affirment très souvent ne pas avoir de carnets d'amendes forfaitaires et être dans l'impossibilité de lui délivrer une contravention. Selon d'autres chauffeurs, certaines contraventions ne sont pas valables puisqu'elles n'ont pas le tampon de la police. Certains agents de contrôle font parfois des fausses contraventions ou photocopient les vraies contraventions pour intimider les chauffeurs.

II- perceptions du racket pour les agents de contrôle

II-1 Racket et obtention de revenus aditifs pour les agents de contrôle

L'intervention des agents de contrôle supposée participer aux mesures de sécurité, s'avèrent être pour les chauffeurs des « points payants ». Cette situation affecte l'activité économique et fait l'objet de nombreux reproches de la part des usagers. Dès lors, il apparaît important d'apprécier les enjeux socio-économiques de leurs activités sur le transport. Le coût d'opportunité à la pratique du racket pour un agent de contrôle, est l'arbitrage que fait celui-ci, soit en pratiquant le racket et avoir un revenu supplémentaire, soit en se conformant aux consignes inscrites sur le bulletin de service. Les gains obtenus de la pratique du racket sont des revenus additifs. « *Les sommes d'argent reçues du terrain permettent de faire face à certains imprévus. Comme ce ne sont pas des sommes courantes et stables, on ne peut pas compter sur ça* » témoignait Y E, sergent chef de police. Il faut attendre par là, que les revenus issus du racket sont considérés comme une auto-rémunération du travail fourni sur le terrain par l'agent de contrôle.

II-2 le racket comme constitution de relations pérennes

Dans le milieu du transport, les acteurs n'ont pas la même connotation des transactions réalisées entre eux. En effet, le sens donné à ces transactions varie selon la position de l'acteur. Chaque acteur met en place des stratégies en utilisant les vides laissés par l'autre pour arriver à ses fins. Chaque rencontre entre acteurs, est l'occasion d'une nouvelle modalité de transaction.

En effet, après chaque mission de contrôle sur le terrain, certains agents de contrôle disent qu'ils doivent faire ce qu'ils appellent le compte rendu « CR ». Le « CR » consiste à verser au supérieur une partie des ponctions faites sur le terrain. Le racket permet ainsi le maintien des relations professionnelles. Il



devient parfois une nécessité dans la mesure où il constitue un moyen de maintien de relations renforcées non seulement avec certains supérieurs hiérarchiques pour leur promotion professionnelle mais aussi avec les usagers. La non conformité à cette règle peut conduire un agent à ne plus être envoyé sur le terrain. Cela se justifie dans les propos de C A, agent de contrôle qui dit:

« A chaque retour de terrain, on doit faire le compte rendu (CR) à notre chef. Quand on va sur le terrain sans rien envoyer au chef, la prochaine fois, il te dit de surveiller la base ou de rester au poste, les autres vont partir pour envoyer. Si on part sur le terrain là bas, en plus de ce qu'on donne au patron on peut donner un peu d'argent pour se défendre à chaque agent qui est resté au poste, mais c'est l'agent seul qui sait ce qu'il a eu sur le terrain ».

On s'aperçoit que le racket est un phénomène qui fonctionne avec des acteurs, un langage et des codes. Il constitue une organisation comprenant des règles. Donc entre acteurs, il y a une manière de parler. C'est ainsi qu'on trouve le « CR » (Compte Rendu). Le compte rendu ici, revient le fait de faire remonter ce qu'on a eu comme produit du racket sur le terrain jusqu'à certain niveau de la hiérarchie. Cela nourrit le racket, et fait naître un système dans lequel on trouve des racketteurs et des protecteurs. L'acteur en agissant, sait qu'en cas d'interpellation, il y a des personnes qui viendront le protéger. Donc ce système mis en place de manière informelle fait persister le racket.

II-3 Le racket comme un moyen de survie

Le racket est perçu par les acteurs en jeu comme un acte de survie. L'agent de police qui extorque un bien, estime que son acte permet au chauffeur de continuer à travailler afin de maintenir son activité. De même, les chauffeurs estiment que leurs transactions avec les agents de police permettent à la fois de venir en aide à ces derniers et aussi de continuer à exercer leurs activités. La réalité qui en découle, ce sont les retombées socioéconomiques de cette pratique sur le bien-être financier de ces personnes. Ici, le racket est considéré comme un moyen d'amélioration de leur condition de vie. Au delà des justificatifs à caractère social, la reconnaissance des retombées financières contribue aussi à la persistance et à la généralisation du racket. « Quand le chauffeur n'est pas en règle, il fait des gestes (donner de l'argent), nous aussi pour l'aider à travailler, on le comprend et on le laisse travailler, comme ça, chacun gagne » témoignait K S, un agent de contrôle. Ces retombées profitent aux proches, avec pour intention de satisfaire les propres besoins sociaux des « donateurs » à savoir, les honneurs, la considération, bref la satisfaction personnelle au détriment de la collectivité. Ici, l'agent s'inscrit dans un système qui se caractérise par des intérêts personnels. Le non-paiement des taxes et autres pièces exigées de façon réglementaire pour la mise en circulation des véhicules, cause des préjudices à l'État dont les ressources s'amenuisent. Cette situation limite alors les actions sociales de développement.

II-4 Le racket comme un cadeau.

La monétarisation généralisée des rapports sociaux dans la vie quotidienne a transformé le don en nature en don d'argent. Nombre de pratiques du racket rentrent dans cette catégorie du « cadeau ». Certes, bien souvent, le « cadeau » est fait à l'avance pour se concilier préventivement les faveurs de l'agent. Mais, cette pratique n'est pas sans rencontrer des pratiques analogues "hors-racket". Le passage de cette pratique courante aux pratiques du racket est un fait fréquent. Le fait de ne pas donner le « cadeau » n'est pas seulement un signe « d'avarice », c'est aussi un risque pour éviter d'avoir d'éventuelles faveurs de la part de l'agent. Certes il s'agit aussi de s'assurer de la collaboration de l'agent de contrôle pour l'avenir. Ici, la frontière entre pratiques de racket et pratiques habituelles est difficile à établir. Cela se justifie par les propos de K S, agent de contrôle exerçant au rond point de Banco qui dit:

« C'est vrai que parfois que la population a du mal à nous comprendre, mais très souvent les chauffeurs nous font des petits cadeaux, pour boire de l'eau ou pour la boisson sans que nous même on le demande ».

Selon les propos de cet enquêté, il ne s'agit pas d'un présent comme le prix d'un bien qui a été arrêté entre deux personnes pour un marché, mais ce qui est offert d'avance à quelqu'un pour gagner son influence ou ses faveurs. Il s'agit d'un avantage offert à une personne pour obtenir son intervention dans une affaire bien précise où il peut faire jouer son autorité, son crédit, son influence sans qu'on puisse forcément préjuger du résultat de cette intervention. Plus rien là de gratuit: quoi qu'ils soient offerts, présentés comme un cadeau, ils sont en fait le prix d'une indulgence, l'achat d'une intervention, certainement une façon de peser sur la balance des décisions. Ici, les acteurs en jeu développent des stratégies à partir de leurs positions en vue d'atteindre leurs objectifs étant donné qu'ils sont libres et ont leurs propres buts.

II-5 Le racket comme une entraide et un arrangement

Dans le domaine du transport collectif, les transactions observées sont qualifiées de « pacte » entre les acteurs. Le rapport entre agent de contrôle et chauffeur considère le racket comme un acte de solidarité. D'une part, les agents de contrôle soutiennent qu'ils mènent ces actes pour aider les chauffeurs qui ne sont



pas souvent en règle à maintenir leurs activités et à continuer de travailler. Certains d'entre eux, comme c'est le cas de K E, agent de contrôle intervenant au rond point du Banco justifie ses actes en ces termes:

« Comme vous le constatez, on s'entraide entre chauffeurs et nous. Beaucoup de chauffeurs n'ont pas les pièces à jour, si on veut appliquer la réglementation, on va mettre tous les véhicules en fourrière, et comme ce sont les deux mains qui se lavent donc on s'entraide ».

Selon cet enquêté, le racket est vu pour l'agent comme un appui. Il pense compromettre les activités des chauffeurs soit par le paiement d'une amende, soit par la mise en fourrière du véhicule. Par ailleurs, les chauffeurs estiment que les agents de contrôle sont leurs « partenaires » et qu'ils peuvent leur venir en aide. C'est donc pour eux un acte d'entraide et de générosité réciproque. Cette sorte d'entraide a un lien dans les rapports entre chauffeurs et agents de contrôle. Pour les chauffeurs, l'agent de contrôle est un chef, un patron. Il apparaît donc normal pour les usagers d'être généreux et de faire de petits cadeaux au chef qui en retour est sensé les protéger. De cette perception découlent des formes d'organisation mises en place par les différentes parties.

Au-delà de l'entraide, le racket est aussi considéré comme un arrangement. Les agents de contrôle le conçoivent comme « l'échange d'argent contre une infraction ». Même si certains agents reconnaissent le racket comme une extorsion de fonds, pour la plupart des agents, il s'agit d'une transaction opérée de pleine volonté entre l'utilisateur et l'agent de contrôle. À cet effet, S A, agent de contrôle dit

« On nous accuse de racket, ce n'est pas le cas, nous faisons des arrangements entre nous c'est-à-dire entre l'utilisateur qui propose de l'argent au policier pour éviter qu'on lui donne une contravention ».

Cet arrangement entre acteurs permet de désactiver d'éventuelles sanctions au cas où l'utilisateur n'est pas en règle. En effet, lorsqu'un chauffeur est en infraction, soit parce qu'il n'a pas certains de ses pièces en règle, soit parce qu'il n'a pas respecté le code de la route, dans ce cas, il décide de faire un « arrangement » pour ne pas subir les sanctions prévues à cet effet. À ce titre, note A k, un agent de police:

« Sur cent véhicules, seul une vingtaine est en règle. Alors, si on décide de mettre tous ces véhicules en fourrière, on risque de porter du tort à toute une famille. Si on agit dans la légalité, on met en péril la vie de toute une famille ».

Ces propos dénotent l'état des véhicules en circulation d'où la nécessité pour les acteurs en jeu de trouver un terrain d'entente pour un arrangement. Dans de tel cas, le chauffeur préfère s'entendre avec l'agent de contrôle pour payer une somme inférieure au montant légale qui est de 22 500 FCFA pour une faute qui nécessite la mise en fourrière de la voiture et 2 000 FCFA pour les autres contraventions. En somme, les transactions observées sur le terrain ne sont pas perçues comme un racket mais plutôt comme un arrangement de gré à gré entre acteurs.

II-6 Interprétation de l'usage du bulletin de service (BS)

Les transactions et actes de racket, contrairement à ce qu'on pourrait penser, ne sont pas liés à une ignorance des normes par les agents de contrôle, mais au contraire une manipulation de celles-ci, fondée sur leur maîtrise et leur connaissance. C'est seulement du côté des chauffeurs que, souvent la méconnaissance des normes favorise parfois l'acceptation des pratiques de racket, en créant un rapport de force défavorable. Du côté des agents de contrôle, par contre, le jeu autour des normes est central pour imposer ou susciter des transactions. Pour exercer les fonctions de contrôle et de sanction, les agents disposent des moyens pour faire fléchir l'utilisateur. Ainsi, les lois et les règlements sont souvent appliqués à l'aide de pouvoirs discrétionnaires très étendus.

Tel est le cas du bulletin de service « BS » qui fait régulièrement l'objet d'interprétation de la part de l'agent de contrôle. En effet, pour toutes les activités de contrôle sur les voies publiques, les agents de contrôle reçoivent des ordres de missions appelés Bulletin de Service (BS). Celui-ci précise l'ensemble des missions à exécuter par l'agent sur le terrain et le lieu d'exécution de la mission. Ainsi, une mission sur le terrain ne peut en principe se faire sans la connaissance des supérieurs hiérarchiques. Toutefois, les agents vont parfois au-delà de ce qui est écrit sur le bulletin de service en faisant une interprétation de ce bulletin:

« Tout agent pour tenir un poste, il lui faut obligatoirement un bulletin de service (BS) qui justifie sa présence en ce lieu..... Bon il arrive qu'on trouve des moyens pour aller au-delà et amener l'utilisateur ou le chauffeur à nous donner quelques choses sans le lui demander officiellement. Si on veut le contrôler et qu'il voit que cela peut le fatiguer, il peut nous donner quelques choses pour partir » témoignait S B, agent de contrôle exerçant dans la commune d'Adjamé.

Cette interprétation du bulletin de service, n'est pas mentionnée dans le rapport de fin de mission rédigé par l'agent. Ce rapport sert à vérifier la conformité entre la mission assignée à l'agent et ce qui est fait sur le terrain, mais tout ce qui a été fait en dehors de bulletin de service n'est pas établi. En outre, l'agent décide parfois de sanctionner un chauffeur ou « fermer les yeux » selon sa volonté ou son humeur tout en s'arrangeant sur le montant de l'amende. Dans ce cas, l'agent exploite non seulement l'ignorance des usagers



en matière de lois et règlements, mais repère et exploite les failles dans la réglementation, afin de parvenir à une transaction qui garde une apparence de légalité.

III-Fondements et Perception du racket pour les chauffeurs

III-1 Le contournement de la visite technique et irrégularité des pièces afférentes au véhicules

Les visites techniques automobiles ont été rendues obligatoires pour tous les véhicules sur le territoire ivoirien. Elles sont actuellement assurées par la Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industriels (SICTA). Toutefois, les chauffeurs disposent des moyens pour contourner la réglementation. Le système le plus répandu est la location (ou l'emprunt) de pièces le jour de la visite technique. Certains vont jusqu'à louer des pneus, des phares, des batteries et bien d'autres pièces, puis les restituent juste après la visite technique. Cela est justifié par Y E, l'un des représentants des chauffeurs de minibus qui dit:

« Tous les quatre (4) pneus que tu vois sur la voiture, on les a loué chez les vendeurs ou chez les mécaniciens. Comme le vendeur me connaît et me fait confiance, il sait que je ne vais pas durer à la visite technique, il a enlevé les anciens pneus et a mis les nouveaux pneus pour que je passe ma visite avec succès ».

En s'appuyant sur les propos de l'enquêté, on s'aperçoit que chaque chauffeur use de divers moyens pour tirer profit de son activité. L'usage du véhicule à des fins commerciales entraîne systématiquement des frais de réparation coûteux qu'ils ne peuvent honorer souvent. Les chauffeurs justifient leur réticence aux contrôles techniques par le mauvais état de leur véhicule. L'entretien se fait généralement en urgence. Le coût des pièces de rechange amène la plupart des propriétaires, à qui incombent la réparation des véhicules, à faire un entretien partiel au mépris des règles de sécurité. Le fait pour le transporteur de contourner à chaque fois les dispositions, lui permet d'exercer son activité en vue de tirer assez de profit. Cette façon de procéder permet à une grande partie du parc automobile d'échapper au contrôle technique.

Les chauffeurs jouent également sur les arrangements en comptant ainsi pouvoir négocier avec les agents de contrôle sur la régularité des documents administratifs afférents aux véhicules. Pour cela, une grande partie des transporteurs ne trouve pas utile de se mettre en règle. À la visite technique selon le responsable de l'ULCR, sur une flotte de plus de 1 000 000 de véhicules seulement près de la moitié passe la visite technique. À cet effet il dit:

« Le manque à gagner pour l'Etat au niveau des visites techniques est énorme. Il y a une grande partie de personnes qui ne font pas leurs visites techniques. Et donc à partir de ce moment, ça traduit bien que certains vont fermer leurs yeux sur les taxes. Ils ne sont pas inquiétés, ils ne sont pas en règles, ils passent, ils paient ».

Selon les propos de cet enquêté, la visite technique fait l'objet d'un contournement constant. En plus de cela, les cartes grises et les plaques d'immatriculation de nombreux véhicules roulent avec des numéros de carte grise différents de ceux inscrits sur les châssis. Selon les enquêtés, il existe des véhicules apparemment neufs avec des plaques d'immatriculation de série très ancienne. Face à ces pratiques, les agents du contrôle routier, loin de saisir la justice, en profitent pour opérer de nouvelles ponctions.

III-2 Le racket comme un échange de services entre acteurs

Le racket recouvre tout un système d'échange de services entre les acteurs du secteur de transport et les agents de contrôle. En effet, dans la plupart des sites enquêtés, les responsables syndicaux interviennent en tant que négociateurs pour inciter à la baisse des amendes entre les chauffeurs et les agents de contrôle. *« Quand les policiers prennent nos papiers, on laisse les pièces chez les policiers et les syndicats viennent les retirer auprès des policiers pour nous »,* témoignait S A délégué-chauffeur de minibus. Ces interventions constituent un moyen de motivation pour les automobilistes à commettre des infractions sans crainte. Très souvent, il arrive que les chauffeurs développent des mécanismes pour anticiper les actes du racket. Ces mécanismes sont divers et consistent pour le chauffeur de faire des avances avant même de savoir la nature de l'infraction. Dès que le chauffeur est arrêté, il fait signe à son apprenti d'aller à la rencontre de l'agent pour lui donner quelque chose. Il peut aussi attendre que l'agent lui demande une pièce du véhicule, le permis par exemple. En la lui donnant, le chauffeur glisse un billet dans le permis *« les policiers savent que nous sommes pressés, et nous aussi pour éviter de perdre le temps, on trouve un arrangement, donc on paie de l'argent pour gagner en temps »* disait S A délégué-chauffeur de minibus. En principe, un conducteur ne doit pas descendre de son véhicule pour se diriger vers les agents de contrôle. Cependant, c'est ce qui est souvent observé sur le terrain. Les chauffeurs qui ne veulent pas rentrer dans le circuit de la légalité et du racket organisé sur la route par les agents de contrôle trouvent un autre moyen. Il s'agit pour eux, de trouver les moyens en s'entendant avec l'un des supérieurs hiérarchiques.

III-3 Le marchandage des contraventions comme nécessité de conservation des pièces

Le processus de marchandage des contraventions permet de comprendre les interactions qui se développent au sein du transport collectif. Ce processus de transaction n'est pas automatique. Sur le terrain,



la délivrance d'une contravention est utilisée comme une ressource de négociation dans la transaction. L'usager préfère souvent payer une certaine somme à l'agent de contrôle, qui l'encaisse pour son propre compte au détriment des caisses de l'État. Lorsque parfois, le chauffeur décide de payer la contravention pour l'infraction commise, il est confronté à une autre réalité. Souvent, il ne retrouve plus les pièces du véhicule qui lui ont été récupérées. C'est le cas de F Y, chef de ligne et chauffeur qui ajoute:

« Un jour, j'ai été arrêté par un policier, il a retiré mes pièces. Puis il m'a donné une contravention. Après le paiement de la contravention au trésor, j'ai pris mon récépissé de retrait des pièces. Je me suis rendu à la préfecture de police et dans tous les commissariats, mais en vain. Jusqu'à présent je n'ai pas pu retrouver mes pièces de voiture. Donc depuis ce jour, quand un policier m'arrête, je préfère payer avec lui sur place ».

Selon les propos de cet enquêté, le risque de perte des pièces afférentes aux véhicules justifie le règlement à l'amiable dans les transactions. Il faut dire que les prélèvements effectués sur les routes ne profitent qu'aux agents de contrôle. Selon les agents de contrôle interviewés, une bonne partie des gains collectés est rétrocédée à certains responsables hiérarchiques, qui reçoivent une partie des montants encaissés sur les routes. Il est apparu que la pratique repose sur une entente tacite, basée sur un échange de services entre le responsable et les agents sur le terrain.

III-4-Le racket comme compétence pour le chauffeur

Le transport collectif est parmi les branches d'activité les plus exposées aux pratiques de racket. Les agents de contrôle sont en contact permanent avec des chauffeurs qui évoluent généralement dans l'informel. Échapper au contrôle de l'agent ou travailler sans être en règle est considéré par le chauffeur comme un succès. Chaque acteur considère sa marge de manœuvre comme une compétence, dans la mesure où chacun développe des moyens pour tirer profit de sa position et de la situation. K A, chauffeur et chef de ligne procède en des termes: « Mon vieux, le terrain est dur donc chacun fait ce qu'il peut pour gagner pour lui, si nous les chauffeurs on veut respecter la loi, on ne peut pas faire la recette du jour ». Le non respect de la législation par le chauffeur est vu comme une compétence. Le racket apparaît également comme un échange de services entre les acteurs du secteur de transport et les agents de contrôle. En effet, dans la plupart des sites enquêtés, les responsables des chauffeurs sont en étroite collaboration avec les agents de police qui exercent sur le terrain. Les agents de contrôle deviennent parfois dépendants des responsables des chauffeurs et transporteurs du fait des services mutuels qu'ils se rendent. Ils interviennent dans le règlement de conflits entre agents de contrôle et usagers de la route.

III-5 Actions des chauffeurs à l'égard des actes de racket

La pratique du racket et surtout les agissements des agents de police confinent les chauffeurs dans une position passive où ils sont enclins à tout accepter au risque de se voir infliger un autre traitement par les agents. De nombreux chauffeurs, même dans leur bon droit acceptent de céder une partie de leurs revenus sous prétexte qu'ils sont toujours ensemble avec les agents de contrôle.

Dans leur grande majorité, les chauffeurs pensent que la décision de l'agent de police sur la voie publique n'est pas susceptible d'être remis en cause, toute chose qui ne leur permet souvent pas de faire valoir leurs droits. Du fait de la récurrence de ces pratiques, les usagers ne trouvent pas l'importance de se plaindre auprès des autorités compétentes. Le tableau qui suit montre les actions posées par les chauffeurs lors de la survenance d'un acte de racket.

Tableau I: répartition des enquêtés selon les actions posées lors d'un acte de racket.

actions posées lors d'un acte de racket	Nb. cit.	Fréquence (%)
règlement à l'amiable	42	84
recours à un syndicat	1	2
paiement de contravention	5	10
mise en fourrière du véhicule	1	2
porter plainte	1	2
TOTAL OBS.	50	100

Source: données d'enquête, décembre 2018

Près de 98% des chauffeurs n'ont jamais eu à porter plainte contre les agents racketteurs. Permis ceux-ci, plus de quatre personnes sur cinq (4/5) préfèrent résoudre la situation à l'amiable. En effet, certains agents de contrôle démotivent les usagers à le faire, soit l'usager n'est pas informé qu'il dispose de ce droit, soit le chauffeur informé, n'a pas confiance en la justice. La majorité des chauffeurs ne sont pas habitués à dénoncer les auteurs du racket routier et ne savent pas quelle structure saisir pour porter plainte.



III-6 L'incivilité des chauffeurs comme facteur de racket

Les minibus (gbaka) sont l'une des catégories de véhicules qui font l'objet d'un racket constant dans la commune d'Abobo. Face à ces types de véhicules, les agents sont toujours persuadés de pouvoir déceler une anomalie d'ordre technique. Outre le fait que l'état technique des véhicules laisse toujours à désirer, il est rare qu'un chauffeur de minibus « gbaka » ne soit pas sous le coup d'un « embarras volontaire de chaussée », d'un « stationnement interdit » ou d'un « non respect de feux tricolores ». Le tableau qui suit donne une tendance générale de l'incivilité des chauffeurs.

Tableau II: Répartition des enquêtés selon l'incivilité des chauffeurs.

la nature de l'incivilité des chauffeurs	Nb. cit.	Fréquence (%)
Non respect de feu tricolore	17	34
Pièce afférentes aux véhicules non à jour	6	12
Absence de permis de conduire	2	4,0
Embarras volontaire de chaussée	25	50,0
TOTAL OBS.	50	100

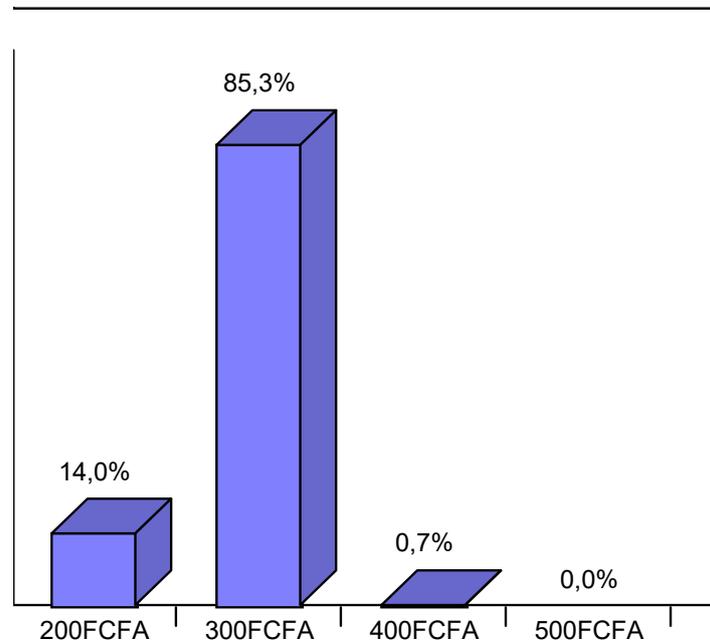
Source: Données d'enquête, décembre 2018

La quasi-totalité des répondants estiment qu'ils sont quotidiennement sujets à des incivilités. L'embarras volontaire de chaussée constitue l'incivilité la plus importante. Dans la mesure où 50 % des chauffeurs sont victimes de cette incivilité. Toutes ces proportions indiquent la part de responsabilité des chauffeurs dans les actes de racket.

III-7 Rapport entre le racket et le coût du transport

Le marché des transports urbains est libéralisé en termes de tarification. Il n'y a pas de tarification administrée. Toutefois, les minibus pratiquent en général deux types de tarifs selon les lignes: les tarifs pratiqués aux heures de pointe de la journée et ceux pratiqués aux autres moments de la journée. Pendant les heures de pointe, on assiste à une flambée du prix du transport. En effet, les chauffeurs profitent de la densité des passagers pour augmenter les prix en vue de compenser les frais de racket. Le graphique qui suit montre les prix pratiqués aux heures de pointe.

Graphique I: répartition des enquêtés selon les tarifs appliqués aux heures de pointe



Source: Données d'enquête, Décembre 2018

85,3% des enquêtés soit plus de quatre (4) chauffeurs sur cinq (5) augmentent le prix du transport aux heures de pointes. Le tarif régulier s'élève à 200 FCFA par passagers. Par contre, pendant les heures de pointe, on assiste à une surenchère des tarifs allant jusqu'à 300 FCFA par passagers. Cela se justifie dans les



propos de L S, délégué-chauffeur: « pendant les heures creuses de la journée, on ne gagne pas assez de passagers et les policiers nous fatiguent aussi, donc aux heures de pointe, on profite pour rattraper ce qu'on a perdu durant la journée ». Les propos de ce chauffeur montrent l'impact du racket sur le prix du transport. Ces périodes de travail sont des heures propices pour les chauffeurs pour pouvoir combler le manque à gagner dû au racket et le manque de passagers pendant les heures creuses de la journée.

Discussion des Résultats

Le secteur du transport collectif est confronté au racket routier. Chaque acteur légitime son action selon sa position dans la chaîne du transport. Cette approche des acteurs selon leur légitimité, permet de comprendre la manière dont leur cadre de référence s'éloigne du cadre légal. A ce sujet, Bako (2003, 17) indique que le pouvoir de contrôle de la conformité des actes des usagers dévolu aux forces de contrôle et de sécurité s'érige en une stratégie de ponction potentielle de fonds. Pour lui, le pouvoir discrétionnaire dont dispose le contrôleur permet à celui-ci de trouver ou inventer une infraction pour obliger l'usager à la négociation. Ainsi, pour éviter la perte de temps, les usagers contractent des « accords cordiaux » avec les agents contrôleurs. Pour cela, l'agent outrepassa ses actions et développe une stratégie d'interprétation maximale de la mission de sécurité pour imposer son autorité. Selon l'auteur, cette manière de procéder, relève d'une question de compétence, de crédibilité et de confiance entre les acteurs. Dans cette même perspective, Blundo et de Sardan (2003, 68), expliquent le racket par deux ordres de pouvoirs que détiennent les agents de sécurité à savoir le pouvoir de contrôle et celui de la transigeance. En plus, l'action de vérifier les pièces afférentes aux véhicules constitue une opportunité pour les agents de contrôle d'affirmer leur autorité, de ponctionner et d'extorquer des biens aux usagers qui sont en quête permanente de rapidité. Quant à Blundo (2003, 196), le secteur du transport constitue le domaine par excellence de l'administration de contrôle, d'apprentissage et de socialisation du racket. D'après l'auteur, les interactions entre les forces de contrôle et usagers donnent un univers propice aux formes de « racket-corruption » qui se fondent sur la contrainte, la menace de l'application des règlements et la déshumanisation des rapports sociaux. Ainsi, la recherche du temps pour les usagers les poussent à contourner les contraintes de type réglementaire dans leurs activités. Les agents de contrôle dans leur constatation de cette situation abusent de leur autorité de contrôle pour retarder les usagers et les obligent à coopérer. Cette manière de procéder des agents de contrôle amène Tidjani (2003, 199) à dire que les populations voient l'existence de l'administration de contrôle comme un corps de ponction et de racket au profit du pouvoir central. Dans cette logique, l'agent de contrôle met en avant une interprétation de la complexité et l'opacité des textes juridiques sur lesquels se fonde le fonctionnement des services de contrôle pour soutirer des fonds aux usagers. Dans leurs interactions avec les usagers, ceux-ci usent de la connaissance de ces règles multiformes pour atteindre leur but. L'agent se sert des prérogatives et des pouvoirs que lui confère sa profession que l'usager ne maîtrise pas. Ainsi, il mobilise des ressources normatives qui lui attribuent un fort pouvoir discrétionnaire de contrôle dans l'exercice de sa fonction. Les modalités de contrôle des agents de l'État leur confèrent une signification particulière auprès des usagers. L'interaction entre les acteurs établit une relation verticale entre les représentants de l'État et les usagers. L'activité de contrôle n'est plus une simple routine mais plutôt l'expression de l'autorité du contrôleur. Les forces de contrôle légitiment leurs actions en fonction de leurs attributions statutaires et les ressources dont ils disposent pour développer « une éthique de l'abus » de position comme un moyen de recherche de rente. Cet aspect des choses n'a pas été pris en compte par Choplin et Lombard (2010, 11). Pour eux, les agents de contrôle se représentent le poste de contrôle comme la matérialisation et l'expression de leur souveraineté, autorité et puissance. Dans un tel contexte, le racket est un facteur d'expression du pouvoir de l'agent de contrôle. Mais au delà de cette expression du pouvoir de l'agent, les relations transactionnelles entre les acteurs apparaissent pour certains comme un facteur de solidarité. Pour Doumbia (2010, 10), le racket constitue un fait culturel qui renforce les liens entre acteurs. Les transactions monétaires entre les acteurs obéissent à toute une stratégie qui répond à des normes et des valeurs. Le racket d'après l'auteur, renforce la solidarité entre le binôme policier/transporteur. Cette pratique constitue tant pour les agents de contrôle que pour les transporteurs un acte de survie et de solidarité. Pour lui, la rapidité dans les transactions entre les acteurs montre le scellement d'un accord sur les montants à payer. Ce type de relation entre acteurs, renforce la cohésion entre les différentes parties, augmente leur capital social et reconforte la position des agents de contrôle dans une forme de solidarité induite. Contrairement à Keita, Kouakou et Kouadio (2018, 7), le racket routier s'explique par le système de réseautage dans lequel s'inscrivent les agents de contrôle pour réussir au concours de la police nationale. Pour eux, même si le succès au concours repose sur le mérite, dans la pratique les candidats s'inscrivent dans une logique de réseautage pour maximiser leur chance de réussite. Ainsi pour compenser les frais du réseau, les agents de police recherchent des « postes juteux ». La nature du réseau utilisée conditionne la manière de



travailler de l'agent sur le terrain. A cet égard, la nature du racket dans le comportement des policiers reconfigure le réseautage dans le processus de recrutement et produit des appuis renouvelés aux pratiques de recherche de gain supplémentaires en dehors du salaire mensuel pour compenser les frais de réseaux qui ont conditionné le recrutement. Si les uns et les autres sont encore impliqués à des degrés divers dans les faits de racket, cela suppose qu'il persiste une habitude qui repose sur un déficit du contrôle social.

Conclusion

Les contrôles routiers initiés pour assurer la libre circulation des biens et des personnes ont été détournés de leurs fonctions premières. Ils font place à des transactions financières et sont effectués à des fins lucratives. Derrière ces transactions, se tissent des relations et des perceptions propres à chaque acteur. Toutefois, la perception de ces transactions varie selon la position de chaque acteur. En effet, Le contrôle routier donne à l'agent une opportunité de réinterprétation et de transformation du code de la route en un moyen de pression de racket. Pour les agents de contrôle racketteurs, les pratiques sont motivées soit par le besoin d'augmentation de revenus, l'obligation de respecter les normes sociales de réciprocité et de solidarité de réseau, soit par la nécessité d'avoir de quoi « tenir son rang ».

De l'autre côté, les chauffeurs qui sont en conformité vis-à-vis de la régulation en vigueur voient le racket comme une activité illégale ou sans fondement. Ils le perçoivent comme une manière d'expropriation de leurs ressources matérielles. Par contre, ceux qui ne sont pas en règle vis-à-vis de la régulation en vigueur perçoivent le racket comme un moyen d'intégration dans la sphère sociale des « sans papiers » et permet de se reconnaître comme tel. Ils perçoivent les agents de contrôle comme des partenaires et leurs permettent de mener leurs activités. Les pratiques du racket sont en grande partie « justifiées » ou « excusées » aux yeux des acteurs concernés par leur interprétation des pratiques sociales communes.

BIBLIOGRAPHIE

- AGETU (2012). Régulation des transports urbains dans l'agglomération abidjanaise: Bilan et perspective. *Rapports d'activités du CODATU XV, du 22 au 26 Octobre*.
- Arifarin Nassirou, BAKO (2003). *La corruption quotidienne au Bénin Parakou*. LASDEL-IRD, rapport N° 17.
- Giorgio, Blundo et Jean-Pierre Olivier, De Sardan (2003). *La corruption au quotidien en Afrique de l'Ouest, Approche socio-anthropologique comparative: Bénin, Niger et Sénégal*. Université Jean Gutenberg: Rapport N° 17.
- Giorgio, Blundo (2003). *La corruption quotidienne au Sénégal*. Paris: IRD, Rapport N° 17.
- Banque Mondiale (2008). Étude du racket sur les routes en Côte d'Ivoire, *rapport*.
- Armelle, Choplin et Jérôme, Lombard (2010). Suivre la route: Mobilité et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal. *Écho Géo*, N° 14.
- Tiémoko, Doumbia (2010). *Corruption, culture et pauvreté dans le secteur du transport en Côte d'Ivoire*. Sociologies, <https://journals.openedition/3133>, consulté le 01 janvier 2019.
- ENSEA (2014). Étude sur le racket routier en Côte d'Ivoire. *Rapport*.
- Amara, Keita, Issouf, Kouakou et Amani Augustin, Kouadio (2018). Le racket dans le transport collectif en Côte d'Ivoire: un imbroglio qui a du mal à finir. *The Journal of Academic Social Science Studies*, Number: 69, Summer II, pp. 475-488.
- N'guessan, N'guessan (2003). La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne. *Document d'analyse SSATP*, n° 3 F, Banque mondiale Washington, DC.
- Pascal, Rochon et Thomas, Bissuel-Roy (2011). *Gestion de la fluidité des déplacements-personnes et priorité du transport en commun: la réussite entre la société de transport de Montréal et la ville de Montréal*. Congrès annuel de 2011 de l'Association des transports du Canada à Edmonton (Alberta).
- Souleymane, Soulama et Joachim D., Meda (1999). *Contraintes et opportunités pour le développement des services de transport routier au Burkina Faso*. capas/CNUCED/Université d'Ouagadougou.
- Alou Mahamam, Tidjani (2003). *La corruption quotidienne au Niger, Niamey*. LASDEL-IRD, Rapport N° 17.
- ULCR (2015). Présentation officielle du rapport d'étude de l'ULCR. *Rapport*, Premier semestre 2015.