



10.5281/zenodo.8218759

Vol. 06 Issue 07 July - 2023

Manuscript ID: #0955

## DRUG TRAFFICKING AND CONSUMPTION AMONG MOTORCYCLE TAXI DRIVERS IN BOUAKE

### TRAFIC ET CONSOMMATION DE DROGUES CHEZ LES CONDUCTEURS DE MOTOTAXIS A BOUAKE

**KROUBO Kafé Guy-Christian**

Maître-Assistant, UFR Criminologie Université Felix Houphouët-Boigny

Mail :christiankafe@yahoo.fr

**Bakary OUATTARA**

Maître-Assistant, UFR Criminologie Université Felix Houphouët-Boigny

Email: ouattarabakary2000@gmail.com Tél.: +225 07 07 18 85 38 BP V 34 Abidjan

*Corresponding Author: ouattarabakary2000@gmail.com*

#### ABSTRACT

The objective of this work is to analyze drug consumption and trafficking practices among motorcycle taxi drivers in relation to their working conditions.

With the survey site being Bouaké. 200 people were interviewed based on a snowball sample. Data collection was done through three tools (questionnaire, interview and observation). The various information collected was the subject of a mixed analysis (qualitative and quantitative). The survey of motorcycle taxi operators reveals that the organizational system deployed, the use of drugs and the use of motorcycle taxis as a means of distributing and selling drugs are all social adaptation strategies for these actors.

#### KEYWORDS

Mototaxis, Drugs, Working conditions, Crime, Bouaké.

#### Résumé :

L'objectif de ce travail est d'analyser les pratiques de consommation et de trafic de drogues chez des conducteurs de mototaxis en lien avec leurs conditions de travail. Le site de l'enquête est Bouaké. 200 personnes ont été interrogées sur la base d'un échantillon en boule de neige. Le recueil des données s'est fait à travers trois outils (questionnaire, entretien et observation). Les différentes informations recueillies ont fait l'objet d'une analyse mixte (qualitative et quantitative). L'enquête auprès des acteurs des mototaxis permet de révéler que le système d'organisation déployé, l'usage de drogues et l'utilisation des motos-taxis comme moyens de distribution et de vente de drogues constituent autant de stratégies d'adaptation sociale pour ces acteurs.

#### Mots clés :

Mototaxis, Drogues, Conditions de travail, Criminalité, Bouaké



This work is licensed under Creative Commons Attribution 4.0 License.

## Introduction

Depuis la crise militaro-politique de 2002 en Côte d'Ivoire, le transport en commun dans la ville de Bouaké est marqué par de nouveaux acteurs que sont les mototaxis. Ces cyclomotoristes sont apparus dans un contexte de guerre, comme une alternative à la crise des transports au moment où les autres modes de locomotion étaient quasiment inexistantes. Au fil des années, ils se sont, peu à peu, positionnés dans la ville pour répondre à la demande urbaine non satisfaite en tissant un réseau de lignes à la fois urbaines et interurbaines (Kassi-Djodjo, 2013). Dans un tel contexte, l'avènement des mototaxis a non seulement redynamisé l'économie locale (disponibilité de ces véhicules et facilité de déplacement qu'ils offrent ; création d'une diversité d'emplois directs et indirects), mais a contribué à la mobilité urbaine en tant que pourvoyeur d'emplois pour les démobilisés de l'ex-rébellion qui ont ainsi pu s'intégrer socialement et économiquement. Toutefois, en dépit des avantages qu'ils offrent, les mototaxis présentent divers aspects criminogènes. Il semble qu'ils violent non seulement la législation en vigueur (Kouassi, 2014) mais aussi font fi de toutes les règles de sécurité en matière de transport. Ils seraient impliqués dans divers types de crimes et surtout dans la consommation et le trafic de drogues pour soutenir leur activité. Mais, avant de comprendre le trafic et la consommation de drogues chez les chauffeurs de Mototaxis, il nous a paru opportun de faire mention des écrits antérieurs. Plusieurs études et analyses ont été menées sur les mototaxis. Certains auteurs se sont d'abord intéressés à l'essor de ces engins à deux roues et à leur impact sur la vie quotidienne des populations urbaines. Selon Aloko et Guelé (2016), les mototaxis considérées comme une alternative aux difficultés de déplacements des populations, ont connu une expansion rapide. L'étude relève que le mauvais état des routes, les gains financiers qu'ils génèrent et le sous-emploi des jeunes sont les principales causes de l'apparition des mototaxis en Côte d'Ivoire et particulièrement à Oumé. Ces modes de transports collectifs constituent un secteur pourvoyeur d'emplois pour les nombreux jeunes déscolarisés et contribuent à la dynamique économique de la ville (Kouakou, 2017). Ainsi, en dépit de ses faiblesses et des problèmes qu'il pose, le système de transport actuel joue un rôle essentiel dans la ville. Mais au-delà d'une analyse géographique et économique de la mobilité urbaine offerte par ces engins, Amougou (2010) leur trouve une valeur sociale. Il analyse les relations entre ces activités et la vie, les croyances et les émotions de ceux (et celles) qui les produisent et les consomment, et évalue la résonance sociale des pratiques. Cette activité permet de créer une relation dynamique et tensionnelle entre les acteurs. L'on assiste alors à une recomposition des liens sociaux induits par ce nouveau mode de transport. C'est dans ce contexte que Diaz et al. (2007) relèvent que la mototaxi comme mode de transport public satisfait une partie importante des besoins de transport mais suscite aussi de nombreuses critiques de la part des usagers, des autres opérateurs de transport public et des autorités

En dépit de ces écrits qui mettent l'accent sur les enjeux socio-économiques des mototaxis, d'autres auteurs se sont intéressés aux actes délictueux qui émergent dans le milieu du transport notamment la criminalité routière, les vols et la consommation de drogues. Binaté (2017) indique que les conducteurs d'engins à deux roues sont fortement impliqués dans les manifestations de la criminalité routière (vols, agressions, accidents) et les principaux facteurs humains impliqués sont l'appât du gain et la mauvaise foi des différents acteurs. Aussi, pour le motif d'accroissement des performances au travail, divers types d'usage de substances psychoactives dans le secteur des transports terrestres sont enregistrés (Beck et Peretti-Watel, 2000).

Comme on peut le noter, plusieurs travaux ont été menés sur le milieu du transport privé en général et sur les mototaxis en particulier. Toutefois, ceux concernant l'usage et le trafic de drogues chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké restent à explorer.

L'objectif de ce travail est d'analyser les pratiques de consommation et de trafic de drogues chez les conducteurs de mototaxis en lien avec leurs conditions de travail à Bouaké. L'étude s'inscrit dans l'approche théorique du choix rationnel de Cusson (1998). Selon cette théorie, l'acte criminel est une réalité individualisable dans la vie de son auteur. Il est aussi un acte volontaire, et comme toute action humaine, il devrait en principe, procéder de choix, poursuivre un but, être une tentative d'adaptation ou de solution à un problème. Notre réflexion s'inscrit dans cette logique dans la mesure où les actions des acteurs sont guidées par le gain financier que rapportent l'activité qu'ils exercent et la valorisation de la réussite sociale quelle que soit l'origine qui en découle.

Au niveau méthodologique, l'étude a été réalisée dans une localité située au centre de la Côte d'Ivoire à savoir la ville de Bouaké. Cette localité a été choisie du fait de ses caractéristiques et de l'intensité de l'activité des mototaxis dans cette zone. Economiquement très active, elle est vite devenue un pôle de développement de différentes activités informelles après la crise armée de 2002. Il nous a semblé judicieux d'interroger les différents acteurs de ce domaine d'activités. Le recueil des données s'est fait à travers 3 outils (Questionnaire, entretien semi-directif et observation). Ainsi, des chauffeurs de mototaxis (120) et clients (60) ont été soumis à notre questionnaire. Il a permis de relever le profil sociodémographique des conducteurs de mototaxis, les raisons du choix de l'activité, les gains financiers, la clientèle, les conditions de travail et les usages de drogues. Nous avons également soumis à notre guide d'entretien des chauffeurs et clients de mototaxis, des responsables et collaborateurs de la Police, de la Gendarmerie, de la Mairie et de l'Administration (20). Ces entretiens ont permis d'identifier la nature des produits consommés et les facteurs explicatifs de leur consommation. Au total, 200 personnes ont constitué l'échantillon d'enquête. La méthode d'échantillonnage est de type non probabiliste, précisément sur la base d'un échantillon volontaire.

L'étude a eu recours à deux méthodes d'analyse des données. L'analyse qualitative a porté sur la qualité d'informations et a permis de comprendre les données de l'enquête (opinions, perceptions) et leurs significations. La démarche phénoménologique a donc été privilégiée. L'analyse quantitative a consisté au traitement descriptif des données. Cette analyse a permis de décrire les caractéristiques des conducteurs de mototaxis et la fréquence de l'usage des drogues.

Dans un développement structuré, il sera question de présenter et d'analyser le profil sociodémographique des conducteurs de mototaxis et la typologie des drogues consommées et convoyées (1), le trafic et consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis comme stratégies d'adaptation (2) et les conséquences sociales de l'usage et la distribution de drogues (3).

## **1- Profil sociodémographique des conducteurs de mototaxis et typologie des drogues concernées.**

Cette partie présente les caractéristiques sociodémographiques des conducteurs de mototaxis à travers les effectifs et les pourcentages et la nature des drogues consommées avec la fréquence de consommation. Cependant, le premier point concerne le profil sociodémographique des conducteurs de mototaxis et le second point présentera les types de drogues consommées.

### ***1.1 Profil sociodémographique des conducteurs de mototaxis.***

*Les caractéristiques sociodémographiques concernent l'âge, le niveau d'étude, la religion, la nationalité et la durée dans le métier de chauffeur de mototaxi. Les différentes modalités, les effectifs par catégorie et les pourcentages sont consignés dans le tableau ci-dessous.*

**Tableau 1** : Caractéristiques des conducteurs de mototaxis

Variables	Caractéristiques	Effectif	Pourcentage
Tranche d'âge	15-25 ans	60	50
	26-35 ans	40	33,33
	36-45 ans	20	16,67
Niveau d'étude	Non scolarisés	90	75
	Déscolarisés	30	25
Religion	Musulmans	80	66,67
	Chrétiens	10	8,33
	Animistes	30	25
Nationalité	Ivoiriens	50	41,66
	Non ivoiriens	70	58,34
Ancienneté dans le	3mois-2ans	20	16,67
Métier	3ans-5 ans	45	37,50
	6ans-10 ans	55	45,83

**Source** : Enquête de terrain, 2021

A la lecture de ce tableau, l'âge des 120 conducteurs de mototaxis qui ont participé à l'enquête, variait de 15 à 45 ans. Parmi eux, 83,33% avaient un âge compris entre 15 et 35 ans. L'âge est donc un indicateur que cette activité implique davantage les jeunes par rapport aux adultes (16,67%). Cela peut s'expliquer par le fait que cette activité demande une plus grande agilité physique. Les jeunes sont plus aptes à l'exercer à cause de leur fraîcheur physique. 75% d'entre eux sont non scolarisés contre 25% qui sont déscolarisés. Cette activité concerne plus des jeunes dont la plupart sont des ex-combattants qui n'ont pas été retenus dans l'armée pour des soucis de niveau d'instruction ou de nationalité. Le métier de mototaxi est donc une activité alternative de démobilisation ou de reconversion. 58,34% conducteurs sont des non nationaux contre 41,66 % des nationaux. Cette tendance se justifie par le fait que la plupart des non nationaux impliqués dans l'enquête viennent des pays voisins (Burkina Faso, Togo, Mali, Bénin) où la culture de la moto et de mototaxi fait partie de leur quotidien. Ces derniers ont donc une plus grande maîtrise de la moto par rapport à leurs homologues nationaux qui ont véritablement pris contact avec celle-ci qu'à la faveur de la crise sociopolitique ivoirienne de 2002. Ils étaient majoritairement des musulmans (66,67%). Cette hausse est d'abord due au fait que l'école coranique avait été privilégiée au détriment de l'école française dans leur instruction. Ces derniers n'ayant pas à la longue assez d'opportunités d'emplois se rabattent sur les activités libérales ou informelles. Ensuite, l'alcool étant interdite dans la religion musulmane, les drogues étaient utilisées comme stimulants. Leur ancienneté dans le métier de conducteurs de mototaxis oscillait entre 3 mois et 10 ans avec la majorité se situant entre 6 et 10 ans (45,83%). La durée dans le métier confère une certaine expérience et un plus engagement à s'impliquer dans des activités illicites.

### 1.2 Typologie des substances psychoactives usitées et distribuées par les conducteurs de mototaxis

Les substances psychoactives consommées par les chauffeurs de mototaxis ne diffèrent pas de celles qui font l'objet de trafic ou de convoyage. Plusieurs produits sont alors consommés et distribués par les conducteurs de mototaxis. Les types de produits et la fréquence des usages sont ainsi présentés dans le tableau suivant.

**Tableau 2 : Typologie des substances psychoactives usitées et distribuées par les conducteurs de mototaxis**

Nature	Effectif	Pourcentage
Cannabis	20	16,66
Alcool	15	12,50
Médicaments psychotropes	30	25
Café noir+ autres substances	45	37,5
Héroïne	05	4,16
Cocaïne	05	4,16

Source : Enquête de terrain, 2021

Les substances psychoactives usitées par les chauffeurs de mototaxis sont multiples et diverses et se composent aussi bien de substances licites (alcool, café noir associé à d'autres substances) qu'illicites (cannabis, médicaments psychotropes, héroïne et cocaïne). Les substances psychoactives les plus consommées sont le café noir (37,5%), les médicaments psychotropes (25%) et le cannabis (16,66%). Il faut signaler que le café noir est généralement associé à d'autres substances comme des comprimés effervescents, des antitussifs ou l'éphédrine. Ces produits sont les plus utilisés à cause de leur accessibilité et leur disponibilité mais également pour leur manque d'effets secondaires supposés. Le taux de consommation des produits psychotropes et du cannabis n'est pas négligeable. Ils sont également prisés pour leurs propriétés psychoactives. Cependant, un même conducteur peut cumuler plusieurs de ces substances. En ce qui concerne les produits faisant l'objet de trafic ou de distribution par les conducteurs aux moyens des motos sont le cannabis, les médicaments psychotropes, l'héroïne et la cocaïne. Ces drogues sont plus concernées par la distribution à cause de la marge bénéficiaire plus élevée. La rémunération est plus grande à cause du coût, du caractère illicite de ces substances et de la vigilance nécessaire dans la distribution qu'elle nécessite.

## 2. Trafic et consommation de drogues comme stratégies d'adaptation face à des conditions de travail difficiles

### 2.1 Des conditions difficiles de travail

Les conditions de travail dans lesquelles baignent les conducteurs de mototaxis sont susceptibles d'avoir un impact négatif sur le bien-être de ces derniers. Le stress fait partie du quotidien de ces acteurs. La durée et les heures de travail rendent compte de la pénibilité de celui-ci. Une journée de travail pour ces conducteurs commence très tôt aux alentours de 5h du matin pour s'achever tard dans la nuit vers 23h. Ces journées sont très souvent passées en affrontant les intempéries quotidiennes (pluie, soleil, chaleur, harmattan). A ces difficultés s'ajoutent l'état des routes et les trajets des courses. La voirie de la ville de Bouaké se trouve aujourd'hui dans un état de dégradation avancée. Ce qui demande plus d'efforts physiques et de vigilance aux conducteurs. Cette situation est bien décrite ici par **K S**, conducteur de mototaxi : « *Ce travail-là est très dur. Je me lève très tôt pour avoir les premiers clients, surtout les femmes qui vont en brousse. De cette même manière, je rentre très tard à la maison en espérant avoir les derniers clients. Quand je rentre, je suis fatigué et tout mon corps me fait mal mais je suis obligé de me lever encore. Le plus grave, c'est les routes qui sont gâtées et donnent mal de dos* ».

**D. F**, cliente de mototaxi abonde dans le même sens : « *Les routes de Bouaké sont délabrées. Nous avons toutes les difficultés pour sortir et rentrer chez nous. Les voitures ne peuvent pas rentrer dans le quartier à cause de l'état des routes. Donc, c'est avec les mototaxis, on se débrouille. Même là encore, souvent, ils tombent avec nous* »

Au-delà de ces difficultés, les conducteurs doivent faire face aux tracasseries policières, des syndicats de transporteurs et de la mairie. A longueur de journée, ces individus sont traqués pour le paiement de différentes taxes ou pots de vins. Ces activités se déroulant très souvent dans un cadre informel ou illégal constituent une opportunité de racket des agents de la mairie ou de la police. Des fois mêmes, des stratégies de contournements sont mises en place ou sont souvent pourchassés par les agents chargés de la régulation. *« Nous souffrons trop avec la mairie et la police. Dans ce travail même, on ne s'en sort pas, mais eux, ils ne nous laissent pas travailler tranquillement, ils prennent le peu que nous avons. Donc, souvent on se poursuit ici », révèle C O.*

Ces propos révèlent l'intensité de la traque dont font l'objet les conducteurs de mototaxis. **G. R.**, agent de police décrit la situation en ces termes : *« les chauffeurs de mototaxis ne sont jamais en règle. La plupart n'ont pas de permis de conduire à plus forte raison les papiers de la moto. Quand c'est comme ça, ils peuvent commettre beaucoup de dégâts sans traces. Donc, nous, on fait notre travail ».*

D'ailleurs depuis le 26 avril 2021, les éléments de la brigade routière de la gendarmerie nationale à Bouaké ont renoué avec l'opération « port de casque obligatoire » pour les conducteurs d'engins à deux et trois roues dans la commune. A cet effet, des contrôles inopinés et quelques fois musclés sont effectués chaque jour par les gendarmes. Des motocyclistes en infraction sont arrêtés et leurs engins saisis. Ceux-ci doivent payer sur place une contravention de 2000 FCFA valable pour la journée ou se munir d'un casque lors du retrait de sa moto. Cependant, les prix des casques à Bouaké ont doublé. Un casque qui ne coûtait que 5.500 FCFA, il y a quelques années coûte depuis janvier 2021, entre 10.000 FCFA, 12500 CFA voire 16.000 FCFA. Une situation qui constitue une perte de gains considérable des conducteurs de moto. **D. C.**, chauffeur de mototaxi, confie ne pas avoir les moyens de s'acheter un casque : *« chaque fois que les gendarmes m'arrêtent, je suis obligé de payer 1000 FCFA ou 2000 FCFA parfois même 3000 FCFA pour ne pas qu'ils confisquent ma moto, je ne gagne pas assez pour m'acheter un casque. C'est trop cher ».*

Le Commandant **T. K.**, responsable de la brigade routière de la gendarmerie nationale de Bouaké déclare que cette décision de port obligatoire du casque, qui n'est que le début du processus, sera appliquée rigoureusement.

Le sentiment d'insécurité lié à la présence des mototaxis constitue également une grande difficulté. Il suffit qu'un conducteur de mototaxis soit impliqué dans un accident de la circulation ou dans un braquage, pour que la population s'en prenne à tous les conducteurs de mototaxis, paralysant ainsi leur activité. En effet à Bouaké, c'est près de 100.000 motos et tricycles qui circulent chaque jour. Ce nombre impressionnant permet la suspicion qui se jette sur les conducteurs d'engins à deux et trois roues, quant aux fautes à l'origine des accidents. Selon une source proche du service des urgences du Centre hospitalier universitaire (Chu) de Bouaké, 80% de ces accidents sont dus à des motos dont les conducteurs n'avaient pas porté de casque.

Les conducteurs de mototaxis se plaignent aussi du coût du carburant qui ne cesse de grimper chaque 6 mois ou chaque année, tandis que le coût du transport lui, reste inchangé. Sur certains tronçons cependant, des conducteurs procèdent à des hausses des prix du transport. Mais ces décisions créent parfois des incompréhensions qui se terminent en bagarres avec les clients. Certains clients indéclicats une fois arrivés à destination, refusent même de payer le transport ou donnent une grosse coupure au conducteur qui éprouve des difficultés à leur rendre la monnaie. *« Les conducteurs de mototaxis se lèvent un matin et augmentent le coût du transport sans raison. Quand c'est comme ça, nous*

*dépensons trois fois plus. Souvent, on refuse de payer ou bien c'est la bagarre, c'est tout* » explique **K.**, un client.

La pression sociale constitue une autre difficulté à laquelle le conducteur doit faire face. Il s'agit bien des charges familiales, des frais de carburants et de réparations de la moto et de l'obligation de recette pour ceux qui ne sont pas propriétaires des motos. La recherche quotidienne de la satisfaction de ces besoins en rajoute au stress de ces conducteurs qui sont obligés de se trouver des stratégies d'adaptation.

## **2.2 La consommation de substances psychoactives comme béquilles face à la pénibilité du travail**

La consommation de SPA par les conducteurs de mototaxis avant, pendant ou après les heures de travail est considérée dans ce travail comme un élément d'adaptation et d'intégration harmonieuse de ces derniers. Cette habitude semble être une pratique assez répandue chez les conducteurs. Les comportements de consommation et les attitudes envers les SPA au sein du réseau professionnel influencent les perceptions de l'activité. Nous constatons selon nos données de terrain que la perception selon laquelle la drogue permet d'être insensible est la plus active chez les conducteurs de mototaxis. Pour eux, la drogue permet de vaincre la peur et la fatigue. La drogue est également une source d'inspiration et d'intégration dans le groupe. Pour ces conducteurs interrogés, la consommation de drogue constitue le socle de toutes leurs actions. Elle permet de stimuler l'ardeur au travail et de rendre inconscient du danger. Les conducteurs perçoivent dans la drogue des pouvoirs qui rendent insensibles face aux difficultés. Cette situation est bien illustrée par **BM**, conducteur de mototaxis : *« La drogue compte beaucoup pour nous dans notre travail. Il est difficile de travailler comme ça quand tu es "zieux clairs" (sobriété). Avec la drogue, on met la fatigue de côté. Elle permet de tenir en toutes circonstances. Elle nous assure une protection »*

Ces conducteurs reconnaissent à la drogue des vertus. Ils estiment que la drogue chasse la fatigue et donne le tonus et la puissance nécessaires. Elle contribue à neutraliser les hésitations et la peur à s'impliquer dans le travail. Ils parcourent souvent de longues distances à motos. Il faut donc une bonne condition physique pour tenir le parcours. La drogue permet donc de refouler la fatigue et de se faire valoriser aux yeux des amis.

Aussi, pour se faire intégrer et respecter dans la gare, faut-il marquer par un acte choquant. Le degré de violence et de cruauté avec lequel on agit permet de tenir face aux syndicats de transporteurs. *« D'abord, la drogue est une source d'inspiration. Elle donne le courage d'affronter le terrain même quand tu hésites. Souvent, les syndicats "nous proprio" (purchassent). Mais, avec la drogue, on a très souvent la chance de pouvoir nous en sortir. »*, déclare **DD**. Dans ce contexte, la connaissance de la dangerosité liée aux produits n'en limite pas leur consommation car selon les usagers, ces produits viennent compenser la pression et les difficultés liées à l'activité. Pour les conducteurs, les usages viennent ensuite atténuer et occulter les risques de chômage, de misère et d'abandon de la société auxquels ils sont confrontés. *« Ce qui fait peur là, c'est comment nourrir ta famille, comment payer ton loyer, comment te soigner et payer tes médicaments, parce que quand tu n'as rien tout le monde t'abandonne. C'est ça qui nous fait peur, ce n'est pas la drogue qui nous effraie. Au contraire, les médicaments là nous arrangent »*, affirme **DD**

A l'analyse des discours de certains de nos enquêtés, l'on se rend bien compte que les perceptions que les conducteurs de mototaxis ont de la drogue, contribuent fortement à faciliter leurs pratiques de consommation de drogues. D'après leurs propos, ils semblent maîtriser les usages de drogues,

privilégiant par exemple au niveau des dépresseurs et tranquillisants, les benzodiazépines ayant des effets agréables de confort, de détente, de relaxation, de bien-être et de désinhibition, par rapport aux barbituriques qui entraînent un endormissement brutal, des troubles de l'équilibre ou une démarche hésitante. Concernant les stimulants, les doses et les temps de consommations sont contrôlés. Les usagers utilisent des techniques pour dissimuler les odeurs que provoquent certains produits ou atténuer leurs effets et ne pas perdre la clientèle. Par exemple, ils boivent du jus d'orange, de citron, mâchent du swing-gum ou fument une cigarette. Certaines substances sont désignées par des noms d'emprunt pour camoufler leur consommation de substances psychoactives ou leurs activités illicites. Car, cela pourrait attirer des ennuis avec la police ou faire perdre la clientèle. Par exemple, la cocaïne est appelée « la Blanche, MousoGbê, Nonnonmougou ». Le tramadol est appelé « TrinmouTrinmou ou Monter descendre », quand l'éphédrine est désignée par « MousoKôro ou Sékou Touré, ou Caterpillar ». D'autres surnoms comme « taxi compteur », « riz gras », « Beret rouge » sont employés pour désigner les drogues consommées. Selon les acteurs, il faut surtout éviter que les clients soupçonnent toute consommation de substances psychoactives, qui serait synonyme de perte de la clientèle. « Ces chauffeurs-là sont très souvent sous l'effet de l'alcool ou de la drogue. En ce moment-là, ils deviennent très dangereux. Ils sont agressifs, n'écoutent plus les interpellations et créent des accidents. Quand je soupçonne qu'il n'est pas lucide, je ne monte pas derrière lui », déclare L. S., client de mototaxi. Quand un conducteur n'a pas la possibilité d'accéder à certains produits à cause de problème d'ordre financier ou d'accès à un réseau de revente, il a recours à des usages alternatifs compensatoires via des produits détournés de leur usage habituel vendus dans les rues et carrefours de la ville ou à des plantes traditionnelles comme le "Batannan".

Ainsi, croyant fortement aux pouvoirs des drogues, ne peuvent-ils s'empêcher d'en consommer pour espérer avoir l'effet escompté. Cette situation témoigne parfaitement du lien qui existe entre l'activité de conducteur de mototaxis et la consommation de substances psychoactives.

### **2.3 Les mototaxis comme moyens de dissimulation, de convoyage et de distribution de drogues.**

Les mototaxis initialement dédiées aux transports des usagers sont souvent utilisées à d'autres fins par les conducteurs. Ils sont très souvent utilisés comme moyens de convoyage et de distribution de drogues. Ces derniers ayant la maîtrise totale de la cartographie de la ville sont très souvent utilisés par les dealers pour éviter tous soupçons. Ainsi, des cargaisons de drogues (cannabis, médicaments psychotropes) sont dissimulées sous le siège, les phares, dans les capots couvrant la croix de la moto ou souvent dans les sacs à dos. Une fois dissimulés, ces colis sont convoyés par ces conducteurs pour être distribués à des destinataires préalablement identifiés. Ces colis sont généralement embarqués depuis les gares des compagnies de cars de transport pour être acheminés dans des villas ou domiciles privés, des fumoirs, maquis ou bars. Ces conducteurs servent donc de relais entre les dealers (grossistes) et les détaillants. Ces livraisons se déroulent très souvent très tard dans la nuit. Mais, il arrive que des livraisons soient faites la journée, alors cette activité est couverte avec le transport d'un usager de moto potentiel allant dans le sens de la livraison du colis. A la suite de la livraison, le destinataire devra confirmer qu'il a accusé réception du colis à travers des codes. Une fois, la confirmation donnée, le conducteur retourne prendre son quota (rémunération) ou reçoit un dépôt financier sur son numéro de téléphone. La rémunération varie entre 20 000 et 50 000 FCFA par course et en fonction de la quantité du colis. **DF**, conducteur de mototaxis, illustre bien cette situation « Mon vié, c'est dans ça, on gère un peu la famille. Sinon notre métier là, ça ne va pas. Les taxes, les frais de réparation et autres font qu'on se retrouve à zéro à tout moment. Avec ce business, j'arrive à gérer les charges un peu ».



Il peut arriver également qu'un conducteur soit propriétaire de fumoir. Dans ce cas, il se sert de la moto pour approvisionner son fumoir. Le métier de mototaxi devient donc une activité écran ou de couverture permettant de masquer son trafic de drogues. Selon **Z. U.**, conducteur de mototaxi, « *il n'y a rien dans travail de mototaxi. Si tu n'as pas soutenu ça avec une autre activité, ton propriétaire de maison va te chasser, parce que tu ne pourras pas payer le loyer. C'est pourquoi, j'ai créé mon petit djassa(fumoir) que j'alimente de temps en temps avec ma moto sans bruit. C'est ce qui me fait tenir* ».

Comme on peut le noter, les conducteurs de mototaxis se muent en passeurs de drogues en fonction des circonstances pour arrondir les fins de mois. Cette activité bien que risquée est utilisée comme stratégie d'adaptation face à la pénibilité du travail et une clientèle qui se fait de plus en plus rare. Cette rareté s'explique d'abord par la concurrence menée par les autres moyens de transport (minibus, bus, taxis-communiaux), plus sécurisés, même s'il y a plusieurs endroits qui leur sont inaccessibles. Certains passagers préfèrent marcher de longues distances à pied à cause des risques encourus en utilisant les services des mototaxis. D'autres se fient aux préjugés attribués aux conducteurs de mototaxis (violents, agressifs, drogués), optent pour l'achat de leur propre moto dès qu'ils en ont les moyens. Cependant, en dépit des gains engrangés dans ce business, plusieurs conséquences en découlent.

### 3. Conséquences sociales et sanitaires de la consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis

Les drogues perturbent les sens et la capacité du cerveau à traiter correctement les informations. Elles entraînent une baisse de la vigilance, de l'attention, une perte de la maîtrise de soi et un allongement du temps de réaction face à un danger. Elles favorisent également la distraction, l'impulsivité, le sentiment de toute puissance et la prise de risque. A ce titre, la consommation de substances psychoactives sert de moyen pour les conducteurs de mototaxis pour agresser ou violenter les populations. Cette assertion se confirme par les actes de violences, les vols et les bagarres perpétrées quotidiennement par les conducteurs sur les usagers de ces mototaxis. Les effets de ces usages de substances pouvant causer des confusions, cela entraîne de plus en plus d'agressions et vols à l'encontre des populations avec l'utilisation de motos. Les clients subissent régulièrement les violences de ces chauffeurs. **Q.K**, victime, en témoigne : « *Moi-même, j'en ai été victime et je connais aussi des personnes qui ont subies le même sort. J'ai pris une mototaxi, arrivé sur une piste, il m'a fait croire qu'il garant pour uriner et il m'a dépouillé de tout ce que j'avais. Il était très menaçant, je sentais qu'il était sur l'effet de la drogue. D'autres proches ont signalé avoir été victimes de ces mêmes chauffeurs* ».

Toutefois, certaines substances occasionnant une mauvaise coordination et une perturbation de l'automatisme, leur consommation rend ces conducteurs également vulnérables et deviennent eux-mêmes des victimes. Ils subissent plusieurs formes de victimisations notamment des agressions physiques et verbales, des vols de motos ou de recettes, des propos haineux et des représailles. Les conséquences sanitaires de la consommation de ces substances sur les conducteurs sont remarquables. Leur usage entraîne à long termes des problèmes de forte dépendance, psychiques et sanitaires. L'on assiste alors à une altération de la vigilance, des réflexes, des capacités de mémoire et de concentration. Des complications psychiatriques ont été signalées par des conducteurs eux-mêmes (schizophrénie, hallucinations, dépression). Des problèmes cardiaques, des, des maladies respiratoires et des hypertensions ont été signalés depuis la consommation de ces produits.

Au-delà, de ces conséquences, les conducteurs de mototaxis font souvent l'objet d'arrestations policières pour non-respect de la réglementation routière et pour détention illégale des drogues. Egalement des règlements de compte entre dealers sont souvent signalés et n'épargnent pas ces chauffeurs d'engins à deux roues qui sont parfois pris pour cibles.

Les accidents de la route constituent l'une des principales conséquences de la consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis. Les conducteurs sont impliqués dans les 3/4 des accidents de la route (Binaté, 2017). Selon le ministère du transport (2021), les accidents de la route occasionnent en moyenne 600 morts et 1300 blessés en Côte d'Ivoire, chaque année. Les engins à deux et trois roues sont fortement cités dans ces drames. Les statistiques des sapeurs-pompiers (2017) révèlent que, sur 10 accidents signalés, les motos sont impliquées dans 08 accidents. Dans la même veine, une étude conduite par le service de traumatologie du CHU de Bouaké en 2013 a notifié 1076 accidents de la voie publique dont 79,7% ont impliqué les motos (Krah et al., 2013). Même les enfants ne sont pas épargnés par les dommages causés par les motos. Selon Béné et al. (2020), les enfants sont victimes de graves accidents de la voie publique impliquant une moto à Bouaké. Sur 537 enfants victimes d'accidents de la voie publique, 165 cas impliquaient une moto, soit 30,7%. En effet, c'est à des scènes extrêmement horribles que l'on assiste souvent sur les voies publiques. Les victimes principales varient généralement entre les cas de graves traumatismes cérébraux, graves blessures ou encore mort immédiate. Cela dit, les rares rescapés ont une grande probabilité de garder des séquelles invalidantes le reste de leur vie. « *Vous comprenez maintenant pourquoi nous traquons. Ils font trop de dégâts. Il y a souvent des handicapés à vie, troubles mentaux, des morts laissant des familles dans la désolation* », affirme un agent de la mairie de Bouaké.

Secteur d'activité insuffisamment réglementé, le taxi-moto est à l'origine de beaucoup d'accidents de la circulation. En effet, il n'existe pas pour les conducteurs de taxi-moto un suivi rigoureux des textes qui les astreignent au respect des obligations en matière de code de la route. Il en résulte un laisser-aller que même les forces de sécurité n'arrivent pas à contrôler.

#### 4. Discussion des résultats

Cette étude a porté sur le trafic et consommation de drogues comme stratégies d'adaptation face à des conditions de travail difficiles chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké. L'environnement de travail des conducteurs de mototaxis est émaillé d'énormes difficultés. Celles-ci vont de l'environnement spatial, en passant par les tracasseries pour aboutir à la pression sociale dont ils font l'objet au quotidien. Ainsi, ces derniers se tourneront vers des activités délictueuses (consommation de substances psychoactives, vente et distribution de drogues) comme stratégies d'adaptation face à des conditions de travail qui se veulent de plus en plus précaires. Ces différentes données montrent que les mototaxis assurent en grande partie le transport interurbain à Bouaké. Socialement et économiquement bénéfiques pour les populations, ils sont vite devenus des moyens de facilitation de l'agir délinquant voire d'infractions de tout genre et de criminalité. Les chiffres relatifs aux conséquences de la consommation de drogues chez les conducteurs et à l'utilisation de la moto comme moyen de distribution de la drogue sont inquiétants et méritent d'être mis en évidence.

Ces données renforcent les résultats des travaux portant de façon générale sur la consommation de drogues et la criminalité routière. Nos résultats convergent vers un ensemble de travaux sur les motivations de l'engagement dans le trafic de drogues et dans la criminalité routière (Fafard, 2014 ; Bisiou, 2016 ; Binaté, 2017 ; Djouini, 2018). L'appât du gain financier constitue l'une des motivations pour s'engager dans le commerce de drogues. Ce trafic répond à plusieurs besoins d'ordre

socioéconomiques. Il permet à celui qui le pratique d'avoir gratuitement sa consommation s'il en consomme, d'engranger des sommes colossales brutes et d'avoir une reconnaissance sociale (Fafard, 2014). Djouini (2018), Beck et al. (2013) analysent les liens entre les conditions de travail et la consommation de SPA. Ils révèlent que chez les employés confrontés à des problèmes dans leur vie professionnelle, une hausse de l'usage de SPA est observée. Nos résultats rejoignent également ceux de Bénéié et al. (2020) et de Krak et al. (2013) qui insistent sur l'implication des mototaxis dans les accidents de la voie publique. Ils relèvent les conséquences indéniables et les victimes collatérales engendrées par ces engins à deux roues.

Les résultats de ce point de vue, valident la théorie de référence. La théorie du choix rationnel de Cusson (1998) stipule que l'acte criminel devrait en principe, procéder de choix, poursuivre un but, être une tentative d'adaptation ou de solution à un problème. Notre réflexion s'inscrit dans cette logique dans la mesure où les actions des acteurs sont guidées par le gain financier que rapportent l'activité qu'ils exercent et la valorisation de la réussite sociale quel que soit l'origine qui en découle.

Cependant, en dépit de la validation des résultats des limites théoriques et méthodologiques sont à relever. Celles-ci sont d'abord liées aux choix des enquêtés qui s'est fait sur une base volontaire et ne disposant pas de base de données des conducteurs de mototaxis à Bouaké. Ensuite, les statistiques disponibles concernaient l'ensemble des accidents de motos dans la ville et il est difficile de spécifier ceux causés par les mototaxis et de lien avec leur consommation de drogues. Enfin, les informations recueillies ont été essentiellement sur la base d'autorévélations, n'ayant pas d'outils de mesure du degré de consommation des substances psychoactives.

## Conclusion

La présente contribution, en définitive, adresse laproblématique du trafic et consommation de drogues comme stratégies d'adaptation face à des conditions de travail difficiles chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké. L'objectif de ce travail est d'analyser les pratiques de consommation et de trafic de drogues comme stratégies d'adaptation chez les conducteurs de mototaxis en lien avec leurs conditions de travail à Bouaké. Au regard de cet objectif, il ressort que le système d'organisation déployé, l'usage de drogues et l'utilisation des mototaxis comme moyens de distribution et de vente de drogues constituent des stratégies d'adaptation sociale pour ces acteurs.

Le protocole méthodologique retenu comprend l'administration d'un questionnaire, d'un guide d'entretien et d'une grille d'observation sur un échantillon de 200 enquêtés obtenus par choix volontaire.

En termes de réponses face à cette situation, il faut une réelle volonté politique, une moralisation de la vie publique et la création d'activités génératrices de revenus pour les jeunes. Les actions de l'Etat devraient ainsi être axées sur l'encadrement du secteur des mototaxis et sur la formation des acteurs.

## Références bibliographiques

- ALOKO, N., 1999, Les taxis communaux ou « woro-woro » et l'environnement des transports urbains collectifs à Adjamé (Abidjan Côte d'Ivoire). *Géo-Eco-trop*, N°23 pp143-159, Bruxelles
- ALOKO, N., 2001, Cocody et les taxis communaux : logiques de fonctionnement des réseaux. *Revue Ivoirienne des Lettres et Sciences Humaines*, Abidjan, pp 117-132
- ALOKO, N., 2001, *Les taxis « woro-woro » dans l'espace communal de Koumassi (Abidjan, Côte d'Ivoire)*, in revue *CAMES*, série B, Ouagadougou, volume 3 N°001, pp 1-21
- ALOKO, N. et GUELE, G., 2016, Intégration des motos-taxis dans le réseau de transport public : cas du département d'Oumé (Côte d'Ivoire). *Revue canadienne de géographie tropicale/Canadian journal of tropical geography* [En ligne], Vol. (3) 1. Mis en ligne le 05 mai 2016, pp. 49-57. URL : <http://laurentienne.ca/rcgt>
- AMOUGOU, M. A. B., 2010, Le phénomène des motos-taxis dans la ville de Douala : crise de l'État, identité et régulation sociale : une approche par les Cultural Studies. *Anthropologie et Sociétés*, 34(1), 55–73. <https://doi.org/10.7202/044196ar>
- AYA, K., 2011, *Comprendre l'importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines, une perspective d'économie politique*. In document d'analyse SSTAP n°13. Série transport urbain.
- BECK, F., GUIGNARD, R., HAXAIRE, C., MOIGNE, P.L., 2014, Les consommations de médicaments psychotropes en France. *La Santé en action*, 47-49.
- BECK, F., GUIGNARD, R., LEON, C., MENARD, C., RICHARD, J.B., 2013. Usage de substances psychoactives et milieu de travail. *La Santé en action*, 42-44.
- BENIE, A., C. et al., 2020, Données épidémiologiques des accidents de motos chez l'enfant au Centre Hospitalier Universitaire de Bouaké (Côte d'Ivoire). *Rev Int Sc Méd* ; 22 (1), pp. 21-26.
- BINATE et.al., 2017, Criminalité routière : Le cas des engins à deux roues à Korhogo. *The International Journal of Social Sciences and Humanities Invention* 4(2): 3253-3260.
- CUSSON, M., 1998, *La Criminologie*. Paris : hachette supérieure.
- DIAZ, L., ET AL., 2010, Entre contraintes et innovations : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne, dans *Espace populations sociétés*, pp 337-348
- DIAZ, L., PLAT, PASCAL POCHET, SAHABANA, 2007, La diffusion des taxis-motos dans l'Afrique urbaine au sud du sahara. ASRDLF. Les dynamiques territoriales : débats et enjeux entre les différentes approches disciplinaires - XLIII<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLF, 11, 12 et 13 juillet 2007, Grenoble/Chambéry, France, 2007, Grenoble, Chambéry, France. 17 p. halshs-00175729
- DJOUNI, A., 2018, Les impacts et conséquences de la consommation de substances psychoactives (cannabis) sur les milieux de travail et les programmes de prévention en entreprise. *Revue de la littérature. Montréal* : Institut universitaire sur les dépendances du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. ISBN : 978-2-550-80524-3
- DUREAU, C. IMBERT, 2019, Mobilités dans la ville et changements urbains. *Étudier les migrations internationales*, chap.3, 978-2-86906-695-3. Halshs-02378957
- GUEZERE A., 2012, *Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux*. *Géographie Économie Société*, Vol. 14, n°1, Lavoisier, pp. 53-72, <http://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2012-1-page-53.htm>
- INSERM, 2012. *Médicaments psychotropes : consommations et pharmacodépendances*, Paris, Inserm. Expertise collective Inserm. Rapport complet, XII-586 p.
- IRENE, K., 2007, Régulation des transports populaires et recomposition du territoire d'Abidjan. Thèse de doctorat, université de bordeaux 3. P 311.

KOUAKOU A., 2017, Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations. *EchoGéo* [Online], 40 | 2017. URL: <http://journals.openedition.org/echogeo/14882>; DOI: <https://doi.org/10.4000/echogeo.14882>.

KRAH, K. L. et al., 2013, Données épidémiologiques des accidents de motos aux urgences chirurgicales de CHU de Bouaké. *Rev Int Sc Méd* ; 15(3), pp. 161-64.

LOMBARD ET NINOT, 2012, Des mobilités aux transports. *Regards croisés en Afrique de l'Ouest, EchoGéo* [En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 10 août 2021.

MARCHAIS, 2009, Règles publiques, règles privées : les taxis-motos au Bénin. *Alternatives économiques* | « *L'Économie politique* » 1 n° 41 | pages 59 à 68 ISSN 1293-6146 ISBN 9782352400387 DOI 10.3917/leco.041.0059

NOUPKO, A., 2004, Les taxis-motos Zémidjan à Porto Novo et Cotonou », *dans Autrepart* n°32 pp 135-148.