

UNIVERSITE FELIX HOUPHOUET
BOIGNY ABIDJAN- COCODY

ANNEE ACADEMIQUE
2012-2013



UFR : CRIMINOLOGIE

THESE DE DOCTORAT UNIQUE
OPTION : PSYCHOLOGIE CRIMINELLE

**L'INSECURITE DES PERSONNES
ET DES BIENS DANS LES GARES
ROUTIERES D'ABIDJAN**

Soutenu publiquement le Mardi 09 Juillet 2013 par :

GAULITHY KONAN GEORGES

Jury :

Président : **Pr Roch YAO GNABELI**, Professeur Titulaire

Directeur : **Pr Alain SISSOKO**, Professeur Titulaire

Rapporteur, Co-directeur : **Pr Opadou KOUDOU**, Professeur Titulaire

Examineur : **Pr Jonas Guehi IBO**, Maître de Recherches

Membre : **M. Gbaklia Elvis KOFFI**, Maître de Conférences

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : CONSIDERATIONS THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE...	10
CHAPITRE I : CONSIDERATIONS D'ORDRE THEORIQUE.....	11
CHAPITRE II : CONSIDERATIONS D'ORDRE METHODOLOGIQUE.....	59
CONCLUSION PARTIELLE (1 ^{ère} PARTIE)	68
DEUXIEME PARTIE : MANIFESTATIONS ET FACTEURS EXPLICATIFS DE L'INSECURITE DANS LES GARES ROUTIERES.....	69
CHAPITRE I : PRESENTATION DES GARES.....	70
CHAPITRE II : MANIFESTATIONS ET FACTEURS EXPLICATIFS DE L'INSECURITE DANS LES GARES ROUTIERES.....	87
CONCLUSION PARTIELLE (2 ^{ème} Partie)	173
TROISIEME PARTIE : CONSEQUENCES ET PROPOSITIONS DE SOLUTIONS.....	174
CHAPITRE I : CONSEQUENCES DE L'INSECURITE.....	175
CHAPITRE II : PROPOSITIONS DE SOLUTIONS.....	213
CONCLUSION PARTIELLE (3 ^{ème} PARTIE).....	225
CONCLUSION GENERALE.....	226
BIBLIOGRAPHIE.....	230
ANNEXES.....	250
TABLE DES MATIERES.....	299

DEDICACE

Mon âme, bénis l'Eternel ! Eternel mon Dieu tu es infiniment grand !

Psaumes 104-1.

A feu AKA Adjo Amélie, ma chère mère.

A mon père KOUAKOU Kouassi Eugène ainsi qu'à toute ma fratrie.

A mademoiselle MOULY Naomie, merci pour ton soutien et tes encouragements constants ; que Dieu te bénisse abondamment.

A messieurs KOUADIO Richard et famille, DOMAGNI Eugène et famille, KOUAME Charles Hervé et famille, ABLAN et famille.

A messieurs KOUASSI Jean-Claude et ABOUDOU Célestin, merci pour votre soutien sans faille.

A messieurs OUATTARA Abou, TRAORE Arouna, TOROU Urbain, ASSOUAN Jean-François, DIALLO Mohamed, merci pour toutes ces années que nous avons passées ensemble.

A toutes mes amies : EHUI Sonia, ASSAOURE Rolande, AGBANAN Mireille, AKIRI Marina...

A toute la promotion DEA 2005-2006.

Que le Seigneur vous bénisse et vous garde dans les creux de ses mains.

REMERCIEMENTS

Ce travail de recherche a pu connaître son aboutissement grâce au concours et à la sollicitude constante de certaines personnes à qui nous voulons, du fond du cœur, dire merci.

Nos pensées vont à l'endroit du Professeur SISSOKO Alain, Doyen de l'UFR Criminologie et directeur de cette thèse, qui s'est toujours montré disponible et très proche de ses étudiants quel que soit le niveau étude.

Nous pensons également au Professeur KOUDOU Opadou, co-directeur et encadreur de cette thèse, qui n'a ménagé aucune énergie, encore moins son temps pour nous orienter et guider tout le long de ce travail.

Nous ne saurions oublier les Professeurs IBO GUEHI Jonas et KOFFI Elvis GBAKLIA qui ont bien voulu donner de leur temps pour instruire ce travail.

Nous pensons, aussi, à tout le corps enseignant de l'UFR Criminologie. Nous pensons particulièrement aux Docteurs AKADJE Mathieu et YOBOUET Henri (vice-doyens) pour leurs conseils avisés et leurs encouragements incessants tout au long de ce travail de recherche.

Que tout le personnel administratif de l'UFR Criminologie reçoive ici toute notre gratitude.

Cette étude a été rendue possible grâce à l'appui technique, l'encadrement et le soutien financier de certaines personnes. C'est pourquoi nous tenons à remercier particulièrement :

- Le commissaire divisionnaire KOUADIO BENOIT, Préfet de Police d'Abidjan ;
- Le commissaire KRAMO AGNON-ALLEBE, Chef du district de Police d'Adjamé ;
- Le commissaire COULIBALY FANGNAN YACOUBA, Chef du district de Police d'Abobo ;
- Le commissaire principal OUATTARA FRANCIS NIELBIEN, Chef du district de Police de Yopougon;
- Le commissaire BAKAYOKO IBRAHIMA, commissaire du 3^{ème} Arrondissement d'Adjamé ;
- Le commissaire LOROUGNON, commissaire adjoint du 27^{ème} Arrondissement d'Adjamé ;
- Le commissaire KOUAME ARTHUR LEZOU, commissaire du 16^{ème} Arrondissement de Yopougon ;
- Le commissaire SIDIBE MOUANIN, commissaire du 32^{ème} Arrondissement d'Abobo ;
- Tous les officiers et sous-officiers de ces différents commissariats visités ;

- Le commandant de la 1^{ère} Légion Départementale de Gendarmerie d'Abidjan ;
- L'adjudant-chef GNADOU, commandant de la Brigade de gendarmerie d'Adjamé ;
- Tous les adjudants, MDL-chef, MDL des différentes brigades de gendarmerie visitées ;
- Monsieur KOUAME N'SIKAN, fondateur de la compagnie UTB ;
- Tous les chefs de gare de la compagnie UTB qui nous ont accueillis de manière sympathique.
- Monsieur SYLLA YOUSOUF, maire de la commune d'Adjamé et tous ses collaborateurs ;
- Monsieur AMICHIA FRANCOIS, maire de la commune de Treichville et tous ses collaborateurs ;
- Monsieur TOUNKARA ADAMA, maire de la commune d'Abobo et tous ses collaborateurs ;
- Monsieur GBAMNAN DJIDAN JEAN FELICIEN, ancien maire de la commune de Yopougon et tous ses collaborateurs ;
- Monsieur KACOU PAUL, Secrétaire National de la Fédération Nationale des Commerçants de Côte d'Ivoire
- La direction du Syndicat National des Transporteurs, Marchandises et Voyageurs de Côte d'Ivoire (SNTMVCI) ;
- Le président de la Coordination Nationale des Gares Routières de Côte d'Ivoire (CNGRCI) et tous ses collaborateurs pour leur inlassable appui ;
- Tous les chefs de gare que nous avons approchés pour la réalisation de cette thèse ;
- Monsieur et madame KOUADIO Richard ;
- Monsieur et madame DOMAGNI Eugène ;
- Mademoiselle ASSAOURS Colette ;
- Monsieur DIALLO MOHAMED.

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui de près ou de loin, nous ont aidés dans la préparation et la réalisation de ce travail.

Que l'Eternel vous bénisse et vous le rende au-delà de vos espérances !

LISTES DES TABLEAUX ET FIGURES

Liste des tableaux

N° 1 : Répartition des auteurs d'infraction se l'opinion des enquêtés.....	92
N°2 : Répartition des tranches d'âges des délinquants.....	94
N°3 : Répartition des infractions selon le sexe.....	96
N°4 : Rapport entre le type d'infraction et le sexe.....	97
N°5 : Statut matrimonial des délinquants.....	101
N°6 : Répartition des personnes ayant entendu parler d'agression sur les gares.....	107
N°7 : Répartition des personnes ayant entendu parler d'agression sur chaque gare.....	108
N°8 : Répartition des victimes d'agression dans les gares.....	109
N°9 : Répartition des victimes d'agression sur chaque gare.....	111
N°10 : Victimisations répétées.....	115
N°11 : Répartition des victimisations au sein de la population d'enquête.....	115
N°12 : Répartition du sentiment d'insécurité sur les gares.....	117
N°13 : Répartition du sentiment d'insécurité selon le moment de la journée.....	119
N°14 : Répartition détaillée des infractions.....	121
N°15 : Répartition des grands groupes d'infraction.....	130
N°16 : Répartition des effets psychologiques de l'insécurité sur les usagers.....	176

Liste des figures

N°1 : Organigramme d'une gare UTB.....	84
N°2 : Diagramme présentant les tranches d'âge des délinquants.....	94
N°3 : Diagramme présentant les infractions selon le sexe.....	96
N°4 : Histogramme présentant le rapport entre le type d'infraction et le sexe.....	98
N°5 : Diagramme présentant le statut matrimonial des délinquants.....	101
N°6 : Diagramme présentant la répartition des victimisations au sein des enquêtés.....	116
N°7 : Histogramme présentant la répartition détaillée des infractions.....	121
N°8 : Diagramme présentant la répartition des grands groupes d'infractions.....	130
N°9 : Diagramme portant sur la répartition des effets psychologiques de l'insécurité.....	177
N°10 : Schéma explicatif du trauma selon LEBIGOT.....	186

AVANT-PROPOS

La criminalité, phénomène social, connaît des variations en fonction de l'environnement dans lequel elle évolue. Lorsque nous remontons l'échelle du temps, nous remarquons que l'histoire de ce phénomène (criminalité) est liée à l'existence des sociétés humaines. Des sociétés les plus anciennes aux sociétés contemporaines, il est loisible de constater que la criminalité a transcendé les époques. Elle se joue des frontières géographiques tracées par l'homme pour se retrouver partout dans le monde. La criminalité a donc un caractère spatio-temporel.

En outre, nous admettons avec DURKHEIM (1987 : 67) que « ..., *le crime est normal parce qu'une société qui en serait exempte est tout à fait impossible.* ». Ainsi, le fait de penser un seul instant que nous pourrions avoir des sociétés "pures", débarrassées de la criminalité serait illusoire et utopique. La criminalité, à l'image de l'ombre d'une personne, est liée à l'existence et au fonctionnement des sociétés humaines, qui plus est, sont dynamiques. Cependant, lorsque cette criminalité prend des proportions inquiétantes, elle suscite des débats et invite à l'action afin de préserver les acquis des institutions et des membres qui constituent cette société (vies et biens des personnes). L'inaction face à la montée de la criminalité remettrait en cause l'existence même de cette société qui semblerait, dès lors, condamner à une disparition. Que faire dans ces conditions ?

S'il est vrai qu'il faille lutter contre la criminalité, il convient de voir et comprendre les moyens à utiliser pour parvenir à cette fin. Tel le médecin, qui avant de faire son pronostic passe d'abord par une phase de diagnostic, nous pensons que le phénomène criminel avant d'être combattu doit être compris.

Selon PINATEL (1971 : 11) :«(...) *, Le facteur déterminant est tout simplement qu'un peu partout dans le monde, la criminalité a dépassé le seuil à partir duquel, elle cesse d'être un phénomène résiduel pour devenir politique. C'est parce que la criminalité inquiète, qu'elle devient un objet privilégié de recherche scientifique.* ». Dès lors, le phénomène criminel mérite d'être étudié afin d'être mieux compris. D'où l'importance de la criminologie, qui se pose comme une science et se donne pour objectif de chercher à comprendre, expliquer et prévenir le phénomène criminel dans toutes ses composantes (le crime, le criminel et la victime.).

La criminologie se présente ainsi, comme une science qui pourrait participer, en ce qui la concerne, à la reconstruction de la société ivoirienne qui se remet péniblement d'une décennie de crise politico-militaire. Dans ce sens, nous pensons que cette recherche hypothético-déductive aiderait, à son niveau, non seulement les organisations gouvernementales et non

gouvernementales, à avoir des données sur la question, mais surtout de participer à l'essor de la criminologie en Côte d'ivoire.

INTRODUCTION GENERALE

L'homme est un être vivant qui a vocation à vivre en société a-t-on coutume de dire. Ce besoin de vivre, de croître, de s'épanouir, en un mot de se construire en société est important dans la mesure où ce dernier (l'homme) y trouve un certain nombre d'éléments indispensables pour sa réalisation. Ainsi, lorsque nous remontons l'échelle du temps, nous remarquons que les premiers êtres humains ont dû mettre en commun leur force, dans un souci d'efficacité et de survie, pour cultiver leurs champs, chasser le gibier, vivre en communauté (vivre dans les cavernes puis construire des logis), et surtout pour assurer leur sécurité. Ce besoin de sécurité s'est avéré pour eux un impératif, en ce sens qu'ils devaient faire face à des animaux, aussi puissants que féroces, mais aussi à la guerre que leur livraient leurs congénères pour le contrôle des aires giboyeuses.

Ce besoin de sécurité a toujours été l'une des préoccupations fondamentales de l'homme parce qu'il lui permet de préserver ses biens, mais au-delà, de préserver sa vie. C'est ainsi que tout le long de l'histoire, divers peuples ont élaboré des stratégies et mécanismes pour protéger leur vie ainsi que leurs biens des agressions orchestrées par les peuples qui désiraient entrer en possession de leurs biens et les soumettre à leur domination. En effet, c'est pour préserver leur sécurité que l'empire chinois, sous l'impulsion de QUIN Shiuangdi¹, a bâti une longue muraille afin de se protéger des attaques et autres invasions meurtrières des cavaleries Mongoles.

Il en est de même pour la muraille de Jéricho² érigée par les cananéens. Cette muraille a été construite pour préserver les richesses dont regorgeaient leurs terres de toutes les convoitises des peuples environnants.

En outre, durant le moyen âge, les populations de l'Europe ont édifié des fortifications et des châteaux pour se mettre à l'abri des diverses invasions de ceux qui enviaient leurs terres. A cet effet, CUSSON (2008a : 429) croit savoir que « *La surveillance paraît indissociable de la sécurité. Pour voir venir le danger, les gens ont de tout temps voulu mettre sur pied un dispositif de surveillance. Dans les villes du moyen âge, des tours étaient érigées pour scruter l'horizon à l'affût de toute menace* ».

¹La construction de la muraille de Chine débuta sous l'empereur QUIN Shiuangdi. Elle eut lieu entre le III^{ème} Siècle avant Jésus-Christ et le XVII^{ème} Siècle après Jésus-Christ. Elle mesure 6700 Km de distance. Dès son origine, la muraille eut pour fonction de protéger la frontière Nord de la Chine des cavaleries nomades (Mongoles) opérant le long de la frontière.

Source www.wikipédia.fr, consulté en Juin 2010.

² La muraille de Jéricho a été érigée 8000 ans avant notre ère. Elle a une hauteur de 6 mètres, une tour de 8,5 mètres de diamètre et une hauteur de 8 mètres de hauteur.

Source : www.interbible.org/interBible/caravane/voyage/2007/voy_070126.html

Par ailleurs, les habitants du village de Soko¹, dans le même souci de préserver leur vie ainsi que leurs biens des attaques de Samory TOURE² et ses guerriers, ont eu recours aux services d'un féticheur afin que celui-ci les protège.

Les différentes formes de souveraineté qui se sont succédé tout le long de l'histoire de l'humanité ont toujours eu à l'esprit ce besoin de sécurité. Avec l'avènement de la République, la primauté de la sécurité demeure une question essentielle pour les citoyens. C'est en ce sens que pour HOBBS (1971 : 144) « *Le but de la République est la sécurité des particuliers* ». Par ailleurs, pour LOCKE (1967 : 76-77) « *La fin capitale et principale en vue de laquelle les hommes s'associent dans les Républiques et se soumettent à des gouvernements, c'est la conservation de leurs propriétés* ». A partir de ce moment, le rôle initial dévolu à la République est de veiller à ce que la sécurité, des personnes et de leurs biens, soit assurée. Il incombe, selon WIEVIORKA (1997), à l'Etat de protéger le citoyen, en échange de quoi celui-ci renonce à se défendre lui-même et accepte de désarmer. En somme, comme le dirait ROSANVALLON (1992), l'Etat a pour fonction de protéger les acquis (vie et/ou la propriété de ses membres, de ses citoyens). S'il advenait, que cet Etat, aux dires de DUPONT (2008), n'était pas en mesure d'assurer à ses administrés un minimum de sécurité, celui-ci verrait son autorité et ses capacités à gouverner sérieusement remises en question. A partir de ce moment, l'on parle d'Etat faible ou défaillant.

L'Etat, tout en préservant la sécurité et la pérennisation des institutions ainsi que des différentes structures qui permettent son fonctionnement, a pour devoir sinon obligation d'assurer la protection des biens et la vie des individus qui vivent sur son territoire. Ainsi les citoyens, pour en revenir au contrat social qui les lie à l'Etat, en échange de leur soumission à l'Etat ainsi qu'à ses lois, ont en retour droit à l'assistance, à la solidarité et à la protection de celui-ci. L'article 3 de la déclaration universelle³ des droits de l'homme reconnaît cela. Cet article stipule que «*Tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne*». Ce droit à la sécurité des personnes ainsi que de leurs biens a été ultérieurement repris par la charte africaine des droits de l'homme⁴ et des peuples en son article 23 qui affirme que : «*Les peuples ont droit à la paix et à la sécurité sur le plan national que sur le plan*

¹ Village situé dans la sous-préfecture de Bondoukou (Nord-est de la Côte d'Ivoire). Il est à 7 Km de Bondoukou et 14 Km du poste frontalier du Ghana.

² Samory TOURE était un résistant à la colonisation occidentale. Il régnait sur un vaste empire couvrant la plus grande partie du pays Mandé. Cet empire couvrait une grande partie de la Côte d'Ivoire (Nord, Ouest, Centre et Est), de la Guinée, du Libéria, du Mali, de la Sierra Léone, du Burkina-Faso

³ Article 3 de la déclaration universelle des droits de l'homme de 1948, adoptée le 10 Décembre à Paris.

⁴ Article 23 de la charte Africaine des droits de l'homme et des peuples, adoptée le 27 Juin 1981 à Nairobi lors de la 18^e Conférence de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA).

internationale...». S'inspirant de la déclaration universelle des droits de l'homme ainsi que de la charte africaine des droits de l'homme et des peuples, la Côte d'Ivoire a dans sa constitution du 23 Juillet 2000¹ reconnu ce droit fondamental. En reconnaissant ce droit à la sécurité, dont tous les citoyens et les personnes qui vivent sur son territoire bénéficient, l'Etat de Côte d'Ivoire semble mettre la sécurité au centre de ses préoccupations.

En effet, les différentes politiques sécuritaires mises sur pied par l'Etat de Côte d'Ivoire depuis son accession à l'indépendance ont contribué, avec plus ou moins de réussite, à maintenir la sécurité des personnes et des biens.

C'est ainsi qu'à son accession à l'indépendance, la Côte d'Ivoire en tant que jeune Etat indépendant devrait prendre en main son destin à tous les niveaux. Calqué sur le modèle français, eu égard à son passé d'ancienne puissance colonisatrice, le système de sécurité intérieure est essentiellement basé sur la Police nationale et la Gendarmerie nationale. La Police nationale est uniquement basée dans les centres urbains. Quant à la Gendarmerie nationale, issue de l'ancienne maréchaussée², elle a plus vocation à sécuriser les campagnes quand bien même elle possède une sphère d'action urbaine. C'est ce maillage effectué par les deux forces de sécurité publique qui permet à l'Etat d'assurer la sécurité des personnes et des biens sur toute l'étendue du territoire ivoirien.

Le système sécuritaire ivoirien a essayé tant bien que mal, dans son évolution, de s'adapter à l'insécurité qu'il devrait combattre. Ainsi, l'on constate que la criminalité qui avait globalement cours dans les années 1960 et 1970 était dominée par la criminalité astucieuse (vol, abus de confiance, escroquerie...). La prédominance d'une telle criminalité pourrait trouver son explication dans le fait que cette période correspondait aux années fastes de la Côte d'Ivoire. L'embellie des cours des matières premières agricoles, essentiellement le café et le cacao, sur les marchés internationaux donnait une assise financière conséquente à l'Etat pour mener à bien ses différents programmes. Ainsi, l'on note une part importante accordée aux investissements dans le domaine des infrastructures (écoles, centres de santé, routes...). Les différents programmes sociaux (prises en charge totale des frais de scolarité et de subsistance de nombreux élèves et étudiants, accès gratuit aux soins et aux médicaments de première nécessité, construction de logements populaires à bas coûts...) mis en place

¹ Article 15 de la constitution du 23 Juillet 2000, adoptée par référendum. La loi a quant à elle été signée le 1^{er} Août 2000 (loi n° 2000-513 du 1^{er} Août 2000).

² La maréchaussée est l'ancêtre de la Gendarmerie Française. En 1720, la maréchaussée qui était un corps chargé de maintenir l'ordre sur les chemins (donc en campagne), fut placée symboliquement sous l'autorité administrative de la Gendarmerie de France (corps chargé de protéger le roi et les princes de France), ce qui explique qu'en 1791, elle fut renommée Gendarmerie Nationale. Source www.wikipédia.fr, consulté en Juin 2010.

associés à un taux de chômage¹ relativement faible favorisait, semble-t-il, la prévalence d'une telle criminalité.

Cette criminalité astucieuse qui sévissait va doucement changer de forme. A partir des années 1980 et 1990, la grave crise économique qui a prévalu, a fortement changé la politique sociale de l'Etat dans la mesure où celui-ci n'avait plus assez de ressources financières pour atteindre ses objectifs. La chute des cours du binôme café/cacao sur les marchés mondiaux, conjuguée aux différents programmes d'ajustements structurels, imposés par les institutions de Bretton Woods, ont considérablement réduit la marge de manœuvre de l'Etat à tous les niveaux. D'importantes coupes budgétaires ont eu lieu dans tous les secteurs de telle sorte que les investissements sociaux ont été considérablement réduits. Les difficultés macro-économiques, alors existantes, vont se faire inéluctablement ressentir au niveau des populations. A partir de ce moment, l'on constate une hausse du chômage et une paupérisation qui commencent à gagner du terrain. Cette paupérisation touche aussi bien les populations qui avaient un revenu intermédiaire, que celles qui, auparavant, étaient économiquement vulnérables. Cette période économique difficile que vit le pays, voit l'émergence d'une criminalité de plus en plus violente. L'apparition des vols à main armée, les braquages de véhicules, les attaques de domiciles et d'entreprises à l'aide de pistolets de fabrication artisanale et de pistolets automatiques, qui étaient des phénomènes assez méconnus par les populations, va s'amplifier. La politique sécuritaire de la Côte d'Ivoire va chercher à s'adapter à cette nouvelle donne. Ainsi, l'on assistera à de nombreuses rafles nocturnes, à des opérations coup de poing dans le but de faire revenir la quiétude et la sécurité au sein des populations. Ces différentes politiques mises en place ont connu un succès assez mitigé, à en croire la montée sans cesse croissante de l'insécurité, ce qui a fini par conduire les populations à organiser des comités d'auto-défense pour assurer leur sécurité. Ainsi, dans les îlots, les sous-quartiers et les quartiers, les populations s'organisaient pour assurer elles-mêmes leur sécurité, avec tous les moyens de défense qui leur tombaient sous la main (barres de fer, pilons, machettes...).

La décennie 1990 va voir la création, par le ministère de la sécurité, de services de police chargés de lutter spécialement contre cette nouvelle forme d'insécurité. Le SAVAC² et la Police Judiciaire (PJ) entre autres vont mener une lutte contre cette criminalité. Les mesures

¹ Pierre GAILLARD, Jeune Afrique, Hors-série n° 2, Janvier 2000, P.38.

² SAVAC est un acronyme qui signifie Secours et Assistance aux Victimes d'Aggressions Criminelles. Il a été créé le 28 Juillet 1991.

d'incitation¹ mises en place par le gouvernement en vue de faire reculer ce type de criminalité n'ont pas connu le succès escompté. S'il est vrai qu'elles ont aidé à faire reculer, un tant soit peu, cette insécurité, il n'en demeure pas moins que les différentes bavures et abus de tous genres, qu'il y avait, ont fini par avoir raison de ces services spécialisés qui ont été dissouts par le gouvernement. Face à une telle insécurité, qui comme l'hydre², finie par revenir de plus belle, les populations vont s'en remettre aux structures informelles de sécurité. La seconde moitié des années 1990 va voir l'arrivée des dozos³ sur la scène de la sécurité privée informelle. Ces chasseurs, qui le plus souvent analphabètes et peu instruits sur les pratiques sécuritaires qui ont cours dans les Etats modernes, s'avèrent inadaptés à apporter la solution face au problème de l'insécurité urbaine. A côté des châtiments corporels qu'ils infligeaient aux délinquants, supposés ou réels, ils n'hésitaient pas dans certains cas à aller jusqu'à commettre des exécutions extra-judiciaires.

De telles pratiques ne sauraient perdurer dans les Etats modernes où toute personne accusée d'avoir commis une infraction a droit à un procès équitable avant toute condamnation définitive. Cette lacune fonctionnelle, juridique dans laquelle se trouvait cette association de chasseurs traditionnels ainsi que d'autres problèmes "politico-sûretaires" ont fini par la faire disparaître des zones urbaines. En effet, face aux tensions politiques⁴ qui prévalaient, face à l'anarchie qui régnait au sein de ces structures parallèles et tout en tenant compte du cas des Kamajors⁵ en Sierra-Léone, le gouvernement a interdit leur présence dans les zones urbaines et a exigé qu'ils regagnent leurs zones d'origine, à savoir le Nord de la Côte d'Ivoire. Dès lors, les dozos devaient demeurer uniquement en zones rurales.

Cet épisode des chasseurs dozos va ouvrir la voie à l'arrivée de sociétés de sécurité privée légalement reconnues par l'Etat de Côte d'Ivoire. Cette arrivée massive des sociétés de

¹ Les mesures d'incitation font recours à des primes qui étaient octroyées aux policiers qui "abattaient" des bandits. Elles étaient fixées à 100.000 Francs CFA par victime (bandits).

² L'hydre est à l'origine une créature mythologique tricéphale, c'est-à-dire qu'elle a trois têtes. A chaque fois qu'une d'entre elle est sectionnée, il en repousse deux autres à la place.

³ Le mot Dozo provient du Bambara (langue parlé par une grande partie des populations de l'ancien empire du mali) "Dason" qui signifie "celui qui rentre à la maison après avoir chassé en forêt". Les Dozos appartiennent à une confrérie secrète de chasseurs traditionnels originaires du Nord de la Côte d'Ivoire. Ils sont représentés dans tout l'espace mandingue (Mali, Guinée, Burkina-Faso, Sénégal...).

⁴ Les tensions politiques prévalaient entre les partis politiques (PDCI et RDR). Le parti au pouvoir (PDCI) suspectait le RDR (opposition) de vouloir s'appuyer sur les Dozos pour accéder au pouvoir d'Etat par la violence. Ils avaient en mémoire le cas des Kamajors en Sierra Léone.

⁵ Les Kamajors sont un groupe de chasseurs traditionnels de Mende, un groupe ethnique du Sud et de l'Est de la Sierra Léone. Ils ont été, initialement, employés par les chefs locaux durant la guerre civile vécue par le pays depuis 1991. Par la suite, ils ont été utilisés par le président Ahmed Tejan KABBAH en 1996 pour remplacer les mercenaires comme force de sécurité du gouvernement, durant la décennie de guerre qu'a connue la Sierra Léone. Source www.wikipédia.fr, consulté en Juin 2010.

sécurité privée vient combler le vide laissé par les services de Police nationale et de Gendarmerie nationale, qui semblent dépasser par le phénomène de l'insécurité. Les entreprises, les commerces, les particuliers financièrement nantis, pour ne citer que ceux-là, sont les clients de ces nouvelles structures de sécurité privée, car leur coût n'est pas à la portée de toutes les bourses¹. Cette nouvelle donne laisse une grande partie de la population livrée à elle-même, face à l'insécurité dans la mesure où les forces de sécurité publique n'arrivent pas pour diverses raisons à accomplir leurs missions qui se résument essentiellement à la protection des personnes et des biens.

La situation sécuritaire de la Côte d'Ivoire va connaître un nouveau tournant avec le coup d'Etat intervenu à l'orée de l'an 2000². L'arrivée des militaires au pouvoir, avec à sa tête le Général Robert GUEI, va impulser une nouvelle forme de lutte contre la criminalité violente. En effet, les militaires, parallèlement aux forces en charge de la sécurité des personnes et des biens (Police nationale et Gendarmerie nationale), vont mettre sur pied des structures spécialisées pour lutter contre l'insécurité. La Brigade rouge, la Camorra, les Kamajors, le Poste de Commandement de crise (PC crise) pour ne citer que celles-ci, étaient des unités entièrement constituées de militaires qui avaient pour mission de faire revenir la quiétude au sein de la population. Cette mission a été accomplie avec un succès assez probant en ce sens que les diverses attaques à main armée avaient fortement reculées. La sécurité des populations ainsi que celle de leurs biens semblait être revenue. Certes la criminalité violente a connu un net recul, mais une autre forme d'insécurité allait se faire jour. Les militaires mandatés pour faire régner l'ordre et la sécurité vont à certains moments commettre de nombreuses bavures et exécutions extra-judiciaires. Cet état des choses trouverait son explication dans le fait que les militaires ne sont pas outillés pour assurer le maintien de l'ordre public. De nombreuses plaintes et mécontentements issus de la population ont fini par avoir raison de ces structures spéciales qui seront dissoutes par le CNSP³. Les forces de Police Nationale et de Gendarmerie Nationale reprendront en main la lutte contre l'insécurité.

La transition militaire s'étant achevée, la Côte d'Ivoire va connaître en septembre 2002 une crise politico-militaire qui va accentuer davantage le problème de l'insécurité. Cette nouvelle crise ivoirienne fait suite aux différentes guerres qui ont eu lieu au Libéria et en

¹ Le coût moyen des prestations fournies par les sociétés de sécurité privée est de 150.000 Francs CFA.

² Le coup d'Etat militaire du 24 décembre 1999 a renversé le président Henri Konan BEDIE et porté le Général GUEI Robert au pouvoir. Il était à la tête d'une junte militaire qui a dirigé le pays durant 10 mois de transition (Décembre 1999-Octobre 2000).

³ CNSP : Le Conseil National de Salut Public (CNSP) était un conseil composé d'officiers militaires chargé de diriger le pays durant la transition militaire.

Sierra-Leone¹. A l'occasion de ces guerres, de nombreuses armes légères ont circulé dans la sous-région ouest-africaine rendant un peu plus facile leurs acquisitions par les criminels.

De ce fait, la crise ivoirienne vient compliquer un peu plus la donne sécuritaire dans la sous-région. Les différentes attaques à main armée perpétrées à l'aide d'armes de guerre, notamment les kalachnikovs, semblent montrer une incidence de ce conflit sur l'insécurité qui règne dans le pays. Par ailleurs, la réapparition du phénomène des coupeurs de route² vient accroître davantage les problèmes sécuritaires auxquels les forces chargées du maintien de l'ordre public sont confrontées. Les criminels dotés pour la plupart d'armes de guerre sévissent sur les différents axes routiers du pays, aussi bien dans la zone sous contrôle gouvernementale (Sud) que dans la zone sous contrôle rebelle (Nord).

Face à une telle insécurité et face au désarroi dans lequel paraissent plonger les populations, le gouvernement va créer le Centre de Commandement des Opérations de Sécurité (CECOS) en Juillet 2005³, en vue de lutter contre la criminalité violente dans le district d'Abidjan. Cette force, composée des éléments de la Police Nationale, de la Gendarmerie Nationale et des éléments des Forces Armées Nationales de Côte d'Ivoire (FANCI), est essentiellement formée pour le maintien de l'ordre public. Ce maintien de l'ordre public, qui inclut la garantie et la préservation de la sécurité des biens et des personnes, semble être assuré avec des résultats plus ou moins encourageants⁴.

Ces résultats, plutôt, satisfaisants ont été annihilés par la crise post-électorale qui a découlé des élections présidentielles de l'année 2010. Cette crise, qui a duré six (06) mois et provoqué de nombreuses pertes en vies humaines ainsi que d'importantes destructions de biens matériels, n'a rien arrangé à la situation sécuritaire. Ces destructions ont touché presque tous les bâtiments des services de sécurité publique (commissariats de police et brigades de gendarmerie). La quasi-totalité des armes, munitions et véhicules des dites forces a été emportée. Cette crise a mis à mal tout le système sécuritaire. En outre, le nombre important

¹ La première guerre civile du Libéria a débuté en 1989 pour prendre fin en 1997. Cette guerre a repris la même année pour s'achever en 2003. Quant à la guerre civile de la Sierra Léone, elle s'est déroulée du 23 Mars 1991 au 18 Janvier 2002.

Sources : fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_du_Libéria,

Fr.wikipedia.org/wiki/Guerre_civile_sierra_leonaise.

² Les coupeurs de route pratiquent une forme de banditisme qui est souvent violent. Il se pratique sur les axes routiers de l'intérieur du pays. Ce banditisme trouve son explication dans le fait que les richesses transitent par les routes, de ce fait c'est sur les routes et autour des routes qu'ils mènent leurs activités criminelles.

³ Créé par décret n° 2005-245 du samedi 02 Juillet 2005, le Centre de Commandement des Opérations de Sécurité est un commandement placé sous la tutelle unique du Ministre de la défense et qui a pour mission de lutter contre le grand banditisme et la criminalité urbaine.

⁴ La criminalité a chuté jusqu'à 44,39% entre Août 2005 et Novembre 2009. Source www.cecos.ci, consulté le 15 Février 2010.

d'armes à feu de tous types et de tous calibres, dispersé dans la nature, a accru l'arsenal des criminels. La répercussion de cette crise sur la sécurité des citoyens s'est aussitôt fait ressentir. Il y a eu une hausse inquiétante¹ des attaques à main armée (domiciles, véhicules, entreprises...) et les attaques des coupeurs de route se sont multipliées. L'insécurité a pris une telle ampleur, de sorte que le gouvernement a décidé de reprendre les choses en mains en reconstruisant, réhabilitant et rééquipant les différents bâtiments endommagés. En somme, cette nouvelle crise a davantage fragilisé l'Etat en le désorganisant. A côté des infrastructures sécuritaires, le gouvernement a remis le système sécuritaire sur pied pour combattre l'insécurité. Ces différentes mesures adoptées, n'ont pas encore totalement apporté les résultats escomptés. Certes, le niveau de sécurité semble s'être substantiellement amélioré, mais l'insécurité est toujours à un niveau inquiétant.

Cependant, face aux différentes stratégies et politiques sécuritaires initiées par l'Etat pour combattre le phénomène criminel, force est de constater que, comme tout phénomène social, celui-ci opère des mutations pour prendre à revers ces différentes stratégies et politiques sécuritaires. Par ailleurs, cette insécurité se ressent dans tous les domaines et secteurs de l'activité économique. Des domiciles de particuliers en passant par les petits commerces, les petites entreprises sans oublier les plus grandes, tous les secteurs de la vie sociale et économique sont sous la pression de plus en plus forte de l'insécurité. Pour ainsi dire, les gares routières sont aussi concernées par l'insécurité qui a cours dans la société globale. En effet, véritables secteurs d'activités, qui regroupent en un seul lieu plusieurs catégories de personnes (commerçants, transporteurs, passagers, forces de sécurité publique et privé...) qui entretiennent des relations économiques et sociales particulières, les gares routières sont des espaces où circulent de fortes masses d'argent. A partir de ce moment, ces espaces sont investis par des délinquants qui espèrent y trouver des lieux propices pour la pratique de leurs activités délictuelles. En revanche, les forces de sécurité publique qui y vont pour ramener la quiétude n'arrivent pas, pour diverses raisons, à accomplir efficacement cette mission. Malgré les moyens humains, matériels et financiers fournis par l'Etat, l'insécurité a du mal à reculer en ces lieux. Dès lors, cette insécurité laisse de nombreuses conséquences dans son sillage. Ces conséquences affectent, à divers niveaux, la quasi-totalité des acteurs qui interviennent ou sont de passage dans les gares routières.

¹ En 2009 les chiffres faisaient état de 1490 cas de vols à main armée. Ces chiffres ont augmenté en 2010 avec 1582 vols à main armée. Ces chiffres connaissent encore une hausse en 2011, où l'on dénombre 1641 cas d'attaques à main armée. Ces statistiques ont été fournies par les services de la Direction de la Police Criminelle (Juillet 2013).

Eu égard au problème que constitue la question de l'insécurité des personnes et des biens, l'objet de notre recherche consistera à apporter une ébauche de réponse au phénomène de l'insécurité.

Pour y parvenir, notre démarche s'articulera autour de trois grands axes :

- Dans la première partie, nous présenterons les considérations d'ordre théorique et méthodologique ;
- Dans la deuxième partie, nous analyserons les manifestations et les facteurs explicatifs de l'insécurité dans les gares routières d'Abidjan ;
- Dans la troisième partie, nous exposerons les conséquences de l'insécurité sur les usagers des gares routières et proposerons des solutions en vue de réduire l'insécurité et son impact sur lesdites populations.

**PREMIERE PARTIE :
CONSIDERATIONS D'ORDRE
THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE**

CHAPITRE I : CONSIDERATIONS D'ORDRE THEORIQUE

I- Justification du choix du sujet

1- Motivation personnelle

Le choix de ce sujet a été déterminé par deux aspects essentiels. En premier lieu, nous avons voulu poursuivre notre thèse dans le même cadre que celui que nous avons abordé en maîtrise, à savoir le phénomène de l'insécurité. En outre, nous n'avons pas voulu nous focaliser uniquement sur l'insécurité dans les gares d'Adjamé mais l'étendre aux autres gares routières d'Abidjan.

En second lieu, cette recherche a été motivée par les appréhensions et autres peurs que nous manifestons le plus souvent en nous rendant dans les gares routières. Ces appréhensions et autres peurs font suite à une tentative d'agression dont nous avons été victime à l'ancienne gare d'Adjamé. Les faits remontent au 17 Avril 2004, aux alentours de 12 heures, lorsque nous étions allé, à la gare UTB, faire un transfert d'argent pour des parents à Yamoussoukro. Les agresseurs, au nombre de deux, après qu'ils nous aient accosté, ont affirmé : « **Donne nous ton portable et ton argent.** ». Ayant senti que nous voulions nous diriger vers des éléments de la Police Nationale qui étaient à une vingtaine de mètres, les agresseurs de faire les précisions suivantes : « **Ne va même pas vers les policiers, car où tu veux partir là, nous on travaille pour eux.** ». Nous sommes sorti indemne de cette tentative d'agression grâce à la vigilance des gardiens de la gare qui avaient suivi la scène et se sont promptement portés à notre secours. Cet épisode a suscité l'envie de faire des recherches sur l'insécurité qui se manifeste dans les gares routières.

Par ailleurs, les récits que nous rapportent nos parents, amis, et autres connaissances concernant les agressions physiques ou verbales, les vols et autres infractions de toutes natures qu'ils ont pu subir, nous ont confortés dans notre désir d'en savoir davantage sur l'insécurité qui sévit dans les gares routières d'Abidjan.

2- Pertinence sociale

Véritables outils économiques, les gares routières constituent des lieux où circulent de fortes sommes d'argent et de biens de toutes natures. En effet, les gares routières reçoivent chaque jour des centaines voire des milliers de personnes qui s'y rendent pour différentes raisons. En outre, la présence des gares routières va toujours de pair avec la pratique d'activités commerciales de toutes natures. Ces différentes activités commerciales qui s'y déroulent sont pourvoyeuses d'emplois surtout en ce qui concerne le secteur informel, mais aussi pourvoyeuses de recettes fiscales pour l'Etat. Ainsi, ce sont de nombreuses familles qui

tirent leurs subsistances des différentes activités économiques pratiquées dans les gares routières. Dès lors, l'apparition de l'insécurité ainsi que sa persistance vont sans doute avoir un impact sur les différentes activités économiques qui ont lieu dans lesdites gares.

A côté de ces conséquences économiques, l'insécurité ainsi que ses corrélats auront, loin s'en faut, des répercussions (psychologiques, sociales...) sur les populations qui fréquentent ces espaces. C'est fort de ce constat que nous voulons à travers cette recherche montrer, aux autorités Etatiques et non Etatiques, les manifestations de l'insécurité ainsi que ses conséquences sur les usagers des gares routières. De ce fait, ces autorités pourront saisir l'ampleur de l'insécurité et de ses conséquences sur les populations qui semblent livrées à elles-mêmes. Dans ce sens, les décideurs auront les instruments nécessaires en vue de lutter contre l'insécurité et par conséquent sur ses diverses implications psychologiques, sociales, économiques. Au-delà, nous voulons voir s'il existe une corrélation entre les conséquences psychosociales de l'insécurité et la baisse de l'activité économique. Car une baisse des activités économiques équivaldrait à une baisse des recettes fiscales, et ce, aux dépens de l'Etat.

3- Pertinence scientifique

Les chercheurs qui ont abordé le phénomène de l'insécurité des personnes et des biens en milieu urbain sont nombreux. Nous notons un grand nombre de travaux consacrés aux violences urbaines, et ce dans les pays occidentaux en général mais en France de façon spécifique.

Quant aux travaux qui ont abordé le phénomène de l'insécurité des personnes et des biens dans les gares routières, ils se sont pour la plupart déroulés dans les pays développés. Avec des orientations différentes, ces travaux ont souvent mis en exergue l'impact psychosocial de l'insécurité des personnes et des biens dans les gares routières. Ces différents travaux qui se sont déroulés dans des contextes socioculturels différents du nôtre, ne pourront, "sans nul doute", cadrer avec nos réalités locales dans la mesure où les réalités sociales et environnementales sont bien distinctes. A partir de ces différents éléments, nous voulons à notre modeste niveau faire une étude qui tienne compte de nos spécificités locales.

En outre, les rares études qui ont eu lieu dans notre pays n'ont pas traité exclusivement du problème de l'insécurité tel qu'il est vécu dans les gares routières d'Abidjan.

En somme, le choix de ce sujet répond au souci de mieux éclairer la communauté scientifique sur les manifestations de l'insécurité ainsi que son impact sur les populations, les activités économiques, et ce dans le cadre des gares routières d'Abidjan.

II- Cadre conceptuel

Cette étape revêt un caractère assez important dans la conduite de notre travail en ce sens qu'elle nous permet de mettre en exergue les définitions et les sens que nous attribuons à tel ou tel mot afin de mieux comprendre les contours et dimensions de notre sujet. Pour ce faire, nous essayerons de donner d'une part, les définitions, des différents concepts explicites et d'autre part, les définitions des différents concepts implicites.

1- Concepts explicites

1-1 Insécurité

Pour LAGRANGE et ZAUBERMAN (1991), l'insécurité est un processus social très particulier à travers lequel la diffusion des peurs atteint les individus de proche en proche, en quelque sorte par contiguïté sans qu'il y ait reprise intentionnelle ou appropriation collective de cette réponse à la perception d'une menace.

Cette définition rejoint celle de DELUMEAU (1978) pour qui au-delà de la peur qu'elle suscite, l'insécurité est un phénomène d'identification à la victime.

Par ailleurs, pour LOUBET DEL BAYLE (2008), l'une des caractéristiques essentielles de l'insécurité est son imprévisibilité dans la mesure où elle naît plus largement de l'inconnu.

Bien qu'assez proches, ces définitions ne nous donnent pas entièrement satisfaction en ce sens qu'elles n'insistent pas assez sur l'inquiétude qui découle des faits objectifs (criminalités et violences observées ou vécues). KOUDOU K. (2006 : 15) donnant une définition assez proche de la nôtre pense que « *Celui qui se sent en insécurité n'a forcément pas déjà subi cette agression. Mais du fait des agressions dont il a entendu parler ou dont il a pu être témoin, il redoute quotidiennement d'en être victime. Il sent que sa sécurité peut être menacée à chaque instant.* ». De ce fait, nous définirons l'insécurité comme l'inquiétude, les peurs qui découlent à chaque instant des actes de violence, de délinquance, de criminalité ou des risques et qui se communiquent à travers le corps social.

1-2 Personne

Selon le lexique des termes juridiques (2007), la personne est un terme pouvant désigner aussi bien une personne morale qu'une personne physique. Ainsi, une personne morale est un groupement doté de la personnalité juridique, donc titulaire lui-même de droit et d'obligations, abstraction faite de la personne des membres qui le composent : Société, Association, Syndicat, Collectivités territoriales, Etablissements publics, Etat.

Quant à la personne juridique, c'est un être titulaire de droits et d'obligations, et qui de ce fait, a un rôle dans l'activité juridique. C'est un sujet de droits. Dès lors, tous les êtres humains sont des personnes juridiques.

Le Vocabulaire Juridique (2008), pour sa part, définit la personne comme un être qui jouit de la personnalité juridique. Elle distingue la personne physique et la personne morale. Ainsi, la personne physique est un être humain tel qu'il est considéré par le droit, la personne humaine prise comme sujet de droit. La personne morale est un groupement doté, sous certaines conditions, d'une personnalité juridique plus ou moins complète.

Nous nous contenterons, à ce niveau, uniquement de ces définitions juridiques car elles rendent compte de notre conception de la personne. Ainsi, nous nous intéresserons, dans notre travail, aussi bien aux personnes physiques qu'aux personnes morales.

1-3 Biens

Définis par le Lexique des Termes Juridiques (idem), les biens sont toutes les choses objets d'un droit réel : on distingue les biens corporels et les biens incorporels. De ce fait, les biens corporels sont toutes les choses qui sont objets de droits et qui par leurs natures physiques font partie du monde sensible (une chaise, une table...). Quant aux biens incorporels, ils ont une valeur économique, sont objets de droits, n'ont pas de réalité sensible mais tirent leur existence de leur construction juridique (une œuvre artistique, les œuvres de l'esprit (droits d'auteur)...). Pour ce faire, nous nous intéresserons uniquement aux biens corporels car ils sont matériels et susceptibles de faire l'objet de soustraction ou de détérioration de la part des délinquants.

1-4 Gares routières

Pour la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)¹ de France, la gare routière est une infrastructure qui possède les cinq caractéristiques suivantes : - une infrastructure hors voirie ; - une infrastructure identifiée dans le paysage (panneau de signalisation et/ou plan de ville) ; - une infrastructure disposant d'une information théorique et d'une information en temps réel, - une infrastructure disposant d'un espace fermé d'accueil pour les voyageurs ; - une infrastructure dont les quais sont affectés (soit de manière permanente, soit en temps réel).

Par ailleurs, KHALFI (2012) conçoit la gare routière comme une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transport en commun voyageant par la route (Autocars, autobus ou trolleybus). Elle se caractérise aussi par les services offerts aux

¹ www.fntv.fr/IMG/pdf/gares_routieres_-12-2014.pdf

passagers tels que : les lieux d'attente, des commerces (presse, tabac, boissons, petite restauration.), des guichets vendant des titres de transport, des toilettes, etc. Toutes ces définitions prennent en compte les gares routières intra-urbaines c'est à dire les gares de bus, principalement.

La gare routière est aussi définie par le Petit Larousse compact, comme un emplacement spécialement ménagé afin d'accueillir les véhicules routiers de gros tonnage pour le transport public de voyageurs et de marchandises. Par conséquent, sont exclues de notre approche, les gares de véhicules de petit tonnage comme les taxis compteurs et communaux, les wôrôs-wôrôs, les gbakas, et toute autre gare de transport urbain (gares SOTRA). Les gares de transport de marchandises sont, elles aussi, exclues de notre approche.

De ce fait, lorsque nous employons le terme de gare routière au cours de ce travail, nous faisons référence aux gares de transport en commun interurbain, qui ont pour principal activité le transport des personnes et des biens. Au-delà, nous la définirons comme un espace social, où existent des interrelations entre les différents acteurs présents sur cet espace. Les intérêts desdits acteurs entre souvent en opposition, ce qui crée des conflits.

2- Concepts implicites

2-1 Violence

Les définitions concernant la violence étant assez nombreuses, nous avons choisi quelques-unes qui rendent compte de notre approche. En effet, CHAILLOU (1996) donnant une définition de la violence, distingue la violence comme « *abus de la force* » au sens étymologique du latin *violentia*, qui implique l'idée d'une effraction, d'une appropriation contre la volonté d'autrui, de la violence qui a un sens positif qui vient du latin *vis* et qui signifie force. On peut parler de la violence d'une passion ou d'un désir sans qu'il y ait là la connotation agressive ou destructrice. Il qualifie alors de pathologique la violence qui abuse de la force. GRAWITZ (2004) allant dans le même sens que CHAILLOU (idem), attribue à la violence un sens premier qui recourt à la force physique ou porte atteinte à l'intégrité corporelle. Elle peut s'exercer individuellement ou collectivement (attentat). DONEGANI et SADOON (2003) se référant toujours à la racine latine du mot, *vis lattus* qui signifie porter la force, pensent que le terme violence ne connote pas l'idée de destruction, de haine, d'agressivité et de mort mais plutôt de vie.

PETITCLERC (2002) va plus loin en percevant la violence comme un mode relationnel qu'il faut apprécier sous trois angles : la violence comme un mode d'expression, un mode de provocation et un mode d'action. Cette définition assez imprécise est dépassée par celle de l'OMS (1996). Elle affirme que la violence est « *l'usage délibéré ou la menace*

délibérée de la force physique ou de la puissance contre soi-même, contre une autre personne ou contre un groupe ou une communauté qui entraîne ou risque fort d'entraîner un traumatisme, un décès, un dommage moral, un mal développement ou une carence.». Si cette définition regorge des aspects intéressants (usage de la force provoquant des conséquences physiques, morales...), elle est assez large car elle inclut aussi bien les violences interpersonnelles que les comportements suicidaires et les conflits armés. Pour notre part, cette extension ne saurait rendre compte de notre approche, car elle ne se cantonne pas que dans les violences interpersonnelles.

A contrario, COURTWRIGHT (1998) abonde dans un autre sens. Pour lui, la violence est l'ensemble des actes résultants d'agressions physiques telles que les tabassages, le meurtre, la blessure au couteau, le lynchage.

LEBLANC (1990 ; 1999) pour définir la violence, insiste sur le fait qu'elle est l'ensemble des comportements qui impliquent une interaction entre deux ou plusieurs personnes sur fond de coercition. Ainsi, la violence interpersonnelle est le type d'interaction entre un agresseur et sa victime.

MICHAUD (1978) pense qu'il y a violence quand, dans une situation d'interaction, un ou plusieurs acteurs agissent de manière directe ou indirecte, massée ou distribuée, en portant atteinte à un ou plusieurs autres à des degrés variables soit dans leur intégrité physique, soit dans leur intégrité morale, soit dans leurs possessions, soit dans leurs participations symboliques et culturelles. Cette définition de MICHAUD est étayée quelques années plus tard par le même auteur, (MICHAUD (1986)), qui ajoute que la violence ce sont les meurtres, la torture, les coups et voies de fait, les guerres, l'oppression, la criminalité, le terrorisme etc.

Ces définitions de MICHAUD mettent en avant les contraintes exercées sur les plans physique et moral.

Quant à NIEBURG (1963), GRAHAM et GURR (1974), GILLIGAN (2000), la violence est perçue comme un comportement visant à causer des blessures aux personnes et des dommages aux biens. Cette approche définitionnelle fait ressortir l'impact de ce comportement sur la personne ainsi que sur ses biens.

Dans une autre perspective, pour MERLE et VITU (1982) la violence regroupe tous les actes par lesquels s'exprime l'agressivité et la brutalité de l'homme, dirigées contre ses semblables et leur causant des lésions ou des traumatismes plus ou moins graves. Aussi, ajoutent-ils, qu'aux lésions causées par un contact brutal avec un agent extérieur, s'ajoutent des aspects internes (maladies provoquées, atteintes physiques) n'exigeant pas de violence exercée sur le corps de la victime.

SOREL (1946) et ARENDT (1989) perçoivent en la violence la conception d'un bouleversement irréformable, et un élément d'imprévisibilité totale. MIALOCQ (2005) y voit plutôt une réalité inévitable qui a comme source fondamentale le pulsionnel en l'homme et son intrication complexe.

Par ailleurs, le Vocabulaire Juridique (op.cit.) la définit comme une contrainte illicite, un acte de force dont le caractère illégitime tient (par atteinte à la paix et à la liberté) à la brutalité du procédé employé (violence physique ou corporelle, matérielle) ou/et, par effet d'intimidation, à la peur inspirée (violence morale). Cette définition est corroborée par le Dictionnaire de Sociologie (2010). Pour lui, la violence est le recours à la force physique en vue de porter atteinte à l'intégrité des biens ou des personnes.

HERITIER (1996), pour sa part, définit la violence comme toute contrainte de nature physique ou psychique susceptible d'entraîner la terreur, le déplacement, le malheur, la souffrance ou la mort d'un être animé ; tout acte d'intrusion qui a pour effet volontaire ou involontaire la dépossession d'autrui, le dommage ou la destruction d'objets inanimés.

GASSIN (2005) fait une synthèse de presque toutes les définitions sus-citées. Pour lui, la violence consiste en l'abus de la force. Elle consiste dans l'exercice illégitime de la force. Elle a une connotation éthique en même temps juridique. Ainsi, pour lui, la violence s'exprime sous forme physique, psychologique, politique, économique, sociale ou culturelle. Cette définition nous semble la plus appropriée, en ce sens qu'elle est intégrative et fait ressortir tous les aspects gravitationnels de cette définition. Cependant, nous nous appesantirons sur les formes physiques, verbales et psychologiques de la violence dans la présente étude.

2-2 Incivilités

AVENEL (2010) affirme que les incivilités renvoient à un déclin de la civilité. Elles peuvent être interprétées, au moins partiellement, comme le produit d'un dérèglement social, de l'anomie au sens Durkheimien c'est-à-dire l'affaiblissement des règles collectives qui contrôlent les conduites individuelles.

LAZERGES et BALDUYCK (1998) définissent les incivilités comme un ensemble de comportements sans gênes et provocateurs, sources de perturbation et d'exaspération dans la vie quotidienne.

LAZAR (2002) perçoit, pour sa part, les incivilités comme un ensemble d'actes qui dérangent la tranquillité des citoyens (dégradation, impolitesses, nuisances...).

Ces définitions plus ou moins imprécises sont améliorées par CUSSON (2000) qui les définit comme un ensemble hétéroclite de "péri-délits" et de signe de délabrement signalant

aux passants la présence d'un danger diffus dans les rues, les parcs et autres lieux publics : graffitis, vandalisme, ivresse sur voie publique, prostitution, attroupements bruyants, dégradation...

La définition de GASSIN (2003) va dans le même sens que celle de CUSSON. Pour GASSIN (idem), les incivilités sont regroupées sous forme de désordre de voisinage et de proximité. CHAURAND (2005) définit les incivilités comme étant des comportements allant à l'encontre des normes de la société, qui ne sont pas suffisamment graves pour recevoir une sanction systématique. OCQUETEAU et al. (2002), allant dans le sens de CHAURAND, définiront les incivilités comme des sortes d'écarts de conduite pas forcément "pénalisables" mais faisant partie néanmoins de la sphère d'attraction pénale.

Selon ROCHE (1996), les incivilités sont l'ensemble des menaces contre l'ordre établi, transgressant les codes élémentaires de la vie en société, le code des bonnes manières. ROCHE (2001) éclaire davantage sa position en ajoutant qu'elles ne portent pas atteinte physiquement aux personnes, mais elles dérogent aux règles élémentaires de la vie en société. Elles introduisent une rupture dans les mécanismes de la communication et dégradent, de ce fait, la tranquillité de l'ordre public : injures verbales, menaces, attitudes provocantes et irrespectueuses, bruits et troubles du voisinage, mais aussi dégradation de bâtiments publics, incidents dans les transports en commun. Toujours pour ROCHE (2002), les incivilités sont d'une grande hétérogénéité les unes par rapport aux autres. Ce sont des actes humains dont les traces matérielles sont perçues comme des ruptures des codes élémentaires de la vie sociale : insultes, bruits, odeurs ou encore des petits actes de vandalisme (boîtes aux lettres abîmées, vitres brisées, etc.)... De ce fait, les incivilités ne sont ni des vols, ni des agressions ; elles touchent plus la collectivité que les individus et leurs biens pris isolément. Cette dernière définition de ROCHE est reprise en grande partie par TELLER et ALBERS (2006) qui mettent plus l'accent sur le caractère peu civil, asocial, désagréable de ce comportement.

Le Ministère de l'Intérieur de la France (1998) définit les incivilités comme de petites malversations (infractions mineures, impolitesse) dont la répétition quotidienne rend pénible la vie en société : nuisances publiques, rassemblement d'individus oisifs ressentis comme une obstruction ou une menace, vandalisme, tags, poubelles renversées, vitres cassées etc.

En somme, l'incivilité est tout comportement contraire aux règles habituelles de sociabilité. Toutes ces définitions sont très proches et se recoupent en de nombreux points, mais nous préférons la dernière car elle est très "englobante" et explicite.

2-3 Victimisation

N'ayant pas trouvé de définition à travers nos investigations, nous donnerons d'abord la définition de la victime, ensuite nous tenterons de donner celle de la victimisation. Pour ce faire, la définition de l'ONU¹ entend par victimes « *des personnes qui individuellement ou collectivement, ont subi un préjudice, notamment une atteinte à leur intégrité physique ou mentale, une souffrance morale, une perte matérielle, ou une atteinte grave à leurs droits fondamentaux, en raison d'actes ou d'omissions qui enfreignent les lois pénales en vigueur dans un Etat membre y compris celles qui proscrivent les abus criminels de pouvoir.* ».

L'Union Européenne² considère quant à elle la victime comme « *la personne qui a subi un préjudice, y compris une atteinte à son intégrité physique ou mentale, une souffrance morale ou une perte matérielle, directement causé par des actes ou des omissions qui enfreignent la législation pénale d'un Etat membre.* ».

MENDELSON, cité par CARIO (2006 : 31), voit en la victime « *une personne se situant individuellement ou faisant partie d'une collectivité, qui subirait les conséquences douloureuses déterminées par des facteurs de diverses origines : physiques, psychologiques, économiques, politiques et sociales, mais aussi naturelle (catastrophe).* ». Cette définition assez large est améliorée par CARIO (idem : 33) qui considère comme victime « *toute personne en souffrance(s). De telles souffrances doivent être personnelles (que la victimisation soit directe ou indirecte) ; réelle (c'est-à-dire se traduire par des blessures corporelles, des traumatismes psychiques ou psychologiques et/ou des dommages matériels avérés, socialement reconnues comme inacceptables (transgression d'une valeur sociale essentielle ; événement catastrophique) et de nature à justifier une prise en charge des personnes concernées...* ».

Cette dernière définition de la victime nous paraît beaucoup plus complète et adaptée au contexte de notre travail. La définition de la victime ayant été acquise, nous allons tenter de donner celle de la victimisation. Ce substantif est dérivé du verbe victimiser, qui selon le Robert Quotidien (1996) est le fait de transformer quelqu'un en victime. De ce fait, la victimisation est l'action menée pour parvenir à l'état de victime (CARIO, ibidem). Nous retiendrons pour notre travail que la victimisation est l'état d'une personne qui a fait l'objet

¹ Résolution 40/34 du 11 Décembre 1985 de l'Assemblée Générale des Nations Unies, portant Déclaration des principes fondamentaux de justice relatifs aux victimes, in Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique n°3(1987), pp.331-341.

² Journal Officiel de la Commission Européenne du 22 Mars 2001 ; <http://www.europa.eu.int/eur-lex>, consulté le 22 Avril 2009.

d'une infraction. Cet état serait donc apprécié sous son aspect psychosocial, biologique et criminologique.

2- 4 Sentiment d'insécurité

Défini par SAUTKINA, LIMA et al. (2005), le sentiment d'insécurité est la perception confuse et imagée d'un danger social en ville. Pour FILLIEULE (2001), le sentiment d'insécurité réfère à des sentiments éprouvés par les individus dans leur vie de tous les jours : inquiétudes et peurs personnelles que ce soit au domicile ou dans la rue.

MICHAUD (1986) pense, pour sa part, qu'il correspond à la croyance fondée ou non, que l'on peut s'attendre à tout, ou encore que l'on ne peut plus être sûr de rien dans les comportements quotidiens. Par ailleurs, PICCA (1996) perçoit le sentiment d'insécurité comme une inquiétude qui n'est pas perçue avec la même intensité par l'ensemble de la population. LAGRANGE (1992), ROBERT et POTTIER (1997) vont dans tout un autre sens. Pour eux, le sentiment d'insécurité renvoie, chez la plupart des personnes, à tout autre chose qu'au risque d'être victime, soi ou ses proches, d'un acte délinquant. Elle réfère plutôt à une incertitude du lendemain (évolution sociale, sanitaire, industrielle...).

CHALOM (2001) le définit comme étant un sentiment diffus d'inconfort qui est éprouvé dans la vie quotidienne la plus banale et vient renforcer l'idée que la société est en train de se défaire.

Selon KOUDOU, K. (op.cit.), c'est un sentiment qui est généré par la peur sinon l'angoisse de l'agression.

ROCHE (1993b) donne une définition beaucoup plus précise. Ainsi, « *Le sentiment d'insécurité est définissable comme une inquiétude cristallisée sur un objet (le crime au sens large) et sur ses auteurs désignés. Elle s'appuie sur le monde vécu des individus, tout en faisant référence à un système de valeurs. Les termes de peur, d'inquiétude, d'appréhension doivent se comprendre non suivant une définition clinique de la peur, mais plutôt au sens clinique de l'angoisse, c'est-à-dire un état d'inquiétude stabilisée en dehors des évènements qui ont pu la provoquer.* ». La définition de ROCHE nous semble assez satisfaisante et complète dans la mesure où elle fait ressortir l'effectivité ou non de ce sentiment. Ainsi, le résumerons-nous succinctement comme le sentiment supposé ou réel provoqué par la peur sinon l'angoisse.

2- 5 Traumatisme

Dans le cadre de la présente étude, lorsque nous employons le substantif traumatisme, nous faisons allusion aux traumatismes psychiques et non aux divers autres traumatismes (physiques...).

Le traumatisme est dérivé du grec « τραυμα » « Trauma » qui signifie blessure ou atteinte au corps. Depuis l'antiquité, la médecine et la chirurgie l'utilisent pour désigner une blessure corporelle résultant (de la collision ou) de l'agression du corps par un agent externe. Au sens figuré, le mot grec signifie aussi un désastre, un échec. Ses implications au niveau du psychisme sont identiques à celles du corps. Il implique un événement accidentel, violent, subit et inattendu faisant effraction dans l'organisation psychique du sujet et le contraignant à réagir (DUMONT, 2002).

Aussi, le traumatisme se définit-il, selon FREUD (1920), comme toutes les excitations externes assez fortes pour faire effraction dans la vie psychique du sujet. Le traumatisme est, en somme, le processus qui se met en place consécutivement à cette effraction et qui se prolonge dans la durée.

Pour CYRULNIK (2003), le traumatisme est défini comme étant un événement qui laisse l'individu dans un état d'agonie psychique, c'est à dire que l'on n'est plus capable de penser à l'évènement, on peut parler aussi d'état de choc. Toujours selon l'auteur (CYRULNIK, 2012), le traumatisme est la déchirure du « moi » qui nous empêche de penser, qui arrête la vie psychique. Il est une agonie psychique. Mais, c'est une notion qui dépend des individus. Il y a des personnes traumatisées par la guerre et d'autres non. Certaines sont traumatisées par des causes qui peuvent sembler anodines, comme des réflexions verbales.

FRÖHLICH (1997) définit, pour sa part, le traumatisme comme des commotions psychiques dues à des expériences bouleversantes agissant comme des chocs. Il est rejoint dans un certain sens par FAICT et al. (2009) qui pensent que le traumatisme est l'exposition brutale et soudaine au « réel de la mort », qu'elle soit immédiatement ou secondairement conceptualisée. PIERON (2003) définit le traumatisme comme l'état de l'organisme caractérisé par un excès d'excitation tel que la décharge est impossible et que l'organisme tend à s'ajuster en se fermant à toute excitation supplémentaire, par exemple au moyen de l'évanouissement. Ces définitions sont dépassées par LEVINE (1997). Pour lui, le traumatisme est un état de choc qui se produit lorsque l'organisme est dépassé, au-delà de sa capacité à gérer un événement. LEVINE donne une définition assez restrictive, mais oublie des aspects que fait ressortir RAOULT (2005). Il affirme que le traumatisme demeure spécifique dans ses effets. Il résulte de la confrontation brutale avec un réel innommable, impliquant une sidération du moi, un effondrement narcissique avec un risque de néantissement et de confusion. C'est une intrusion de stimuli sensoriels, hors langage, non engrammable, impossible à temporaliser. Cette définition bien qu'englobante ne nous satisfait pas en ce sens qu'elle oublie la présence du danger comme origine du traumatisme.

C'est cet aspect que CROCQ (1999), CROCQ et al. (2007) prennent en compte. Pour eux, le traumatisme est « *un phénomène d'effraction du psychisme et du débordement de ses défenses par les excitations violentes afférentes à la survenue d'un évènement agressant ou menaçant pour la vie ou l'intégrité (physique ou psychique) d'un individu, qui y est exposé comme victime, témoin ou acteur* ». CROCQ (2012) apporte d'autres éléments à cette définition. Ainsi, le traumatisme est un choc violent qui vient faire effraction au travers les défenses du psychisme et qui laisse des séquelles durables qui apparaissent quelques fois après un petit temps de latence mais qui ensuite peuvent durer toute une vie. JOSSE (2007) va dans le même sens que ces derniers. Elle définit le traumatisme comme un choc émotionnel important, généralement lié à une situation où une personne ou un groupe de personnes a senti sa vie en danger et qui met en péril son équilibre psychique. Les deux définitions sont assez proches et mettent en avant le danger comme source du trouble survenu dans le psychisme de l'individu. Cependant, nous préférons celle de CROCQ dans la mesure où elle met l'accent sur la présence d'un danger susceptible de déséquilibrer le psychisme de l'individu en tant que victime, témoin ou acteur. Elle est beaucoup détaillée que celle de JOSSE car elle prend en compte tous les types d'individus susceptibles de connaître ce phénomène.

III- Problème et questions de recherche

1- Problème de recherche

L'insécurité constitue une menace pour l'ordre public établi, la cohésion sociale et même pour la survie des régimes qui dirigent ces sociétés. Face à cette menace ; il a paru nécessaire de créer des lois qui régissent les rapports interhumains afin de favoriser une meilleure cohabitation au sein de cette société.

Dès lors, la sécurité des personnes et des biens est devenue l'une des fonctions régaliennes qui incombe à l'Etat. L'accomplissement de cette fonction n'est pas toujours aisé dans la mesure où le phénomène (insécurité) que doit combattre l'Etat est en constante mutation. En effet, prenant pour terreau un certain nombre de facteurs de risque (chômage, indigence économique, famille monoparentale, échec scolaire...), l'insécurité prend des formes aussi diverses que variées.

A cet effet, il est à noter dans certaines sociétés occidentales (Etats-Unis, Grande-Bretagne, France...) qu'à côté de la violence et la criminalité classique (vols, homicides, trafics de stupéfiants...) se sont développées, de manière épisodique, de nouvelles formes de violence, dites violences urbaines. Ces dernières caractérisées par des pics de violence, de la part des jeunes (destruction de biens et atteinte à l'intégrité des personnes incarnant l'autorité de l'Etat) sont dirigées, prioritairement, contre les symboles de l'Etat. Ces violences sont,

aussi accessoirement, dirigées contre les biens des populations riveraines des lieux où se déroulent ces violences. Ces violences occasionnent, lors de leur apparition, de nombreux dégâts matériels (voitures calcinées, magasins vandalisés, bâtiments publics détériorés ou calcinés...) mais aussi physiques (atteinte à l'intégrité physique de certains agents de police pouvant conduire à des homicides) et des traumatismes psychiques (pour les forces chargées du maintien de l'ordre mais surtout pour les populations vivant aux alentours de ces foyers de violence). La durée plus ou moins longue de ces violences, témoigne des difficultés qu'éprouvent les autorités administratives, politiques et policières, à contenir ces violences qui occasionnent l'insécurité dans leur sillage. Cette insécurité s'accompagne d'un sentiment d'insécurité qui touche directement les populations riveraines mais aussi, indirectement, certaines personnes qui suivent ces violences à travers les médias. Pour ainsi dire, l'insécurité inquiète, provoque des peurs, entraîne de nombreuses pertes matérielles, financières et humaines...

L'insécurité suscite des débats dans toutes les sphères sociales ; elle ralentit, voire, freine l'activité économique et empêcherait l'investissement de capitaux privés. C'est là, l'une des conséquences de l'insécurité sur le développement de l'activité économique dans un pays. Cet état de fait est beaucoup plus ressenti dans les pays en voie de développement, dans la mesure où l'afflux de capitaux étrangers serait conditionné par l'instauration d'un climat de sécurité propice aux affaires.

En Côte d'Ivoire, le phénomène de l'insécurité semble être une préoccupation pour les autorités étatiques, en tenant compte des moyens (humains, matériels et financiers) mobilisés pour essayer de la réduire à des proportions acceptables. Cependant, l'insécurité a, semble-t-il, une croissance irrégulière car les statistiques fournies par les autorités publiques chargées du contrôle social¹ (en l'occurrence de la Police Nationale) font état d'une croissance relative des infractions commises (croissance en dents de scie).

A côté des infractions récurrentes, l'on note l'apparition de phénomènes, plus ou moins, récents qui explosent et accroissent l'insécurité des populations ivoiriennes. Pour ce faire, la résurgence d'un phénomène comme les coupeurs de route, favorisé par les différentes crises politico-militaires qui ont permis la circulation et la dispersion dans la nature de

¹¹ Les statistiques fournies par les services de la Direction de la Police Criminelle, en Juillet 2013, montrent que : En 2008 les affaires criminelles connues de leur service étaient de 3267 infractions. En 2009, ces chiffres baissent à 2379 puis font plus du double en 2010, avec 5253 infractions commises. Ces chiffres connaissent une chute importante en 2011. En cette année ce sont 2934 infractions qui ont été perpétrées. Ces chiffres triplent presque l'année suivante (2012) avec 8471 cas d'infractions enregistrées. Enfin pour le premier semestre de l'année 2013, ce sont 4697 infractions qui ont été recensées par les services de la Police Criminelle.

milliers de types d'armes à feu de tous calibres, atteste d'une hausse de l'insécurité ainsi que du sentiment d'insécurité. Par ailleurs, un autre phénomène lié aux Nouvelles Techniques de l'Information et de la Communication (NTIC) a connu une explosion impressionnante. Le phénomène des brouteurs¹ montre combien l'insécurité gagne aussi le monde du virtuel. Au-delà de l'impact que cette insécurité peut avoir sur les populations, celle-ci affecte l'image de la Côte d'Ivoire à travers le monde, en la présentant comme une destination dangereuse pour les touristes et autres investisseurs. Face à ces actes criminels, l'Etat semble impuissant, voire apathique pour ramener la sécurité.

Que faire face à la montée de la criminalité, dans un contexte où l'Etat paraît dépasser par le phénomène de l'insécurité ?

Cette interrogation a suscité l'idée de mener des recherches sur la problématique de l'insécurité en Côte d'Ivoire dans la mesure où ce problème, semble être au cœur des préoccupations des populations qui vivent sur ce territoire. Elle touche toutes les catégories socio-professionnelles, tous les secteurs d'activités, tous les milieux de vie (urbain ou rural)... Bref, l'insécurité est un phénomène qui touche le quotidien de ces populations. Cette situation est préoccupante, en ce sens que le pays, qui a vécu une longue crise politico-militaire doublée de véritables problèmes économiques, avec de nombreux traumatismes de tous ordres qui continuent d'affecter ces populations, doit faire face à une insécurité qui prend des proportions inquiétantes.

En outre, le phénomène de l'insécurité des personnes et des biens a été longuement abordé par différents chercheurs, de par le monde. Dans ce vaste champ de recherche consacré au phénomène de l'insécurité, de nombreux auteurs l'ont abordé sous divers angles. Ainsi, de nombreux écrits ont mis l'accent sur les violences urbaines ainsi que l'insécurité que ces événements, plus ou moins sporadiques, provoquent dans certaines villes des pays occidentaux (Etats-Unis, Grande-Bretagne, France...). Certes, ces écrits nous renseignent énormément sur les violences urbaines, mais semblent faire abstraction du phénomène de l'insécurité dans le milieu des transports.

Par ailleurs, les travaux qui ont porté sur les problèmes de sécurité, dans le milieu des gares (stations de métro et stations de bus) se sont, à notre connaissance, seulement déroulés en Occident. De ce fait, ils ne sauraient prendre en compte certaines spécificités

¹ Les Brouteurs sont des escrocs qui se dissimulent derrière une fausse identité pour convaincre leurs cibles de remettre certains biens désirés. Ce sont des cyber-escrocs qui opèrent à partir d'internet. Toutes leurs activités criminelles s'organisent autour d'internet.

socioculturelles locales. En outre, lesdits travaux ont mis de côté, pour la plupart, l'impact psychosocial que cette insécurité pourrait avoir sur les usagers de ces gares.

Aussi, les travaux menés en Côte d'Ivoire, dans ce cadre, ont-ils mis en exergue les manifestations de la violence dans le milieu des transports en commun à Abidjan. Dès lors, ces travaux ne prennent pas en compte, le milieu des gares routières interurbaines.

A partir de ce moment, le phénomène de l'insécurité des personnes et des biens dans les gares routières d'Abidjan semble n'avoir pas encore fait l'objet de recherches empiriques. Toutefois, de nombreux écrits ont insisté sur les conséquences économiques de l'insécurité négligeant ainsi ses aspects psychologiques et sociaux. D'où notre désir d'en savoir davantage sur les facteurs qui entraînent cette insécurité, mais encore plus sur les effets psychosociaux de l'insécurité. Pour ce faire, nous voulons, à travers les questions qui vont suivre, orienter notre travail.

2- Questions de recherche

Les limites des explications du phénomène et la faible prise en compte des effets psychologiques du phénomène, nous conduisent aux questions suivantes :

- 1) Quels sont les manifestations et les facteurs explicatifs de l'insécurité dans les gares routières d'Abidjan ?
- 2) Quel est le vécu de l'insécurité chez les usagers des gares routières ?
- 3) Quelles sont les mesures à mettre en œuvre pour réduire l'insécurité ainsi que son impact sur les populations ?

Les questions de recherche ayant été énoncées, nous allons, à travers la revue de la littérature, faire le point sur les différents travaux qui ont abordé le phénomène de l'insécurité.

IV- Revue de littérature et cadre de référence théorique

1- Revue de littérature

L'insécurité, en ce qui concerne les personnes et les biens, a longuement fait l'objet d'écrits. Ces écrits ont cherché à comprendre les facteurs qui engendrent et font progresser l'insécurité, ainsi que l'impact de celle-ci sur les personnes en particulier et sur la société en général. Pour une meilleure compréhension de ce phénomène, il nous paraît nécessaire d'évoquer d'abord les écrits concernant l'insécurité et ses corrélats. Puis nous présenterons ceux ayant attiré à son impact. Nous essaierons, enfin, de faire une synthèse.

1-1- Insécurité et ses corrélats

Nous verrons les corrélations qui existent entre la violence, la délinquance et la criminalité, l'environnement, les médias et l'insécurité.

1-1-1- Violence et insécurité

Plusieurs auteurs ont mis en relation la violence avec la criminalité et par conséquent l'insécurité. Le psychologue américain FITZHUGH (1979) pense que la violence s'apprend par imitation et identification. Le fait pour les parents voire la société de tolérer la violence de l'enfant conduira certainement celui-ci à adopter des conduites anti-sociales. Au-delà, l'auteur met l'accent sur les pratiques éducatives trop souples ou trop sévères. KOUDOU, K. (1996 ; 1999) abonde dans le sens de FITZHUGH. CHAILLOU (op.cit.) affirme que la violence est le fruit du laisser-aller, du laisser-faire des parents, de leurs absences, de leurs contradictions et de leurs complaisances.

LAZAR (op.cit.) pense que la violence a une fonction. En effet, la mise en œuvre d'un comportement violent obéit à l'atteinte d'un objectif. Ainsi, l'adoption d'un comportement violent est un moyen efficace d'atteindre un objectif. Ce qui expliquerait, selon elle, l'augmentation de la violence d'année en année. S'il est vrai que cette assertion n'est pas irréfutable, il n'en demeure pas moins que la violence est souvent une manière d'exprimer certaines angoisses et frustrations longtemps contenues. DOMENACH (1980) voit en la violence des jeunes une réponse à la violence étatique dont ils sont l'objet. LE FRANCOIS et PORCHET (2000) partagent l'idée de DOMENACH. Pour elles, la violence aurait des racines familiales (effondrement de l'autorité parentale), scolaires (absence de contrôle et de coercition) et sociales (inégalités sociales). De ce fait, la violence qui découlerait de tout ceci, exprimerait de la haine, de la rage, une rancœur violente à l'égard d'un système porteur d'exclusion, un fort sentiment de frustration. Dès lors, les jeunes, qui subissent de plein fouet la crise, retournent contre eux-mêmes, de façon auto-destructrice, la violence que leur renvoie la société, laquelle ne joue plus son rôle d'intégrateur et serait donc fautive. Ce même sentiment d'exclusion est à la base de la violence des jeunes selon MUCCHIELLI (2001a). Au-delà de l'exclusion, ces jeunes se sentent abandonnés et vivent une injustice de la part de la société. L'exclusion est aussi la source de la violence des jeunes pour BODY-GENDROT (1993). Cependant, cette exclusion a lieu, précisément, dans l'univers de la consommation et de la réussite sociale.

Pourquoi tous les jeunes placés dans la même situation n'ont-ils pas la même réaction? Il faut singulariser les comportements violents qu'adoptent certains jeunes.

LEPOUTRE (1997), pense pour sa part, que loin d'être vide de sens, la violence serait très codifiée et contrôlée. Pour lui, si la désorganisation ou la rage peuvent décrire les conduites juvéniles, il n'en demeure pas moins qu'un groupe social, aussi déstructuré soit-il,

est toujours porteur d'une vision du monde, d'un système unifié, d'attitudes personnelles, donc d'une culture.

LAPEYRONNIE (1999) affirme de son côté, que loin d'être le fruit du vide social et de la désorganisation, la violence résulte d'un manque d'intégration. Elle naît d'un « trop plein de sociabilité ». Ainsi, les individus les plus désaffiliés sont plus apathiques que violents, moins agressifs que passifs. La violence reflète le mutisme de l'individu, sa dissolution au sein du groupe. A partir de ce moment, le jeune ne s'exprime plus en son nom, mais au nom de la société.

A contrario, LE BRETON (1991) et VIDAL-NACQUET (1999) soutiennent que la violence n'exprime pas un mutisme chez l'individu mais plutôt l'expression d'un désarroi identitaire dans la mesure où tout un chacun cherche par lui-même et en lui-même les moyens de modeler sa propre identité. BOISOT (2001) va dans le même sens que LE BRETON et VIDAL-NACQUET. La violence exprime, selon lui, une déficience de l'identité, qu'elle soit en cours d'élaboration ou déjà constituée. AVENEL (op.cit.), indique que les violences expriment le sentiment de privation des possibilités de se construire comme un individu autonome et reconnu. Elles ne reposent pas seulement sur « un déficit d'avoir » mais aussi, plus profondément, sur « un déficit d'être » et une quête de reconnaissance identitaire.

Par ailleurs, la conjonction d'éléments sociaux et économiques défavorables ajoutés aux facteurs personnels, poussent les jeunes à la violence. Cette idée est selon IMOGAIÏ et al. (2001), KHAN (1980), MOHAMED ABDI (2002), LAGRANGE (2001), HAMMOND (2004), la réponse à la violence exprimée par les personnes issues de ces milieux.

JELLEN (1999) pense, au contraire, que les jeunes ne deviennent pas violents à cause de leurs origines mais parce qu'ils sont culturellement mal assimilés et socialement mal intégrés.

La synthèse de ces deux explications est faite par MUCHEMBLED (2001) pour qui la rencontre des trois cultures (chômage, drogue, marginalisation) est à la base de la violence.

A côté de ces violences plus ou moins classiques, il y a de nouvelles formes de violences d'apparition plus ou moins récente, qui ont pour cadre le milieu urbain. Ce type de violence, qualifié de violences urbaines, est dirigé contre les institutions et toutes les personnes qui incarnent ou sont le prolongement de l'Etat. Ce phénomène, qui a gagné certains pays occidentaux (Angleterre, les Etats-Unis et la France depuis la fin des années 1990...) et qui se manifeste épisodiquement par des pics de violence dirigés vers les biens aussi bien publics que privés, a des sources diverses selon les auteurs. Ainsi MUCCHIELLI (1999; 2002a), CHALOM et LEONARD (op.cit.) voient en ces violences urbaines, une

manifestation contre l'exclusion dont les jeunes, issus principalement de l'immigration sont victimes. Cette exclusion, qui est à la fois économique et sociale, est la source principale de ces violences.

PREDRAZZINI (2005) porte un doigt accusateur sur la globalisation, car selon lui, elle creuse davantage les écarts entre les pauvres et les riches. De ce fait, elle relègue de nombreux citoyens à se réfugier dans les banlieues et autres bidonvilles où seuls les « outsiders » (marginiaux) arrivent par la violence à faire face à la violence qui leur imposée par le contexte social, politique et économique dans lequel ils évoluent.

MAUGER (1999) convient que cette violence est le fait des jeunes issus des quartiers de relégation, qui souvent titulaires de diplômes dévalorisés (C.A.P, B.E.P), vivant des périodes de chômage plus ou moins longues, trouvent dans les bandes (groupes de jeunes) un moyen d'expression et d'affirmation de leur personnalité. Par ailleurs, BEAUD et PIALOUX (2004) voient dans ces violences l'expression de la violence inerte des structures économiques et sociales qui pèsent sur les jeunes des cités. Ainsi, le chômage de masse et la précarité structurelle, combinés à d'autres logiques toutes aussi puissantes, comme celles de la relégation sociale (via l'école et le logement), de la stigmatisation, la déstructuration de nombreuses familles, la poussée de l'individualisme ont conduit de nombreux jeunes à l'usage de la violence.

Aux divers facteurs que sont : la précarité socio-économique, l'exclusion sociale, la chute des formes traditionnelles de contrôle social, marquée par la déstructuration des familles et la croissance des familles monoparentales, DUBOIS-MAURY et CHALINE (2002) pensent que ces violences urbaines sont suscitées par la tolérance croissante de la société vis-à-vis des déviances mineures. A cela s'ajoute la quasi-impunité pour les mineurs, et ce, eu égard à l'engorgement de l'institution judiciaire. Par contre, BUI-TRONG (1998) et BAUER (2002) voient dans ces violences, la pratique d'activités prédatrices voire illicites. BUI-TRONG voit derrière les incendies des véhicules, non l'expression d'un sentiment d'injustice, mais un moyen de tenir à distance la police afin de mieux protéger leurs trafics (drogues, véhicules volés...). A partir de ce moment, ces violences seraient le fait de quelques individus qui utiliseraient les jeunes pour se protéger de la police. Quant à BAUER, les violences urbaines ne sont ni sophistiquées ni calculatrices, mais elles sont de simples activités prédatrices parsemées de bouffées de violence. Le constat qui s'impose à ce niveau, c'est que la violence quel que soit le type (violences urbaines ou non) obéit à des logiques qui sont aussi diverses que variées, et à des causes multiples. Cependant, elle n'épargne aucune couche sociale et n'est pas uniquement l'apanage des populations économiquement et socialement

vulnérables. S'il est vrai qu'elle a des relents socio-économiques, culturelles, politiques ..., il va sans dire qu'elle est, pour reprendre les propos de MIALOCQ (op.cit. : 48) « *Une réalité inévitable qui a comme source fondamentale le pulsionnel en l'homme et son intrication complexe* ». Pour ainsi dire, ce sont les circonstances, le milieu, l'éducation et divers autres facteurs qui entrent en ligne de compte dans l'adoption d'une attitude violente ou non.

Ces travaux sont assez pertinents mais ignorent des aspects qui, pour nous, semblent importants dans l'influence qu'ils exercent sur l'adoption de comportements dérogatoires. Qu'en est-il du rôle de la délinquance et de la criminalité dans la montée de l'insécurité ?

1-1-2- Délinquance, criminalité et insécurité

Pour ROCHE (1993), le lien qui existe entre la délinquance et l'insécurité est, somme toute, assez palpable. En effet, la délinquance vécue par les personnes les conduit dans un état de peur, qui peut durer, en fonction de la montée ou du recul de la délinquance. Cette peur finit par se transformer en inquiétude.

Recherchant les causes de la délinquance, MERTON (1965) pense que celles-ci résultent du trop grand écart qui existe entre les aspirations des individus et les moyens légitimes dont ils disposent pour pouvoir les réaliser. Autrement dit, si les individus n'arrivent pas à s'insérer professionnellement, ils useront d'autres moyens pour se réaliser, y compris la délinquance et la criminalité.

MUCCHIELLI (2004a), voit en l'adoption de ces conduites délinquantes, l'influence que la société de consommation ostentatoire exerce sur les jeunes qui aspirent à la jouissance des biens de consommation. A ce désir, se mélangent les inégalités sociales qui poussent certains jeunes économiquement pauvres à voler pour posséder et arborer les mêmes biens. S'il semble que les facteurs ci-dessus évoqués pourraient conduire certains jeunes à la délinquance, comment se fait-il que toute la jeunesse (économiquement démunie) ne soit pas irrésistiblement attirée par ces biens de consommation, au point de ne pouvoir s'empêcher de passer à l'acte ?

CHAILLOU (op.cit.), FELSON et VAN DIJK (1993) pensent, au contraire, que la pauvreté en tant que telle n'est probablement pas une cause directe de la délinquance et du crime. Pour ce faire, FELSON distingue trois (03) cas :

- La pauvreté en milieu rural, là où les familles sont bien intégrées et où on possède peu de biens pouvant être volés,
- La pauvreté en milieu urbain où les familles sont bien intégrées, et
- La pauvreté en milieu urbain désorganisé offrant de nombreuses occasions criminelles et où le tissu familial est désintégré.

Pour eux, dans les deux premiers cas, les contrôles sociaux préviennent la délinquance. Tandis que dans le dernier cas, les délinquants échappent à tout contrôle et les cibles ne sont pas protégées.

MUCCHIELLI (2001b ; 2002b) montre le rôle central que joue la famille dans la vie de l'individu. En effet, celle-ci a la responsabilité du contrôle social des enfants. Sa faillite quant à l'exercice de ce rôle de contrôle s'avèrera déterminant dans la genèse de la délinquance. Cette faiblesse du contrôle social tirerait sa source dans les conditions socio-économiques de vie des parents. Ainsi, s'interroge-t-il ? *«Comment un père chômeur de longue durée, chef théorique de la famille qui ne parvient à payer ses factures et à se nourrir correctement que grâce au concours de l'aide social ou du travail de sa femme et de ses aînés, peut-il être crédible dans un discours normatif (« ce n'est pas bien, tu ne dois pas faire ça ») face à son fils de treize (13) ans qui a volé des chaussures de sport que personne dans sa famille n'a les moyens de lui offrir?»* MUCCHIELLI (2002 : 40). La vulnérabilité économique du père, dans ce cas, semble avoir porté atteinte à son autorité en tant que chef de famille. De ce fait, l'autorité (quelle qu'elle soit) serait-elle fragilisée par une quelconque forme de vulnérabilité (économique, social, moral, intellectuel...) ?

Chez CUSSON (1981), contrairement à ce que l'on pense, la délinquance serait la résultante du laisser-aller des parents et non d'un abus d'autorité de leur part. Ainsi, la plupart des jeunes délinquants ont eu des parents, non pas trop sévères mais faibles, indifférents, laissant leur enfant faire ce qu'il voulait.

ROCHE et al. (2000) reconnaissent l'importance de l'absence du contrôle parental (contrôle social informel) et de l'environnement de vie immédiat dans la survenue de la délinquance chez les enfants et les jeunes. Cependant, ils battent en brèche l'idée que l'entrée dans la délinquance serait liée à l'histoire de la famille (malaise au sein de la famille). Pour eux, ni divorce, ni recombinaison familiale ne jouent de rôle significatif pour conduire ceux-ci vers la délinquance. Dès lors, la situation des parents ne peut être considérée comme un facteur structurant de la délinquance. Ce point de vue est partagé par MUCCHIELLI (2000). S'il est vrai que les divorces, séparations, situations familiales monoparentales et recomposées, constituent des sources de souffrances, d'angoisses, et d'incertitudes, il n'existe aucun lien direct et significatif entre ces souffrances, ces angoisses ou ces incertitudes et les comportements délinquants. Mais, il pense que c'est l'existence d'un conflit grave entre les parents, qu'ils soient divorcés ou qu'ils cohabitent, associé aux difficultés socio-économiques qui sont des facteurs de risque plus importants que le fait que la famille soit monoparentale ou non.

Pour LOEBER et STOUTHAMER-LOEBER (1986), c'est le vide éducatif qui pousse inexorablement l'enfant vers la délinquance. Cette non-éducation tire sa source d'une inadaptation familiale marquée par l'alcoolisme, la criminalité du père, l'absence du père... A en croire LOEBER et STOUTHAMER, c'est uniquement le vide éducatif qui serait à la base de la délinquance chez les enfants. Ils mettent de côté les contraintes socio-économiques, du milieu (au niveau micro et macro-social)...

RENGERT (1994) pense, pour sa part, que les lieux de vente de drogues influencent fortement la commission d'infractions dans les environs et y installeraient durablement l'insécurité. Ainsi, ces lieux de vente sont des points d'ancrage autour desquels se commettent de nombreuses infractions du fait des délinquants toxicomanes. Il en vient à conclure que les « marchés de drogues » ont bel et bien un effet criminogène sur le quartier environnant.

CUSSON (2006), affirme que le style de vie des délinquants, où la fête et le plaisir prédominent, les conduit à commettre de nombreux délits contre les personnes et les biens afin de pouvoir soutenir un tel train de vie.

OUMET (1999) faisant une analyse de la criminalité au Canada, pense que celle-ci est soutenue par le niveau d'intégration sociale (chômage, pauvreté, absence de vie de famille ou célibataire), la toxicomanie, la démographie (plus il y a des jeunes dans une population plus il y aura de la délinquance et de la criminalité).

Tous ces auteurs ont, plus ou moins, mis l'accent sur les origines exogènes des facteurs qui poussent à la délinquance, ignorant, de ce fait, l'importance des facteurs endogènes. Pour ce faire, LEBLANC (1993) met l'accent sur la crise morale qui a dérégulée le sens de l'obligation morale chez l'individu. Cette crise morale favorise la manifestation d'inadaptations nouvelles. Ainsi, la culture de masse met de côté les sources traditionnelles de l'obligation morale, de la religion, de la famille pour les remplacer par une exposition libre à diverses interprétations de ce qui est moral ou non. Par conséquent, la diversification des sources de moralité devient le support de multiples formes nouvelles d'inadaptation. Cette obligation morale se manifeste par le degré d'allocentrisme ou d'égoïsme de l'individu. Ce tiraillement conduit certains jeunes vers la toxicomanie, la délinquance et la criminalité.

LEBLANC (2003) renforce sa conception, en présentant comment les contraintes internes (l'adhésion aux normes, le respect de l'autorité, la perception des risques d'arrestation...) constituent la force de coercition qui explique le mieux la conduite délinquante et criminelle. En outre, il affirme que l'allocentrisme protège contre les conduites agressives et prédatrices, et soutient la conformité aux standards conventionnels de conduite.

Dès lors, il note chez le délinquant un blocage dans sa progression vers l'allocentrisme pour se diriger vers un renforcement de son égocentrisme originel.

SISSOKO (1998) fait une étude beaucoup plus profonde et éclectique sur la délinquance juvénile et l'insécurité à Abidjan. Faisant d'abord l'historique de la délinquance juvénile à Abidjan, il en vient à rechercher ses causes. Pour lui, elle est sous-tendue par des causes psychologiques (dissociation du couple parental), sociologiques (indigence économique et culturelle, la déscolarisation, le processus de contagion hiérarchique, le processus d'opposition juvénile). Il présente par la suite comment cette délinquance juvénile engendre l'insécurité dans certains lieux publics (gares, marchés...). Aussi, cette délinquance ternit-elle l'image de la ville auprès des investisseurs et plombe par conséquent l'activité économique.

PEROUSE DE MONTCLOS (2004) essaie, à son niveau, de donner une explication sur le phénomène de la criminalité urbaine en Afrique. S'il ne doute en aucun instant que les facteurs exogènes (crise économique, effondrement des cours des matières premières, ajustements structurels, endettement...) ont certainement amplifié le phénomène de la criminalité, il appert que les facteurs endogènes (rôle de la police, des politiques d'urbanisation, gestion des ressources économiques locales, politique sécuritaire) et d'autres explications structurelles et historiques ont un rôle primordial et prépondérant dans le phénomène de la violence et de la criminalité en milieu urbain. Ainsi, ce serait trop facile d'éluder les responsabilités des africains et de rechercher uniquement les causalités en dehors du continent dans la compréhension du phénomène criminel. L'analyse globale faite par PEROUSE DE MONTCLOS semble assez pertinente, quoiqu'elle souffre d'une certaine forme de subjectivité. Cette subjectivité proviendrait du fait que PEROUSE DE MONTCLOS veuille mettre en première ligne les facteurs endogènes aux dépens des facteurs exogènes, se faisant accablant les Africains d'avoir une responsabilité prépondérante dans la persistance, la croissance de ce phénomène. Pour notre part, à défaut d'une véritable étude scientifique sur ce sujet, nous pensons que ces deux facteurs (endogènes et exogènes) interagissent mutuellement en fournissant les éléments sur lesquels ce phénomène prend appui. Par conséquent, au-delà des spéculations, de véritables études scientifiques, sur ce sujet, permettraient de voir le poids réel de chaque groupe de facteurs dans la persistance dudit phénomène.

Par ailleurs, DJEDJE (2001) a abordé l'insécurité telle qu'elle est vécue dans la commune du Plateau, à Abidjan. Pour lui, il existe deux formes de criminalité qui sévissent dans cette commune. La grande criminalité menée par des groupes, de personnes, bien

organisés et agissant avec des armes à feu. Tandis que la petite criminalité est du fait, selon lui, des enfants de la rue qui y sont.

Les rapports entre la délinquance, la criminalité et l'insécurité ayant été examinés, il convient de rechercher l'influence de l'environnement sur le phénomène de l'insécurité.

1-1-3- Environnement et insécurité

L'influence de l'environnement dans lequel évolue l'individu est un facteur important. Les travaux de VAN SAN (2004) apportent des éclaircissements à ce sujet. En effet, elle mène une étude sur deux quartiers d'Anvers et de Bruxelles en Belgique. Le quartier de Doske (Anvers) et celui de Chicago Bruxellois (Bruxelles) étaient le cadre de cette étude. Elle découvre que ces deux "vieux quartiers", ont une mauvaise réputation, ce qui a fini par déteindre sur le climat social ainsi que sur le comportement des habitants. Aussi, note-t-elle que les problèmes de délinquance et d'incivilités qui règnent dans ces deux quartiers ont eu pour conséquence d'accroître l'insécurité, et aussi d'accroître la méfiance entre les populations. Ainsi, les populations belges de souche et autres immigrés européens (italiens, grecs...) accusaient les autres immigrés (surtout les Africains) d'être la source de cette insécurité. L'on note, paradoxalement, que les immigrés Africains qui résident dans ces quartiers depuis longtemps, étant plus ou moins bien intégrés, pensaient par contre que les nouveaux immigrants (Africains) étaient le socle de cette insécurité. A en croire les arguments développés par des Européens (Belges et autres immigrés européens) et immigrés Africains (de longue date) le fait de ne pas être intégré dans le milieu socio-culturel serait un facteur prédisposant à la délinquance. Si cette assertion n'est pas totalement irréfutable, comment se fait-il que l'on retrouve quelques Européens dans ces bandes de délinquants ? N'existe-t-il pas d'autres facteurs susceptibles de pousser les individus vers la délinquance ? Cette analyse très parcellaire de ces populations (européens) ne cache-t-elle pas des arguments xénophobes ?

Dans une étude à Montréal, -quartier Côte-des-neiges-, DURAND (1983) constate que les répondants manifestent plus le sentiment de peur dans certaines zones que d'autres. Elle remarque qu'il existe quelques actes de délinquance dans ces zones, mais le sentiment de peur tirerait, plutôt, sa source du lien que les répondants tissent entre la pauvreté (forte densité de la population et aspect délabré des habitations, en somme pauvreté socio-économique des habitants) et la criminalité. Par ailleurs, elle constate que les répondants associent l'immigration au crime. Elle conclut que la peur du crime ressentie par les populations de ce quartier, n'était pas adossée à des éléments objectifs (délinquance et l'insécurité qui en découle), mais elle l'était sur des éléments subjectifs (pauvreté, insalubrité de l'habitation et

de l'environnement mais surtout la xénophobie, car selon ceux-ci l'immigration est égale à la criminalité).

LAGRANGE (1995) démontre comment les quartiers dits "d'exclusion" apparaissent comme la "terre nourricière" de nombre de délits. En effet, dans ces quartiers, se basant sur des statistiques policières, les délits sont commis par des jeunes, le plus souvent, ayant de lourds handicaps sociaux (échecs scolaires, issus de familles monoparentales, bénéficiaires de l'aide sociale et vivant dans des quartiers plus ou moins abandonnés des services publics.). LAGRANGE montre que ces quartiers, dits "d'exclusion", sont exposés à la violence expressive (violence contre tout ce qui symbolise l'Etat) de la part des jeunes qui y résident. Cette violence, qui est source d'insécurité, change de forme lorsqu'on se dirige vers d'autres zones de la ville. Elle se mue en une délinquance d'acquisition, lorsque ces jeunes vont vers les espaces anonymes de la ville, les zones commerciales et les aires résidentielles. Le rapport entre l'environnement et l'insécurité prend une autre orientation avec BLOCK et DAVIS, LAGRANGE et CLARKE et al.

BLOCK et DAVIS (1996) faisant une étude écologique du vol à la tire, dans la ville de Chicago, ont abouti à deux observations principales. D'une part, les vols à la tire sont concentrés dans les zones de passage rapide (là où il y a une forte densité de personnes). D'autre part, les autres rues ont des fréquences de vols assez faibles et ceux-ci sont éparpillés. A travers l'étude de BLOCK et DAVIS, nous pouvons retenir que la densité de la population, qui passe par le passage rapide, est un facteur exposant au vol à la tire, mais aussi le modèle architectural de ce passage, qui favorise une forte concentration de personnes à cet endroit (surtout aux heures de pointe), le favorise autant.

En outre CLARKE et al. (1996) effectuant des recherches sur la thèse d'ANGEL, sont arrivés à des conclusions assez similaires. En effet, ANGEL affirmait dans sa thèse que les vols de rue étaient plus susceptibles de se produire à un taux moyen de trafic de piétons, qu'à un bas ou un haut taux de trafic de piétons dans le métro de New-York. Ce passage en revue de la thèse d'ANGEL, leur a permis d'aboutir aux résultats suivants : Les risques de vol les plus élevés sont associés au bas niveau de trafic de piétons (densité faible) et non au niveau intermédiaire, tel que l'avait écrit ANGEL. Ainsi, les taux de vols sont particulièrement élevés entre 21 heures et 5 heures du matin, c'est-à-dire au moment où la densité piétonne est la plus basse. Quant au vol à la tire, ils rejoignent BLOCK et DAVIS, dans la mesure où la commission de ce type de vol est favorisée par la densité des passagers. Pour eux, en général, les vols commis dans le souterrain, le sont quand peu de personnes sont présentes. De ce fait, ce sont des vols opportunistes qui y sont commis.

LAGRANGE (1998) rejoint les deux conceptions précédentes, en se singularisant par le fait que ces prédatons (vols), dans leur majeure partie, avaient lieu dans les zones où les richesses étaient situées (centre-ville, espaces commerciaux). Nous ne partageons pas entièrement cette assertion de LAGRANGE pour le fait que ces lieux sont fortement surveillés par des gardiens (protection humaine et/ou technologique), ce qui rend difficile la commission de telles prédatons. De ce fait, l'on rencontrerait, semble-t-il, ces types de prédatons dans les lieux riches où la surveillance serait soit absente, défaillante ou caduque. Il conviendrait, en l'occurrence, de prendre en compte les richesses aussi bien que la protection des cibles (richesses).

Le rapport entre l'environnement et l'insécurité tient aussi compte de son aspect rural ou urbain. Ainsi, BAUER et RAUFER (2002) pensent que la violence urbaine est le moteur de la criminalité. Selon eux, la violence urbaine (criminalité, délinquance, incivilités, violence...), en termes de volume, est beaucoup plus importante que la criminalité rurale.

MARIE PIERRE DE LIEGE (2000) insiste sur la corrélation qui existe entre urbanité, qui selon elle semble aller de pair avec la criminalité, et l'insécurité. S'il est vrai que la criminalité urbaine et au-delà le sentiment d'insécurité qu'elle engendre, semble plus important que la criminalité rurale, qu'en est-il de la montée de la criminalité dans les zones rurales, surtout lors de la commercialisation des produits agricoles ? Le sentiment d'insécurité n'existe-t-il pas dans les zones rurales ?

PEROUSE DE MONTCLOS (op.cit.) a une toute autre conception de l'influence du milieu urbain dans l'adoption de conduites dérogatoires. Pour lui, les nombreux essais qui font état du déracinement du migrant rural, et potentiellement candidat à vivre dans un bidonville et par conséquent à être moins intégré dans le nouvel environnement urbain- ce qui suppose l'adoption de conduites déviantes pour s'en sortir-, en négligeant la pègre professionnelle, bien enracinée en ville, font de mauvaises analyses. Pour étayer ses propos, il prend l'exemple des enfants de la rue. Il précise que la majorité des jeunes délinquants ont une origine urbaine et non rurale, eu égard au fait que ces derniers ont une méconnaissance des réalités d'une véritable culture de la violence urbaine.

SZABO (1970) fait remarquer que la ville n'est pas en soi un facteur d'inadaptation sociale plus que les autres milieux. Cependant, il note qu'elle influence considérablement la société (famille (structure et fonctionnement), naissance de groupes secondaires qui tendent à supplanter la famille.), la culture (hétérogénéité culturelle qui favorise la naissance de sous-cultures diverses et délinquantes), la personnalité (tous ces bouleversements observés au niveau sociétal et culturel fragilisent davantage la personnalité, surtout son impact varie d'un

individu à un autre). En somme, ces trois dimensions ou niveaux recèlent chacun à son niveau des facteurs d'inadaptation sociale, dus au mode de vie urbain et à l'urbanisation accélérée.

PEROUSE DE MONTCLOS (2002) analyse le rapport entre la violence, la criminalité et la croissance urbaine. Il parvient à démontrer que la violence accompagne toujours le développement urbain et qu'elle en fait intrinsèquement partie, mettant en évidence une forte corrélation avec la taille des villes. ROCHER (1994) pense, tout comme PEROUSE DE MONTCLOS, que la taille de la ville a une influence sur la criminalité. Ainsi, pour ROCHE, l'agression comme la prédation croissent en fonction de la taille de la ville. Ces phénomènes liés au fait urbain reposent sur un certain nombre d'éléments qui facilitent leurs croissances. De ce fait, l'anonymat inhérent à la grande ville, la dislocation de l'ancienne entité quartier-qui mariait en un même lieu travail, habitat et vie sociale-, le passage d'une sociabilité de voisinage à une sociabilité éclatée dans les différents territoires de la ville, conduisent à la baisse du contrôle social informel et de la vigilance communautaire, en bref, de la surveillance qu'assurait autrefois le particulier sur ses propres biens. KOUDOU, K. (2006) vérifiant la théorie de NEWMAN O. sur l'espace défendable à Abidjan, aboutit à la conclusion qu'il existe un lien entre violence, délinquance et l'aménagement de l'espace des villes.

GARNIER (2003) est d'un tout autre avis. Opposé à la notion d'espace défendable (defensible space) d'OSCAR NEWMAN qui repose sur le postulat qu'il existe des types d'espaces construits qui sont propices aux actes délictueux. En conséquence, une meilleure conception de l'environnement architectural permettrait de prévenir la criminalité. Dès lors, l'espace défendable est un espace dont la configuration vise à faciliter la protection de la société contre la délinquance et les incivilités. Pour GARNIER, cette politique d'aménagement urbain, pratiquée en France, est sous-tendue par une politique répressive de plus en plus orientée vers les délinquants issus pour la plupart des zones urbaines défavorisées. Plutôt que de faire des aménagements urbains qui n'arriveront pas à résister aux délinquants et autres agresseurs décidés qui sauront toujours surmonter lesdits obstacles, mieux vaudrait-il lutter contre les injustices sociales sous toutes ses formes en évitant la "ghettoïsation" des masses les plus démunies, en les entassant dans des blocs d'immeubles qui ne font qu'exprimer cette marginalisation dont elles font l'objet.

Les résultats d'une étude menée à Paris et Moscou par SAUTKINA, LIMA, MOSER et al. (op. cit.) remettent, à leur tour, en question la théorie de l'espace défendable. Pour eux, les mêmes caractéristiques environnementales (en termes de gain et d'opportunité à la perpétration du vol à la tire pour le voleur et les possibilités de contrôle des risques potentiels

pour la victime) sont jugées comme sécurisants et défavorables au vol à la tire. Aussi, une densité sociale élevée (favorable selon les voleurs) est jugée par les passants comme protectrice. En outre, quant aux victimes du vol, elles rapportent post-factum une sous-estimation du vol et un sentiment de sécurité sur le site où le vol a été commis. Comme nous le constatons, le rapport entre environnement, criminalité et insécurité ne semble pas toujours établi et est fonction de nouveaux facteurs qu'il conviendrait d'analyser

1-1-4- Médias et insécurité

La relation entre médias et insécurité a fait l'objet de nombreux écrits. Nous en avons relevé quelques-uns, qui pour notre part, témoignent de la multiplicité des points de vue sur l'influence supposée ou réelle des médias sur l'insécurité. A ce sujet, les auteurs ont des points de vue assez divergents. Trois blocs se dégagent, à savoir ceux qui voient une influence des médias sur l'insécurité ; puis ceux qui pensent que le lien entre les médias et l'insécurité n'est pas tenu, et que ceux-ci (médias) ne sauraient influencer l'insécurité. Enfin, les auteurs qui ont un point de vue assez nuancé sur le sujet.

BANDURA et al. (1963) montrent que des enfants, exposés à une séquence où un adulte frappait une poupée, avaient tendance à reproduire de tels actes surtout lorsqu'ils étaient en présence de cette poupée. Ainsi, par le biais de l'imitation, ils montrent l'influence que les images ont sur la violence des enfants. BANDURA (1973) insiste sur l'influence que les médias, à travers la présentation de modèles de comportements agressifs, peuvent avoir sur l'adoption de comportements agressifs, surtout sur des sujets frustrés. Pour lui l'agression est facilitée soit par l'imitation, soit par la désinhibition des instincts agressifs, soit par le déclenchement d'actions agressives déjà structurées par le passé (exposition aux images violentes).

HUESMANN et al. (2003) établissent un lien très tenu entre le visionnage d'actes de violence et agressivité. Pour DAGNAUD (2003), il existe une affinité entre les médias et la violence. Pour lui, le second (violence) serait le pur produit du premier (médias) qui par sa capacité d'attraction qu'il possède arrive à influencer le comportement des jeunes. BALAAM (1997), pour sa part, note que l'enfant de la rue (Africain) est agressif et violent. Cette agressivité est sans doute le résultat de nombreux films de violence qui font partie de leurs loisirs préférés. Pour SAKAMOTO (2000), au-delà de l'influence que les médias traditionnels (Télévision, Radio, Presse écrite) peuvent avoir sur les individus dans l'adoption de comportements violents des jeunes et des enfants. Cette influence repose sur le fait que tous les enfants ont un psychisme fragile et presque tous identifient l'image à la réalité. FILLIEULE (op.cit.) montre que l'exposition à la violence télévisée accroît significativement

le risque pour l'enfant de verser dans la violence. Il pense que cela a un impact sur l'agressivité future de l'individu. Par ailleurs, PICCA (op.cit.) pense que les médias entretiennent et même développent l'insécurité des populations par la place excessive réservée aux crimes dans l'information. Aussi, ont-ils contribué à répandre les méthodes utilisées par les délinquants, suscitant de ce fait leur imitation.

CHAILLOU (1996) et CARRER (2004) insistent sur le rôle des médias dans l'installation et la diffusion du sentiment d'insécurité au sein de la population. En effet, les médias par leur traitement alarmiste de l'actualité de la délinquance et de la violence accroissent et diffusent le sentiment d'insécurité. Ce traitement de l'actualité fait par les médias a aussi pour conséquence d'installer un sentiment de peur. Qualifiée de peur abstraite ou peur diffuse, car s'appuyant sur des informations qui, en fait, sont constituées de fragments d'images, d'opinions entendues, se mêlant à des impressions personnelles, celle-ci est selon LOUIS-GUERIN (1983) et BRILLON (1983) l'une des conséquences de l'impact des médias sur les populations. LOUIS-GUERIN (idem) pense que cette peur abstraite du crime s'appuie sur les informations relayées par les mass-médias qui donnent une résonance particulière aux crimes commis. BRILLON (idem) constate que la peur du crime est exagérée ou exacerbée par les mass-médias. PARENT (1990) partage les points de vue de LOUIS-GUERIN et BRILLON au sujet de la peur abstraite produite par les médias. En outre, il pense que le processus de transformation de la peur diffuse ou abstraite en peur concrète (la peur concrète exprime une crainte de victimisation face à une menace dans l'environnement immédiat, elle repose sur des éléments objectifs qui permettent une évaluation réaliste du problème criminel au niveau local) part de la diffusion et de la propagation par les médias des crimes de violence. Pour mieux expliciter sa pensée, il affirme que les médias constituent une source de victimisation secondaire dans la mesure où les récits qu'ils feront dans le temps (1 jour, 1 semaine...) à travers des portraits qui leur sont propres, viendront ramener à la surface les événements traumatisants, au moment où la victime entamera le processus de deuil, d'oubli, de cicatrisation. En somme, la peur abstraite et la peur concrète (via la victimisation secondaire) sont les conséquences de l'influence que les médias peuvent avoir sur les individus selon PARENT.

DITTMANN (2005), à travers une étude effectuée sur le sentiment d'insécurité en France et en Allemagne est parvenu à des conclusions qui mettent en cause le rôle des médias dans la naissance et la consolidation de la peur et du sentiment d'insécurité. Il fait une distinction entre peur générale (abstraite) et peur spécifique (concrète), et montre l'influence considérable que les médias exercent sur les inquiétudes en matière de criminalité.

S'interrogeant sur les perceptions que les Français et les Allemands ont face au crime, DITTMANN pense que l'écart assez important observé entre la perception de la criminalité en France (peur du crime assez élevée) et en Allemagne (peur du crime assez faible), malgré des taux de criminalité assez équivalents, s'expliquerait par le fait qu'en France les médias insistent plus sur les actes criminels qu'en Allemagne. LAGRANGE (1984) allant dans le même sens que DITTMANN, précise que les perceptions de la criminalité sont le résultat de processus de construction profondément influencés par les images de la criminalité transmises par les médias.

A contrario, d'autres auteurs ont des points de vue différents. Pour ceux-ci, les médias ne sont en rien coupables de l'influence qu'ils exerceraient sur les individus dans l'adoption de conduites violentes. Ainsi, LAZAR (op.cit.) pense que le débat mené sur le rôle influent que les médias exerceraient sur les conduites violentes des individus ne vaut pas la peine. Pour elle, la télévision n'invente pas la violence, mais elle la met plutôt en scène. Ce sont les violences que nous rencontrons tous les jours dans la vie que la télévision retranscrit sur le petit écran. SACHIKO (1998) montre, à travers son article, que l'influence de la télévision sur l'agressivité et au-delà la violence sur la société nipponne n'est pas palpable. Quant à BOUDON (2003), l'impact des médias sur les individus, dans l'adoption de conduites violentes, serait insignifiant voire quasi-nul. Selon lui, les corrélations sont faibles et les mécanismes explicatifs sont hypothétiques. En outre, BATON-HERVE (2000) pense que la violence déployée par les images aurait tendance à inhiber le téléspectateur plus qu'à l'inciter au passage à l'acte d'agression. Ainsi, elle le rendrait plus craintif et plus insécurisé. De ce fait, l'individu rechignerait à adopter la violence puisque celle-ci l'amène à avoir peur de telles conduites.

Entre ces deux points de vue assez divergents, VON FEILITZEN (2001) affirme que la question de l'influence des médias sur le comportement violent des individus, ne se résume pas à un oui strict ou un non strict. Pour elle, les contenus des médias ont rarement une influence directe ou unique sur nos actions. En général, nos propres expériences aussi bien que les influences d'autres personnes, sont plus importantes que l'influence des médias. C'est ce mélange d'influences qui accroît ou diminue nos dispositions de passage à l'acte dans certains cas. TISSERON (2000) affirme, de son côté, que les images violentes ne sont jamais seules responsables, mais elles fragilisent les jeunes dans leurs repères habituels et les préparent à accepter la violence des groupes, qui comme eux ont été soumis aux mêmes images. Cette vision est partagée par MOLENAT et BASTIDE. MOLENAT (2006 : 256) juge que la télévision n'est pas une instance autonome située en dehors du social et qui agirait sur

lui (social) de manière incontrôlable. A ce propos, il affirme « *La télévision n'invente pas la violence qu'elle montre, et la place qu'elle prend est bien celle qu'on a bien voulu la laisser prendre.* ». BASTIDE (2000) dans une approche synthétique note qu'il n'y a peut-être pas d'image innocente, mais il n'y a pas non plus de spectateur totalement innocent dans la mesure où celui-ci a un vécu et une expérience qui lui est propre. La télévision ne viendrait pas prendre possession de lui et l'influencer tel un automate.

Le constat qui s'impose après tous ces écrits, c'est que l'influence des médias, sur les individus, dans l'adoption de conduites dérogatoires, qu'elle soit réelle ou non, qu'elle soit probable, montre la place importante qu'ils (médias) occupent dans notre société actuelle. Par ailleurs, les médias qui sont le "quatrième pouvoir" (après l'exécutif, le parlementaire, le judiciaire), comme on le dit souvent, ont quoiqu'on le pense ou le dise, une influence importante sur l'opinion que les individus se font des divers phénomènes sociaux. Ceci dit, est-ce pour autant qu'ils conduiront, seuls, les individus vers l'adoption de comportements dérogatoires ? N'y a-t-il pas d'autres facteurs susceptibles de s'agréger aux médias pour les y conduire ?

L'insécurité et ses corrélats ayant été passés en revue, quid des écrits se rapportant à l'insécurité dans le milieu des transports ?

1-2- Insécurité dans le milieu des transports

Le milieu des transports est un secteur qui, comme tous les autres secteurs de la société humaine, n'échappe pas à l'insécurité ainsi qu'à ses diverses conséquences sur les populations qui fréquentent ce milieu. Pour les besoins de notre étude, nous nous sommes exclusivement limité à l'insécurité dans le milieu des transports terrestres urbains. Pour ce faire, les problèmes (insécurité) liés au transport aérien ainsi qu'au transport maritime sont exclus de notre approche livresque. Ainsi, nous avons opté pour les écrits concernant les transports automobiles urbains (en commun) et ferroviaires (métro).

TREMBLAY et OUMET (2001), faisant une analyse des trajets urbains parcourus et les risques de victimisation encourus par les usagers du métro Montréalais, sont arrivés à la conclusion que les risques observés étaient largement inférieurs aux risques attendus, et ce comparativement à la densité des usagers dans les stations de métro. En effet, la densité élevée des personnes dans le métro augmente le nombre de cibles susceptibles d'attirer les délinquants. Cependant, le fait que les risques encourus soient largement inférieurs aux risques attendus, cela est dû, selon eux, à trois principaux facteurs limitatifs. Premièrement, la densité élevée des occasions criminelles augmente les occasions d'entraide ou de « gardiennage » informel des voyageurs. Pour eux, la foule offre des occasions criminelles

aux délinquants, mais elle protège en même temps les victimes potentielles. Ensuite, les voyageurs n'emportent pas avec eux de fortes sommes d'argent et se déplacent en cohortes serrées, ce qui fait que les voleurs potentiels ne peuvent espérer des gains assez élevés (peu d'opportunités attrayantes pour les délinquants). Enfin, une surveillance relativement dense dans un espace urbain fermé (27 employés pour 1000 usagers). Ainsi, les employés exerceraient une fonction de dissuasion et de prévention même si cela ne fait pas partie de leurs attributions. A ces employés s'ajoute les agents de surveillance (dont la tâche principale est de veiller sur la préservation des biens et des personnes) et la vidéosurveillance.

BELLOT et COUSINEAU (1996) ont, quant à eux, fait des recherches dans le même espace (le métro). A la différence des précédents auteurs, ils ont mis l'accent sur les variétés de délinquance et d'incivilités auxquelles étaient confrontés, quotidiennement, les agents de sécurité privée. Ils remarquent une forte présence des infractions contre la propriété. Ils recensent des vols à l'étalage et des fraudes dont les clients ou les visiteurs se rendent coupables. A côté de ces vols commis, ils notent aussi des vols commis à l'encontre de la clientèle (vols de sacs à main, vols à la tire) ainsi que les vols commis par les employés. Les infractions commises avec violence sont également décrites dans cette typologie élaborée par BELLOT et COUSINEAU (vols par effraction, attaques à main armée, incendies volontaires...). Enfin, ils montrent l'existence des incivilités et des nuisances (mendicité, alcoolisme, trafics de tout genre, consommation de drogue, vandalisme, attroupements, tapage et bousculades.). Cette étude fait la typologie des infractions rencontrées dans le métro, et fait, aussi, ressortir la diversité des infractions qui sont susceptibles de se produire dans les souterrains Montréalais. Certes, cette étude avait pour but de répertorier les différentes infractions qui ont lieu dans le métro, mais elle aurait pu essayer de faire ressortir d'autres éléments. En l'occurrence, les éléments favorisant la survenue de ces phénomènes, qui concourent à l'installation et la persistance de l'insécurité, de sorte qu'elle aurait pu donner des pistes de réflexions quant aux moyens à mettre en œuvre pour combattre cette insécurité.

Cherchant à comprendre les conditions qui expliquent le maintien d'un niveau de criminalité assez bas dans la station de métro de Washington, LA VIGNE (1996) a mené une étude dans ce sens. Elle constate que le système de sécurité a été conçu au départ, c'est-à-dire durant la construction de la gare de métro et de la ligne. Ainsi, les architectes, les ingénieurs et les spécialistes de la sécurité ont eu une approche intégrale dans la conception et la mise en œuvre architecturale de la gare. Cette prévention du crime intégrant, de facto, l'aspect architectural prend aussi en compte une politique de vigilance sécuritaire et d'entretien des installations. A ces deux facteurs initiaux, s'ajoutent une application rigoureuse des règles et

des lois dans l'espace du métro. En somme, ce sont ces trois facteurs qui expliqueraient ce niveau de sécurité assez confortable dans le métro de Washington. Cette approche intégrée, prenant en compte l'aspect architectural mêlé au défi sécuritaire, semble être, l'innovation qui vient s'ajouter aux habituels mesures de prévention et de répression mises en place pour garantir la sécurité des biens et des personnes des usagers du métro.

Cette même approche "architecturo-sécuritaire" semble agir sur la baisse de la criminalité dans le terminal de bus de Port Authority de New-York. C'est ce qu'a révélé l'étude menée par FELSON et al. (1996). En effet, FELSON et ses collaborateurs ont à travers cet article montré comment les modifications, apportées à l'intérieur du terminal, ont fortement influencé la baisse du crime et de la déviance. Ces modifications architecturales ont permis la prévention situationnelle du crime à travers la conception de nombreux détails environnementaux. Ces modifications apportées à cette gare routière ont permis de réduire les déviances et autres crimes qui donnaient une mauvaise image de la gare routière. A ces modifications environnementales (suppressions des recoins dangereux, des niches à vagabonds et des zones obscures) s'est ajouté un renforcement des contrôles et de la surveillance de la gare routière.

A travers ces deux études distinctes menées par LAVIGNE, FELSON et collaborateurs dans deux villes différentes (Washington et New-York), dans deux différentes gares (métro et gare routière), nous remarquons que l'architecture semble jouer un rôle essentiel et primordial dans la sécurité. L'architecture s'avère être l'élément de base sur lequel viennent se greffer les différentes mesures préventives et sécuritaires visant à faire de ces gares des lieux sûrs et sécurisants pour les personnes et les biens.

La question de l'insécurité dans les gares ne concerne pas uniquement les villes occidentales. L'article de MAÏGA (2008) sur l'insécurité dans la gare routière de Sogoninko à Bamako apporte un autre éclairage. L'auteur remarque que cette gare, qui dessert de nombreuses destinations et abrite de nombreuses compagnies de transport et de commerces, connaît de véritables problèmes de sécurité. En effet, ce lieu caractérisé par la prostitution, les vols, les agressions physiques, les consommations de stupéfiants ..., est choisi par de nombreux délinquants pour exercer leurs activités. Il note, aussi, des agressions physiques sur certains éléments des forces de sécurité publique. Les mesures visant la destruction des lieux de passe, par les autorités compétentes, semblent n'avoir pas atteint leurs objectifs dans la mesure où, constatent-ils, l'insécurité n'a que très peu reculée. Ces lieux, aux dires des autorités, servent de gîte aux bandits. Pour lutter contre ce phénomène, MAÏGA suggère que les effectifs des forces institutionnelles chargées du contrôle social (Police) soient revus à la

hausse. Par ailleurs, l'équipement des agents, chargés d'assurer la sécurité, doit être renforcé. Il préconise, en outre, la création d'une unité de patrouille qui soit spécialement affectée à la surveillance de la gare. L'une des faiblesses que regorge ce travail, est le fait que les facteurs explicatifs qui favorisent l'irruption de ces infractions n'aient pas été pris en compte. Comment peut-on arriver à un bon pronostic, si le diagnostic de départ a été mal posé ? Il appert que pour arriver à un bon pronostic, il faille établir un bon diagnostic. Cet article a favorisé l'approche descriptive au détriment de l'approche explicative qui aurait permis de mieux comprendre le phénomène et ses manifestations de telle sorte que les suggestions soient adaptées aux véritables problèmes sécuritaires rencontrés en ces lieux.

KOUDOU O. (2006), dans ses travaux qui ont eu en partie pour cadre la gare routière d'Adjamé, s'est intéressé aux problèmes de sécurité en ces lieux. Se basant sur les travaux de KOUASSI A. (1994) et KOUAKOU K. (1992), KOUDOU O. arrive à la conclusion selon laquelle les voleurs ont la certitude de trouver quelque chose à prendre dans ces gares. Il constate, par ailleurs, que les vols s'effectuent dans les lieux où la circulation des personnes et des biens est forte avec une faiblesse du contrôle social (Police) et un éclairage assez défaillant et même absent par endroits. A cet effet, la gare routière se présente comme le lieu où ces types d'infractions sont commis. Ces conclusions rejoignent les travaux de GAULITHY (2005) qui a mis l'accent sur les manifestations de l'insécurité dans les gares routières d'Adjamé.

CRIZOA (2010), dans sa thèse sur les violences dans le milieu des transports en commun privé à Abidjan, a mis en cause la marginalisation et les exclusions dont étaient victimes certains acteurs de ce milieu dans l'adoption de la violence. Ainsi, la violence apparaît à leurs yeux comme le meilleur moyen de sortir de cette marginalisation qu'ils vivent. Par ailleurs, le rôle central qu'occupe l'argent dans ce système qui relie de nombreux intervenants (forces de contrôle social (Police et Gendarmerie), chauffeurs, apprentis, syndicalistes...) est assez important et crucial. Car tous les acteurs qui interviennent dans ce champ d'étude (hormis les passagers) sont lancés dans une quête de ce "précieux sésame" (argent). Les violences de natures diverses recensées (verbales, physiques, psychologiques et symboliques) apparaissent dans ce milieu et semblent être l'une des pratiques privilégiées des uns pour s'imposer aux autres. Toutes ces violences exercées entraînent inéluctablement une insécurité ressentie diversement par les différents acteurs en présence. Ce travail, mené dans le domaine des transports en commun en milieu urbain en Côte d'Ivoire, est assez original et vient apporter un éclairage scientifique sur le phénomène de la violence dans ce secteur d'activité. Cependant, CRIZOA oublie d'indiquer le processus par lequel les individus

basculent dans la violence. Aussi, oublie-t-il de percevoir la violence comme une stratégie d'adaptation face à la marginalisation et l'exclusion, dont certains acteurs de ce milieu semblent être victimes.

L'insécurité des personnes et des biens dans le milieu des transports ayant été abordée, il convient de rechercher, à présent, son impact sur les populations.

1-3- Impacts de l'insécurité

L'insécurité a de nombreux impacts sur les populations. Le sentiment d'insécurité, la victimisation, l'auto-défense sont quelques effets de l'insécurité sur les populations.

1-3-1- Sentiment d'insécurité

ROCHE (op.cit.) pense que l'accumulation des délits mineurs dans un quartier urbain finit par engendrer un sentiment d'insécurité et d'impuissance qui pousse les gens à se méfier de tous et à se barricader chez eux. Cette vision est partagée par CALAS (1991 : 34). En effet, le sentiment d'insécurité qui prévalait à Kampala (Ouganda), durant cette période (1990-1991), a conduit les populations à adopter des mesures sécuritaires révélatrices de l'insécurité qui y régnait. Ainsi, la construction de hauts murs surmontés de tessons de bouteilles remplaçait les petites clôtures, l'installation de lourdes portes en fer dans les boutiques... témoignaient de cet enfermement. Il note que « *l'enfermement est une tendance architecturale très nette. Cette famille n'avait pas moins de douze cadenas à fermer sur de solides pennes de fer, car résidant dans un quartier aisé.* ». Ce sentiment d'insécurité qui découle, en partie, de l'insécurité est pour ROCHE (1993a) une des manifestations de la peur. A propos, il fait une distinction entre peur et préoccupation. La peur traduit une inquiétude personnelle telle que celle de sortir seul le soir tandis que la préoccupation concerne l'ordre social et politique. La peur ramène à l'individuel (menace à l'intégrité physique ou au patrimoine) alors que la préoccupation ramène à la communauté dans son ensemble (menace à l'ordre social).

ROCHE (idem) présente la peur et la préoccupation comme deux dimensions de l'inquiétude, et par ailleurs, l'expression palpable de cette insécurité. Pour ce faire, il note que plus le niveau de la criminalité, de la délinquance augmente dans un lieu donné, plus la peur et la préoccupation s'intensifient.

A côté de la violence et de la criminalité, les incivilités se présentent comme une autre source du sentiment d'insécurité. WILSON et KELLING (1982) ont à travers leur théorie de la vitre brisée « Broken Windows » montré l'impact des incivilités sur la montée de la violence, la criminalité et du sentiment d'insécurité. ROCHE (1994) montre que les incivilités influencent le développement de la délinquance juvénile en agissant comme le combustible de cette délinquance. En agissant de la sorte, elles influencent grandement le sentiment

d'insécurité des populations. VAN SAN (op.cit.) remarque que le sentiment d'insécurité est la résultante de la délinquance et des incivilités qui ont cours dans deux quartiers d'une ville Belge (Bruxelles).

Quant à CHALOM et LEONARD (op.cit.), ils pensent que le sentiment d'insécurité, qui découle plus de la petite délinquance de rue que de la grande criminalité, est sans conteste le résultat de la focalisation des institutions de contrôle social sur la grande criminalité au détriment de la petite délinquance.

Se basant sur des statistiques, DJIDER et VANOVERMEIR (2007) affirment que le sentiment d'insécurité est la conséquence de la violence et de l'insécurité qui règnent dans les quartiers des villes Françaises. Ils démontrent que ce sentiment est plus perçu par la population féminine que masculine. Aussi, le fait d'avoir été témoin d'une agression, de violence ou de tout acte de délinquance favorise-t-il également la prévalence de ce sentiment.

S'il est vrai que le sentiment d'insécurité s'adosse à une expérience de victimisation vécue ou à laquelle l'on a assisté, il n'en demeure pas moins qu'il est aussi véhiculé par la rumeur, suscitant de ce fait des peurs. Raison pour laquelle il convient de dissocier criminalité et sentiment d'insécurité dans la mesure où l'appréhension vécue ne s'adosse pas à une expérience personnelle de victimation selon ACKERMAN, DULONG et JEUDY(1983). Toutefois, une distorsion est observée entre les lieux du crime et l'emprise de l'insécurité.

MUCCHIELLI (2002c) a, pour sa part, une toute autre approche. Contrairement aux résultats, des enquêtes sur le sentiment d'insécurité, qui montrent que les personnes âgées et les femmes sont celles qui se sentent le plus en insécurité, les enquêtes de victimation indiquent plutôt les jeunes hommes (15-30 ans) comme principales victimes des agressions. Ainsi, le sentiment d'insécurité ne s'adosse pas, incontestablement, à une expérience de victimation, mais il semble prendre appui sur d'autres facteurs tel que la vulnérabilité physique et l'âge (femmes et personnes âgées). FATTAH (1971) pense que ce sont souvent les personnes qui courent le moins de risques d'être victimes (femmes et personnes âgées) qui éprouvent le sentiment d'insécurité. Ce n'est pas un hasard si ceux qui se sentent le plus insécurisés, le sont le moins souvent.

Le fait, que le sentiment d'insécurité soit la résultante de la violence et de la criminalité, n'est pas perçu de la sorte par COING et MEUNIER (1980). Ils affirment que la violence est plutôt le produit du sentiment d'insécurité. Les peurs nées de l'insécurité (professionnelle, économique, sociale...) poussent les citoyens à recourir à la violence comme mode d'expression pour attirer l'attention des autorités sur leur sort. Cette analyse, bien que révélatrice de certaines réalités urbaines, semble ignorer les autres aspects conduisant à la

violence ; entre autres les facteurs psychologiques et culturels. C'est fort à propos que MICHARD (1973) déclarait que « *le phénomène (insécurité) n'est pas simple et que toute réduction à un système d'explication univoque est illusoire.* ».

DOURLENS (1988) voit un rapport dialectique entre le sentiment d'insécurité et l'agressivité. Pour elle, le sentiment d'insécurité est la conséquence de la marginalisation des exclus (sociaux) qui induit l'agressivité. En retour, l'agressivité engendre l'inquiétude (sentiment d'insécurité). Il n'en est toujours pas ainsi, car l'agressivité et la violence exercées par la mafia ne découlent pas d'une exclusion sociale, mais obéissent surtout à de nombreuses logiques (enrichissement à travers les trafics de tous genres, instaurer la peur pour éviter d'être dénoncé...).

Il ressort de cette première analyse que le sentiment d'insécurité est la conséquence de la criminalité, de la violence et des incivilités. Cependant, ce sentiment n'est pas uniquement le produit des phénomènes précités. Il naît, en outre, à travers le rôle que jouent les médias et le processus de communication. A propos de processus de communication, DULONG (1983) montre que deux mécanismes indissociables agissent de façon singulière dans l'organisation de la rumeur de l'insécurité, ce qui engendre le sentiment d'insécurité. Le premier mécanisme repose sur le colportage des agressions qui tend à les multiplier. Le second mécanisme consiste en l'appropriation de ces agressions par les personnes à qui ces agressions ont été colportées.

LAGRANGE et ZAUBERMAN (op.cit.) insistent plutôt sur le premier mécanisme décrit par DULONG (idem) pour expliquer le mécanisme de diffusion de l'insécurité. Qu'en est-il du rôle des médias sur la diffusion du sentiment d'insécurité ?

MUCCHIELLI (2002a) insiste là-dessus, en montrant que le traitement de la criminalité par les médias, tend à exagérer les faits de telle sorte qu'ils finissent par faire naître voire accroître le sentiment d'insécurité.

WIDMER et al. (2004), s'interrogeant sur l'intensité de la délinquance perçue par la population, arrivent à travers des études menées en Suisse sur le sentiment d'insécurité, au fait que deux tiers (2/3) des répondants n'éprouvent que rarement ou jamais le sentiment d'insécurité dans l'espace public. Par contre, ils remarquent qu'un individu sur dix (1/10) se sent souvent ou toujours en insécurité. Ils concluent que le sentiment d'insécurité personnelle est faible et le risque de victimation concerne essentiellement les délits mineurs (vol du porte-monnaie, tapages nocturnes...). Par contre, la situation collective est perçue comme étant en nette dégradation. Ce sentiment d'insécurité est fortement favorisé, selon les auteurs, par l'exposition des Suisses, surtout Francophones, aux médias. Ils constatent que les médias qui

sont à la base de ce sentiment d'insécurité ne sont pas Suisses, mais des médias étrangers, notamment ceux des pays voisins (France, Italie, Allemagne...). Ils affirment que les médias Suisses n'insistent pas longtemps sur les événements criminels qui ont lieu sur le territoire, ce qui n'est pas le cas des médias étrangers, surtout Français. Nous pensons que, si cette explication est plausible, il ne faut pas oublier, non plus, de comparer le taux de criminalité en Suisse et dans les pays voisins. Par ailleurs, les incivilités, qui semble-t-il, sont un maillon essentiel dans l'installation du sentiment d'insécurité, sont-elles au même niveau en Suisse que dans les pays voisins ? Tous ces éléments de comparaison permettront mieux de percevoir le poids des médias dans l'installation du sentiment d'insécurité.

HAERINGER (1983) montre comment le quotidien gouvernemental de la presse écrite ivoirienne, *Fraternité Matin*, avait contribué à créer ou à entretenir le climat de psychose (sentiment d'insécurité) face aux différentes agressions à main armée qui s'étaient largement répandues durant le début des années 1980. Ainsi, HAERINGER note que c'est cette action de ce média qui a fortement contribué à répandre le sentiment d'insécurité au sein de la population car ce journal faisait une description de ces agressions avec son lot d'homicides qui intervenait souvent au cours de ces agressions. Cet impact des médias sur le sentiment d'insécurité a aussi été perçu par ELCHARDUS, DE GROOF et WENDY SMITS (2005). Ceux-ci ont démontré l'influence que les médias belges ont eue sur la montée du sentiment d'insécurité. A travers les différents traitements que les médias belges ont eus à faire de l'actualité de la criminalité dans ce pays, les auteurs croient savoir que ceux-ci (médias) ont fortement influencé la perception des belges face au problème de l'insécurité.

MACE (2000) estime que l'influence des médias est de cristalliser et de focaliser des craintes déjà présentes dans la société. A partir de ce moment, les messages médiatiques ne suscitent l'anxiété que lorsqu'ils sont en consonance avec le vécu du lecteur ou de l'auditeur. Cette approche de MACE présente les médias comme le révélateur de certaines peurs et préoccupations qui étaient jusque-là enfouies dans chacune des consciences individuelles. Les médias ne feront que renforcer voire accroître ces peurs et inquiétudes au sein de la population.

Le sentiment d'insécurité qu'il soit la conséquence de la violence, de la criminalité, des incivilités ou le résultat de l'influence des médias, semble être l'une des conséquences majeures de l'insécurité sur les personnes.

1-3-2- Victimisation

DUPREZ et HEDLI (1992) pensent qu'il n'y a pas de relation directe entre la perception de l'insécurité et le fait d'avoir été victime d'un acte de délinquance.

SUTHERLAND et CRESSEY (1966) montrent que c'est le public (population) qui est en général et par définition la victime. En effet, celui-ci souffre soit directement (vol, destruction de biens publics...) soit indirectement (les dépenses occasionnées par l'entretien de la police, des tribunaux et la terreur qu'elle suscite). De ce fait, chaque individu dans l'Etat est la victime de la criminalité.

Revenant sur l'impact de la délinquance sur la victime, FILLIEULE (op.cit.) relève l'aspect financier, social, les émotions suscitées et le sentiment d'insécurité qui en découle. Certes, il fait un développement assez détaillé de l'impact de la délinquance sur la victime, mais il ne présente pas suffisamment les conséquences psychologiques, préférant renvoyer les lecteurs à des ouvrages spécialisés.

JOSSE (op.cit.) montre que les agressions physiques et morales, qui sont sources d'insécurité, causent dans certains cas un traumatisme à l'individu mais aussi à sa famille voire même à sa communauté. A ce propos, elle donne l'exemple du viol qui produit des sentiments d'humiliation et de honte, non seulement chez la femme violée mais également dans tout son entourage. JOSSE ajoute que les femmes violées rencontrent des difficultés dans les relations qu'elles établissent avec les membres du groupe dans son ensemble car étant socialement stigmatisées. Cette vision, sur la victimisation des femmes ayant subies le viol, est partagée par COLETTE-CARRIERE (1980).

Par ailleurs, le criminologue Britannique MIKE MAGUIRE, cité par FILLIEULE (idem), s'est essentiellement intéressé aux victimes. Il a pu évaluer l'impact émotionnel du cambriolage sur les victimes. Cet impact est perceptible en deux phases : l'impact initial et les effets durables. L'impact initial se compose des sentiments suivants : la colère, le choc, les pleurs, la peur et souvent une absence de réaction. Quant aux effets durables, ils sont essentiellement caractérisés par la présence d'un sentiment d'insécurité doublé d'une tendance à repenser à la victimisation subie.

Se consacrant à la quête de justice des petits commerçants victimes de vol à main armée au Canada, MANSEAU et GRENIER (1979) ont pu mesurer l'impact de ces agressions sur lesdits commerçants. Ainsi, elles décrivent les violences qui accompagnent ces vols (la victime est ligotée, elle prend des coups de crosse de fusil dans l'estomac, elle se fait brûler ou reçoit des balles dans la main...). Ces violences enregistrées entraînent, en sus des pertes financières bien établies, des traumatismes physiques (hospitalisation) et surtout des traumatismes psychiques dus à la violence qui a accompagné le vol. Cette situation, ajoutent-elles, a poussé certains commerçants à vendre leur commerce afin de ne plus risquer de revivre de telles expériences. Par ailleurs, les victimes ont une vision pessimiste et négative

du système de justice dans la mesure où elles estiment que les criminels sont mieux traités qu'elles devant le tribunal (le criminel bénéficie d'un avocat tandis que la victime est là en tant que témoin/victime). En somme, les victimes se sentent impuissantes face au criminel, et aussi face à l'oppression qu'elles vivent à l'intérieur du système judiciaire.

BARIL et MORISSETTE (1985) présentent, aussi, l'impact du hold-up sur les commerçants Montréalais. Elles affirment que l'expérience de victimisation marque ceux qui la subissent. En plus des descriptions faites par MANSEAU et GRENIER, à propos des conséquences du vol à main armée sur les commerçants, elles notent des similitudes entre les réactions des victimes d'agressions sexuelles et les comportements des victimes d'autres types de crime. Elles remarquent que la perte de pouvoir, ou encore l'impuissance ressentie par l'agressé au moment de l'attaque engendre presque toujours un certain déséquilibre dont les manifestations, toutefois, peuvent varier d'un individu à un autre. En outre, elles ont pu constater que ces perturbations se répercutent sur la vie familiale et sociale des agressés. Cet impact est aussi ressenti par l'entourage des victimes, qui en est affecté.

BARIL (1980) poursuit en démontrant que la victimation initiale est difficile à supporter, surtout lorsque la victime a subi plusieurs victimations. Une estime de soi dévalorisée apparaît souvent comme une autre conséquence de l'insécurité (chez les hommes lorsqu'ils n'ont pu réagir face à l'agression et lors du viol chez les femmes).

En plus de la peur, BARIL (1983) met l'accent sur les conduites d'évitement et les mesures de protection qu'adoptent les victimes après leurs victimations. Elle montre que c'est la crainte de nouvelles agressions qui conduit les victimes à adopter ces nouveaux comportements et autres mesures de protection. Cette idée est partagée par FILLIEULE (op.cit.). A cela, s'ajoutent les phobies et autres cauchemars qui les assaillent durant des périodes plus ou moins longues en fonction des individus. Pour elle, les peurs ressenties après la victimisation ont un caractère diffus et une inquiétude continuelle, qui n'a pas de motif précis, s'installe. D'où la crainte de la récurrence qui s'installe chez la victime.

BARIL a fait une étude assez variée et riche de l'impact de l'insécurité sur les victimes, mais elle semble ne pas s'être intéressée aux traumatismes pathologiques.

BUVINIC et MORRISSON(1999) vont au-delà des traumatismes physiques pour s'intéresser à d'autres aspects de ces traumatismes. Pour eux, en plus des traumatismes physiques directs, les victimes de violence sont particulièrement exposées à toute une gamme de problèmes psychologiques et comportementaux. Ces violences engendrent des dépressions, des comportements suicidaires, l'anxiété, l'alcoolisme. A ces problèmes psychologiques et comportementaux, s'ajoutent des problèmes de santé génésique, tels que les grossesses non

désirées, les maladies sexuellement transmissibles (dans le cas des viols) ou des dysfonctionnements sexuels qui peuvent conduire à des suicides.

FATTAH et SACCO (1989) soutiennent que les effets de la victimisation sont plus traumatisants pour les personnes âgées (vieux) que pour les jeunes eu égard à leur condition physique (très fragile) et à la période plus ou moins longue nécessaire aux différentes guérisons physiques. A côté des conséquences physiques, ceux-ci (vieux) ont à faire face aux pertes matérielles, difficiles à remplacer.

ENGEL (1990), quant à elle, a concentré ses travaux sur ces aspects pathologiques du traumatisme. Le syndrome du choc post-traumatique ou PTSD (Post Traumatic Stress Disorder) est un ensemble de symptômes psychologiques qui surviennent à la suite d'un traumatisme soudain et aigu. Il se caractérise par le choc, la peur, l'anxiété, la colère et le désarroi que vit la victime. ENGEL démontre qu'en réaction au stress dont la victime a souffert, elle développera des maux de tête, des sueurs froides, des troubles de sommeil, des problèmes menstruels (femmes), des récurrences (Flash-back)... Elle ajoute que cette souffrance conduit certaines victimes à des pertes de mémoire dans les cas les plus extrêmes. A cette souffrance, il faut ajouter les conséquences sociales de ce syndrome qui sont énormes : les victimes, dans bien des cas, n'arrivent pas à faire les choses, qui avant, étaient simples à faire. Elles ont du mal à sortir de chez elles, à être confrontées aux autres et à aller au travail. En résumé, elles n'éprouvent plus de plaisir à vivre. Aussi banal que cela puisse paraître, les traumatismes peuvent conduire dans les cas les plus complexes à la destruction de la vie psychique et sociale de la victime.

DUBOIS (2004), dans l'approche compréhensive des attentes psychosociales des victimes d'agressions, remarque qu'après l'agression subie, la victime entre dans une période de stress aigu. Cette période est caractérisée par les reviviscences, les évitements des stimuli pouvant faire resurgir le souvenir de l'événement, une détresse et une angoisse importantes, ainsi qu'une altération générale du fonctionnement social, familial, etc. Il ajoute qu'au-delà d'un mois, la victime peut basculer dans l'Etat de Stress Post-Traumatique (ESPT) ou PTSD. Approfondissant son analyse, il remarque que les victimes vont mobiliser des ressources afin de sortir au mieux de cet état de stress aigu. Ainsi l'empowerment¹, le coping¹, la résilience², son mis en œuvre pour surmonter ce traumatisme subi.

¹ C'est un processus par lequel une personne, qui se trouve dans des conditions de vie plus ou moins incapacitantes, développe, par l'intermédiaire d'actions concrètes, le sentiment qui lui est possible d'exercer, un plus grand contrôle sur les aspects de sa réalité psychologique et sociale qui sont importants pour elle et ses proches. Cette définition est de LE BOSSE et LAVALLEE (1993).

PARIZEAU (1980), reconnaissant l'impact que ces traumatismes peuvent avoir sur la vie des victimes ainsi que sur celle de leurs proches, convient de la nécessiter de dédommager les victimes. Ce dédommagement permettrait, aux victimes ainsi qu'à leurs proches, d'être reconnus comme telle (victime). CARIO (op.cit.) pense que l'ampleur des traumatismes subis par les victimes d'infractions pénales rend impérieuse leur prise en charge. Cette prise en charge doit être holistique dans la mesure où c'est l'individu dans toute son entièreté qui est atteint par ces différents traumatismes. Ainsi, elle doit être globale en prenant en compte l'aspect financier à travers un dédommagement, l'aspect médical pour les cas qui le nécessitent, l'aspect psychologique et social par l'entremise des professionnels spécialement qualifiés. A partir de ce moment, la victime retrouverait un rôle central dans cette justice restaurative et ne serait plus un laisser pour compte.

L'impact de ces différentes violences et agressions sur les victimes ayant été passé en revue, quid de la réaction sociale adoptée par les populations face à cette insécurité ?

1-3-3- Auto-défense

Elle se présente comme l'une des premières réactions sociales que certaines victimes adoptent après leur victimisation. En effet, une partie des victimes usent de moyens de défense dans leur quotidien (une arme de défense, un chien...) affirme CRENNER (1996). HEILIG (2000) présente les cours d'auto-défense adoptés par la majeure partie des victimes (femmes) : leurs habitudes ont beaucoup changé puisqu'elles sortent en groupe dans le but de réduire au maximum les risques de victimisation.

PICCA (op.cit.) montre que l'insécurité ouvre la voie à la justice privée (auto-défense). LEBIGRE (1988) souligne que sans police véritable, la justice est impuissante face au voleur en fuite. Pour ce faire, les simples particuliers prennent l'initiative de se protéger et de veiller sur leurs biens. Dès lors, ils n'hésitent pas à se faire justice lorsqu'ils mettent la main sur le délinquant ou supposé. Dans cette même optique, DULONG (1985) présente l'auto-défense comme l'une des solutions adoptées par les populations face à l'insécurité. Les populations voient en l'adoption de cette pratique (auto-défense), la réponse à l'incapacité de

¹ C'est un concept relativement récent, qui a été élaboré en 1978 par LAZARUS et LAUNIER. « To cope with » signifie faire face à. Ce concept désigne « l'ensemble des processus qu'un individu interpose entre lui et un événement perçu comme menaçant, pour maîtriser, tolérer ou diminuer l'impact de cet événement, sur son bien-être physique et psychologique. » Cette riposte qui est nommée « coping strategy » par les Anglo-saxons, est connue sous le nom de stratégie d'ajustement dans la littérature française. Ces stratégies mises en œuvre par l'individu peuvent être de nature cognitive, affective ou revêtir des formes de comportement. Consulté sur <http://www.vulgaris-medical.com> le 22/09/2009.

² En psychologie, le terme résilience désigne la capacité de se refaire une vie et de s'épanouir en surmontant un choc traumatique grave. Chez CYRULNIK (1999), concepteur de terme dans la littérature française, la résilience est la capacité à surmonter une souffrance, souffrance personnelle, sociale ou environnementale.

l'Etat à les défendre. Ce point de vue est partagé par SEMOU (1996) et SORO (1996) qui ont abordé ce problème en Côte d'Ivoire. Pour SEMOU, le lynchage effectué par une certaine partie de la population Abidjanaise, victime de cette pression de l'insécurité sur leur quotidien, est la réponse toute trouvée pour faire face à celle-ci. Selon lui, les forces chargées du contrôle social formel (Police et Gendarmerie) étant complètement dépassées par cette insécurité, eu égard aux effectifs restreints et aux moyens logistiques défectueux, une certaine frange de la population semble avoir trouvé à travers le lynchage, des délinquants supposés ou réels, un moyen de défense de leurs biens ainsi que de leurs personnes. SORO, dans son étude effectuée sur les dozos, a pu se rendre compte que ces chasseurs traditionnels originaires du Nord, ont fini par se substituer aux forces légales de contrôle social, compte tenu des éléments cités plus haut par SEMOU. Ces chasseurs traditionnels, peu ou pas du tout au fait des pratiques sécuritaires modernes, passaient systématiquement à tabac les délinquants, supposés ou réels, et commettaient souvent des homicides.

Au regard de tous ces écrits sur la pratique de l'auto-défense, la remarque qu'il convienne de faire, est que celle-ci est pratiquée lorsque les populations en général et les victimes des actes de délinquance et de criminalité en particulier, se sentent abandonnées par les forces légales de contrôle social. Lorsque la présence de l'Etat, garant de la protection des citoyens ainsi que de leurs biens, à travers ses forces commises à cet effet, n'est pas à mesure de faire reculer les criminels, la pratique de l'auto-défense semble être la voie choisie par les citoyens pour se protéger de la criminalité.

1-4- Synthèse Générale

Au terme de cette revue de littérature, nous pouvons retenir que l'insécurité des personnes et des biens est un sujet qui a été longuement et abondamment traité par les différents auteurs. Ces différentes études se sont appuyées sur les manifestations et les effets de l'insécurité dans divers secteurs d'activité et dans divers milieux de vie. Par ailleurs, cette insécurité ne saurait être prise en compte sans recourir aux différents corrélats qui s'agrègent à celle-ci.

Certes, quelques-uns de ces travaux ont eu pour cadre le milieu des stations de métro et des gares routières, mais lesdits travaux se sont exclusivement déroulés en Occident. De ce fait, le contexte socio-culturel semble différent de celui dans lequel se situe cette étude. Aussi, ces études se sont-elles focalisées sur les manifestations et les facteurs explicatifs de l'insécurité au détriment de son impact sur les usagers de ces espaces de transport. D'où, notre désir d'étudier cette insécurité dans un cadre différent (pays en voie de développement) et

surtout de rechercher l'impact de cette insécurité sur les différents usagers de ces gares routières ainsi que sur l'activité économique.

2- Cadre de référence théorique

2-1- Présentation des modèles d'analyse théorique

Il convient, ici, de mentionner les modèles théoriques qui ont tenté d'expliquer l'insécurité ainsi que ses corrélats. A travers l'analyse que nous ferons, dans un premier temps, de tous ces modèles, nous allons en tirer notre cadre de référence théorique, dans un second temps.

La théorie de la violence

La théorie de la violence de LEAUTE (cité par GASSIN (2003)) part de l'idée selon laquelle l'agressivité est un phénomène naturel dans les sociétés animales. Cependant, cette agressivité est canalisée et ritualisée dans l'intérêt de la survie de l'espèce. Il a établi un parallèle entre cette tendance à l'agressivité chez les animaux et dans les sociétés humaines. Pour lui, les violences, les meurtres... sont le produit d'un « déraillement » du système d'autorégulation.

La théorie de la sous-culture de la violence

WOLFGANG et FERRACUTI (cité par GASSIN (2003)) tentent de donner une autre approche explicative de la violence. Ainsi, la théorie de la sous-culture de la violence, part du fait que cette sous-culture n'est pas totalement différente, ni en conflit avec la société dont elle fait partie. De ce fait, la violence qui est inscrit dans ce contexte social, s'apprend au terme d'un processus d'apprentissage, d'association ou d'identifications différentielles. En conséquence, ces individus ne perçoivent pas la violence comme un comportement illicite et ne ressentent pas de sentiment de culpabilité.

La théorie de l'agressivité

Pour LABORIT (cité par GASSIN (idem)), la théorie de l'agressivité prend sa source dans l'angoisse qui naît de la contradiction entre l'individu biologique et l'homme social. Cette angoisse à laquelle l'homme ne peut échapper, conduit celui-ci à adopter l'agressivité pour faire tomber cette tension.

A côté de ces théories explicatives de la violence et de l'agressivité, se situe la théorie économique du crime.

La théorie économique du crime

La théorie économique du crime prend une toute autre approche pour expliquer la délinquance. En effet, BECKER (cité par GASSIN (ibidem)) part de l'hypothèse selon

laquelle le criminel dans son activité choisit et comme tout autre individu, un être rationnel qui décide en fonction de l'utilité qu'il attend du résultat de son activité délictueuse.

Il est vrai que ces théories tentent de donner une explication de la violence, de l'agressivité et du rôle économique dans le passage à l'acte, mais elles paraissent assez incomplètes pour nous permettre de mieux cerner notre objet d'étude. C'est ainsi que les théories qui vont suivre, nous paraissent assez intéressantes pour mieux éclairer notre perception.

La théorie de l'analyse stratégique

CUSSON (1987) à travers sa théorie de l'analyse stratégique conçoit le délit comme un comportement orienté vers des résultats, et ayant sa rationalité propre, compte tenu des opportunités qui s'offrent à l'auteur et de la conduite de son adversaire.

La théorie du choix rationnel

La théorie du choix rationnel, de CLARKE et CORNISH (cité par GASSIN (op.cit)), semble être celle qui a inspiré CUSSON dans sa théorie de l'analyse stratégique du crime. Cependant, elle lie un délinquant particulier à une situation spécifique caractérisée par la commission ou non d'un acte criminel en fonction des opportunités offertes par l'environnement et des profits qu'il peut en tirer.

La théorie de la prévention situationnelle

Selon CUSSON, cité par KOUDOU O. (2007), le paradoxe du choix rationnel est une construction issue des travaux portant sur la prévention situationnelle. Ainsi, la prévention situationnelle est une théorie qui précède celle du choix rationnel. Pour CLARKE et MAYHEW, auteurs de cette théorie, des types très spécifiques de crimes peuvent être prévenus si on réussit à changer durablement la situation dans laquelle ils sont commis, de manière à réduire les gains des délinquants, augmenter leurs risques ou leurs difficultés.

La théorie de l'espace défendable

Développée par NEWMAN O., cette théorie repose sur le fait qu'il existe une corrélation entre la conception architecturale des bâtiments, immeubles et autres formes d'habitats et la délinquance voire la criminalité. Au-delà, cette théorie pose le problème de l'aménagement urbain comme moyen de lutte contre la criminalité et ses corrélats. Elle montre comment nous pouvons arriver à des environnements sûrs, grâce à l'architecture.

La théorie écologique

La théorie écologique de SHAW C. (cité par GASSIN (op.cit)) voit dans les circonstances sociales et économiques d'une zone géographique déterminée (densité de la population, le niveau économique...) les éléments déterminants pour la commission des

infractions. Il pense que la structuration de la personnalité est donc liée à l'installation dans une zone d'habitation défavorable.

La théorie du style de vie

La théorie du style de vie des victimes ou théorie des opportunités donne un éclairage sur le rôle que joue la victime dans sa victimisation. En effet, pour COHEN et FELSON (cité par GASSIN (op.cit)), les actes délinquants sont des activités de « routine » au même titre que les activités légales. A partir de ce moment le nombre et la nature des activités délictueuses sont le fruit des possibilités de réalisation des délits offerts aux criminels par leurs victimes potentielles, et ce, du fait de leur mode de vie habituel.

STAFFORD et GALLE, se sont inspirés de cette théorie du style de vie pour rendre compte non seulement de la progression de la criminalité prédatrice, mais également de l'augmentation de la peur du crime. Pour eux, les personnes âgées et les femmes combinent des taux de victimation faibles avec des peurs élevées.

Les théories victimologiques

FATTAH (1971) à travers la première victimologie a essayé de démontrer le rôle de la victime dans sa victimisation. S'inscrivant dans la perspective de ces prédécesseurs, tels VON HENTIG, ELLENBERGER et MENDELSON, FATTAH indique que la victime n'est pas innocente dans ce qui lui arrive (victimation). Pour lui, le choix de la victime d'un acte criminel n'est pas toujours dû au hasard, mais qu'il existe nombre de cas où cette détermination résulte de certains types de rapports entre la victime et son criminel, de sorte que sans elle, le crime n'aurait sans doute pas eu lieu.

Pour les tenants de la seconde victimologie, il ne s'agit plus de s'occuper de l'acte en lui-même, mais de se focaliser sur la victime. Il ne s'agit plus de cristalliser les recherches sur la culpabilité de la victime comme dans la première victimologie, mais de porter un intérêt sur la reconnaissance et le traitement distincts des souffrances subies par les victimes. C'est dans cette seconde victimologie que se situent les théories victimologiques reposant sur le vécu et l'expérience des victimes. Théories plus pragmatiques et constructives, elles reposent sur le vécu et les expériences des victimes ; elles insistent sur les caractéristiques sociologiques, psychologiques et victimologiques des victimes.

La théorie de la vitre brisée

Cette théorie de WILSON et KELLING (op.cit.) estime que ce sont de petits faits d'incivilités, qu'ils soient ou non pénalement punissables, qui en s'accumulant finissent par engendrer une délinquance plus nombreuse. Ils pensent que « *le désordre et la délinquance sont intimement liés en une sorte d'enchaînement logique.* »

La théorie du sentiment d'insécurité

ROCHE (1993b) estime que rassemblées, pressions, expositions et vulnérabilité rendent compte de la morphologie sociale de la peur (sentiment d'insécurité). Pour ce faire, il part de l'hypothèse que les personnes les plus craintives sont celles qui sont soumises à une pression importante des désordres (agressions, vols, actes de vandalisme...) sur le territoire où ils vivent. A cela s'ajoute l'exposition à la délinquance et aux incivilités ainsi que le manque de moyens de réactions individuels et collectifs. En somme, le sentiment d'insécurité s'expliquerait par l'association de ces trois éléments (pressions, expositions et vulnérabilité).

2-2- ELABORATION DU CADRE DE REFERENCE THEORIQUE

Nous avons, pour l'analyse théorique de notre objet d'étude, choisi les théories de l'espace défendable, la prévention situationnelle et la victimologie comme cadre de référence.

Au terme de notre pré-enquête, la théorie de l'espace défendable s'impose comme une théorie susceptible de rendre compte de l'insécurité dans les gares routières d'Abidjan. En effet, cette théorie d' Newman O. repose sur le postulat qu'il existe des types d'espaces construits qui sont propices aux actes délictueux. En conséquence, une meilleure conception de l'environnement architectural permettrait de prévenir la criminalité. Dès lors l'espace défendable est un espace dont la configuration vise à faciliter la protection de l'espace, en particulier, et de la société, en général, contre la délinquance et les incivilités. Cette notion d'espace défendable est remplacée en France par le syntagme d'architecture de la prévention situationnelle.

A côté de cette théorie de l'espace défendable, nous retenons la théorie de la prévention situationnelle. Après la prévention situationnelle via l'architecture, cette prévention situationnelle, aux dires de KOUDOU, O. (2006), repose sur le postulat que la plupart des délits résultent de choix influencés par les données immédiates des situations dans lesquelles se trouvent leurs auteurs, nous sera très utile dans la compréhension de notre objet d'étude. Cette théorie développée par CLARKE et MAYHEW vise à empêcher l'acte criminel avant qu'il ne se déroule. La stratégie vise à peser sur les décisions que prennent les délinquants avant qu'ils ne soient exposés à la tentation de transgresser la loi ou quand, devant la tentation, ils aboutissent à la conclusion que le geste qu'ils désirent poser est trop difficile, trop risqué ou trop peu profitable. Cette prévention situationnelle revêt un caractère spatial.

La victimologie, comme le dit GASSIN (2003) est une sorte de rameau, détachée de la criminologie de la réaction sociale. A ce niveau l'on distingue la première victimologie qui a mis l'accent sur le rôle de la victime dans le passage à l'acte. Elle insiste plus sur les relations

qui existeraient entre la victime et le criminel. Quant à la seconde victimologie, elle s'est focalisée sur l'étude des victimes indépendamment du passage à l'acte et de la personne du délinquant. Pour celle-ci, les victimes doivent être traitées pour elles-mêmes quelle que soit l'origine du malheur qui les frappe et du préjudice qu'elles subissent. Pour ce faire, les théories victimologiques reposant sur le vécu et l'expérience des victimes nous permettront de comprendre les effets de cette insécurité sur les victimes.

Ainsi pour notre étude, nous rechercherons les effets psychologiques et sociaux de l'insécurité sur les usagers des gares routières. Aussi, situerons-nous cette étude dans la seconde victimologie ou victimologie contemporaine dans la mesure où nous chercherons à décrire et évaluer les émotions et autres sentiments suscités par l'insécurité chez les victimes.

En somme, dans notre cadre théorique, nous avons opté pour les théories se basant sur la prévention situationnelle. Cette approche de la prévention situationnelle qui tient, tant compte, de l'aspect architectural que de l'aspect spatial serait à même de nous permettre de comprendre le phénomène de l'insécurité. A cela s'ajoute les théories victimologiques reposant sur le vécu et l'expérience des victimes.

Ce cadre théorique, sera d'un apport très appréciable dans la compréhension de l'insécurité dans les gares routière ainsi que son impact sur les usagers de ces gares.

Le cadre théorique ayant été déterminé, quels sont les objectifs, la thèse et les hypothèses de recherche de ce travail ?

V- Objectifs, thèse et hypothèses de recherche

1- Objectifs de recherche

1-1- Objectif général

Analyser les facteurs explicatifs de l'insécurité ainsi que son impact sur les usagers des gares routières d'Abidjan.

1-2- Objectifs spécifiques

- Identifier les facteurs explicatifs de l'insécurité.
- Relever le vécu de l'insécurité chez les usagers des gares routières.
- Proposer des solutions en vue de faire reculer l'insécurité ainsi que son impact sur les usagers des gares routières.

2-THESE

L'insécurité des personnes et des biens, telle qu'elle est vécue dans les gares routières d'Abidjan, est un phénomène actuel qui suscite de nombreuses interrogations de la part des usagers de ces lieux de transport interurbain.

Divers facteurs sont susceptibles de rendre compte de cette insécurité. Contrairement aux études antérieures, nous pensons que trois principaux facteurs expliquent ce phénomène. Par ailleurs, cette insécurité a un impact important sur les victimes. Ainsi, l'environnement architectural inadapté des gares routières offre des opportunités criminelles aux délinquants. En outre, l'insécurité dans les gares routières tire, aussi, sa source de la présence peu visible des agents de sécurité publique. Enfin, cette insécurité qui règne dans les gares routières modifie le comportement des usagers en installant la peur, la colère, le sentiment d'être livré à soi, l'indignation et engendre des traumatismes chez les victimes.

3- Hypothèses de recherche

3-1- Hypothèse générale

L'insécurité dans les gares routières d'Abidjan tire sa source des défaillances architecturo-sécuritaires et engendre de nombreuses conséquences sur les victimes ou non.

3-2- Hypothèses spécifiques

H1) L'environnement architectural inadéquat des gares routières offre des opportunités criminelles aux délinquants.

H2) La présence peu visible des agents de sécurité publique sur les gares routières facilite la commission des infractions.

H3) L'insécurité dans les gares routières modifie le comportement des usagers en installant la peur, la colère, le sentiment d'être livré à soi, l'indignation et engendre des traumatismes chez les victimes.

Les considérations d'ordre théorique ayant été abordées, avec à la clé, la détermination d'un cadre conceptuel, quid des considérations d'ordre méthodologique ?

CHAPITRE II : CONSIDERATIONS D'ORDRE METHODOLOGIQUE

I-Terrain, population, échantillon, techniques de recueil et difficultés rencontrées

1- Terrain d'étude

Le district d'Abidjan, principal pôle économique de la Côte d'Ivoire, à l'instar des métropoles des pays en voie de développement, connaît d'énormes problèmes en matière sécuritaire. Le problème de l'insécurité qui sévit dans ce district, a orienté nos recherches vers ce phénomène, mais plus précisément dans les gares d'Adjamé, Yopougon Siporex, Abobo et Treichville (gare de Bassam).

En effet, les deux gares interurbaines d'Adjamé (l'ancienne gare et la nouvelle gare ou gare d'Agban) sont les plus grandes et les plus fréquentées par les populations. Aussi, regorgent-elles la quasi-totalité des compagnies de transport dans le milieu du transport interurbain de la Côte d'Ivoire ainsi que de la sous-région. En outre, elles sont un véritable carrefour du commerce national et international au niveau routier, car c'est dans ces gares que les produits vivriers en provenance de l'intérieur et de l'extérieur arrivent. C'est aussi là que sont embarqués de nombreux produits manufacturés en direction de l'intérieur du pays et de certains pays de la sous-région.

A côté des gares routières d'Adjamé, nous avons retenu la gare de Yopougon Siporex et la gare d'Abobo. Ces deux gares sont pour de nombreuses compagnies de transport, des gares de transit avant leur destination finale (gares d'Adjamé). La gare de Yopougon Siporex est une gare de transit pour les cars en provenance de l'autoroute du nord (zones Nord, Nord-ouest, Centre, Centre-ouest, Ouest) et Sud-ouest du pays. Quant à la gare d'Abobo, elle est une gare de transit pour les cars en provenance des zones Nord-est, Centre-est et Est du pays. Cependant, certaines compagnies de transport sont uniquement basées sur lesdites gares et desservent leurs villes de destination à partir de ces gares (Yopougon Siporex et Abobo).

Quant à la gare de Bassam, située dans la commune de Treichville, elle abrite un grand nombre de compagnies de transport qui relie Abidjan aux villes du Sud-est de la Côte d'Ivoire.

En somme, les gares routières sont à la fois un point de transit pour les personnes, de même que pour les biens. Dans ces conditions, les gares routières se présentent comme des lieux idéaux pour les délinquants dans l'exercice de leurs activités criminelles. Dès lors, la recherche sur l'insécurité et son impact sur les populations, trouve là un cadre adéquat pour se faire.

2-Population d'enquête

Nous avons opté, lors de nos recherches, pour une population d'enquête assez hétérogène. Cette hétérogénéité répond au souci de la multiplication des sources d'information. En le faisant, nous espérons avoir une lecture nette du phénomène de l'insécurité et de ses conséquences sur les populations des gares routières. Par ailleurs, la multiplicité des sources d'information nous a permis de réduire les biais susceptibles de s'introduire dans le travail.

Pour ce faire, notre population d'enquête a concerné les personnes qui viennent sur la gare de manière sporadique, les personnes qui y viennent quotidiennement, les personnes qui vivent aux alentours de ces gares. Aussi avons-nous tenu compte, au niveau institutionnel, des différentes autorités locales, administratives (collectivités locales, différents ministères concernés (Ministère des transports et le Ministère de l'urbanisme)).

Nous avons classé dans la catégorie des personnes qui viennent sporadiquement dans les gares routières : les voyageurs, les personnes qui viennent les accompagner ou les accueillir. Nous nous sommes intéressé à cette catégorie, car leur vécu de l'insécurité et de ses conséquences est différent du vécu des personnes qui travaillent quotidiennement dans les gares routières.

Aussi, parmi les personnes qui travaillent dans les gares routières, sommes-nous entretenu avec les commerçants, les transporteurs (chefs de gare, syndicalistes, chauffeurs) coxers¹, les charretiers (bêlas). En outre, nous nous sommes entretenu avec les forces institutionnelles chargées du contrôle social (Police Nationale et Gendarmerie Nationale), la police municipale, les sociétés de sécurité privée, les structures informelles qui gèrent la sécurité et l'ordre dans les compagnies de transport. Nous avons voulu, à travers elles, en savoir davantage sur l'insécurité et son impact car elles sont confrontées quotidiennement au phénomène et subissent directement ou indirectement les conséquences de l'insécurité.

Par ailleurs, les personnes qui vivent aux alentours des gares routières nous ont permis de savoir si l'insécurité qui est vécue dans les gares routières, déteint ou pas sur les populations qui vivent à proximité des gares. Si les conséquences de cette insécurité n'y sont pas également ressenties.

¹ Personnes chargées de rechercher des clients pour certaines compagnies de transport et ce, moyennant une commission variant de 500 à 1000 Francs/passager selon la destination du passager. Cette commission (le co) est payée par la compagnie. Le co qui est un terme provenant du noussi ou nouchi, argot ivoirien, est le diminutif du terme français d'origine (commission).

Enfin, au niveau institutionnel, nous avons voulu savoir les mesures qui sont prises au niveau local (les maires) et national (Ministère des transports et de l'urbanisme) en vue d'assainir et mieux sécuriser les différentes gares routières.

Après avoir justifié notre terrain d'étude et notre population d'enquête, qu'en est-il de l'échantillon de la population d'enquête ?

3-Echantillon

Le choix de l'échantillon est une phase importante dans la conduite de la recherche en sciences sociales. Pour GUIDERE (2004), il doit avoir toutes les caractéristiques de la population mère. Notre souci, en choisissant cet échantillon est de réunir à la fois les données qualitatives et les données quantitatives, à même, de mieux éclairer notre approche du phénomène.

Nous avons eu recours pendant le déroulement de notre enquête à un échantillon accidentel. Ce choix se justifie dans la mesure où nous sommes en milieu ouvert et que nous ne pouvons disposer d'une base de sondage assez exhaustive d'une telle population. A cet échantillonnage arbitraire, nous avons utilisé les différentes catégories de la population comme des strates à l'intérieur desquelles ces choix arbitraires se sont faits tout en étant resté fidèle aux différentes caractéristiques de la population mère.

Ainsi, notre échantillon basé sur les usagers des gares routières de ces quatre (04) communes (Adjamé, Yopougon, Abobo et Treichville) du district d'Abidjan, se compose de deux cent (200) personnes (physiques et morales). Cet effectif se répartit de la manière suivante :

-200 personnes qui travaillent dans les gares routières et qui y viennent sporadiquement. Ainsi, nous avons retenu 40 voyageurs, 40 commerçants, 40 forces de sécurité publique, 30 coxers et 50 transporteurs (chefs de gare, syndicalistes, conducteurs). Cet échantillon prend en compte la forte diversité de cette population. Cet effectif tient, également, compte des spécificités de chaque gare routière.

Nous nous sommes entretenu avec 20 personnes qui vivent aux alentours des gares routières afin d'avoir une meilleure compréhension de l'impact de l'insécurité sur celles-ci. De même, nous avons rencontré 05 représentants des collectivités locales (Mairies), car ces gares relèvent de leur compétence territoriale et fonctionnelle. Ces personnes ne font pas partie de notre échantillon, mais elles nous aident à mieux comprendre les aspects gravitationnels et institutionnels de l'insécurité sur les gares routières.

Notre choix s'est porté sur ces différentes catégories, en ce sens qu'elles étaient capables de nous fournir des informations concernant notre sujet.

4-Techniques de recueil de données

Dans la conduite de notre travail, nous avons eu recours à différentes techniques de recueil de données. Nous avons utilisé la recherche documentaire, l'observation, le questionnaire qui a été combiné, selon les informations recherchées, à l'enquête interrogation ou l'interview.

4-1- Recherche documentaire

A ce niveau, nous nous sommes intéressé à tous les ouvrages et autres publications qui ont abordé notre objet d'étude. A travers cette revue documentaire, nous avons pu parcourir des ouvrages spécialisés sur la question, des documents officiels (statistiques, archives policières...), des articles de presse. Au-delà de cette documentation livresque, nous avons eu recours à la documentation audiovisuelle, car nous avons pu assister à des émissions télévisées et radiodiffusées portant sur le phénomène de l'insécurité. Toute cette panoplie de sources d'information, nous a permis d'avoir une vue panoramique de la problématique dans laquelle se situe notre sujet d'étude.

4-2- Observation

Phase cruciale et inéluctable de la recherche en sciences sociales, l'observation que nous avons eu à faire a été à la fois indirecte et directe. Ainsi, dans la phase indirecte de l'observation ou observation neutre, nous avons observé avec du recul les différentes attitudes, les réactions et autres comportements des populations sur les gares routières. A cet effet, nous avons pu observer des cas d'escroquerie, de vols de divers types (bagages, argent, téléphones portables...), de violences et voie de fait...

Quant à l'observation directe, nous avons pu au cours des différentes patrouilles effectuées avec certains agents de la Police Nationale, aller au plus près des réalités qu'ils vivent sur le terrain dans l'exercice de leur mission. Par ailleurs, nous nous sommes rendu compte lors de cette phase d'observation directe, à travers l'exercice de l'activité de gérant de cabine téléphonique, de certaines subtilités du phénomène qui nous auraient échappées si nous n'y étions pas dans cette posture. Ainsi, nous avons pu reconnaître comment certains escrocs opéraient, comment le phénomène a créé une distance entre les agents de sécurité publique et certaines composantes, de la population, qui opèrent sur les gares routières...

En somme, cette étape nous a été d'un apport très appréciable dans la compréhension du phénomène de l'insécurité dans les gares routières.

4-3- Enquête interrogation

Dans les questionnaires et guides d'entretien utilisés, les questions ont tourné autour des items suivants :

- La nature et les auteurs des infractions
- Les causes de l'insécurité
- L'impact de l'insécurité
- Les stratégies de lutte.

L'adoption des questions semi-ouvertes nous a permis d'orienter nos questions en ne donnant pas une grande marge de réponse aux enquêtés. Ces questions semi-ouvertes, constituées par des réponses prédéfinies, permettent de percevoir la cohérence des réponses données par nos enquêtés. Cette cohérence peut se percevoir à travers les ambiguïtés et autres contresens qui découleraient des questions précédentes. Elles sont plus ou moins faciles à dépouiller et permettent d'avoir quantitativement une idée du phénomène étudié.

A côté des questions semi-ouvertes, nous avons eu des entretiens semi-directs. Ils apportent une véritable richesse au travail, surtout lorsque la personne qui est interviewée se cantonne exclusivement à répondre à la question qui lui a été posée. Les données qualitatives que l'on peut extraire de ces interviews apportent au travail une connotation particulière. Certains extraits d'entretiens permettent au lecteur de saisir à travers les dires de l'enquêté, par exemple, son état d'esprit, son opinion, son attitude et même des non-dits qui sont parfois un mode d'expression. Le revers de la médaille, c'est que ce dernier fasse des digressions et sorte du champ de la question qui lui a été posée. Par ailleurs, le dépouillement de ce type de questions n'est pas aisé car elle (réponse) contient une trop grande richesse d'information dont il convient de faire le tri.

L'utilisation des questions fermées, nous a permis à travers des réponses prédéfinies, de guider l'enquêté vers la confirmation ou l'infirmité de certaines données que nous voulions tester. Les réponses obtenues sont assez claires et ne souffrent d'aucune ambiguïté. Elles favorisent un dépouillement assez aisé et donne lieu à des analyses plus ou moins simples à réaliser, puisque l'on note certaines tendances qui se dégagent.

Quant à l'entretien libre ou interview, il a été utilisé pour rechercher des éléments d'information auxquels nous n'aurions pas pensé. Pour QUIVY et VAN CAMPENHOUDT (2006), l'approfondissement des entretiens (interviews) permet de dégager de nouveaux items susceptibles de nous faire découvrir d'autres réalités dont nous n'avons pas pu tenir compte dans l'élaboration du questionnaire. En effet, nous avons donné la latitude à nos enquêtés de choisir librement, en fonction de leur connaissance sur le phénomène, d'aborder les questions

qui leur paraissent essentielles. Ces entretiens nous ont permis d'apprendre davantage sur le phénomène. Nous avons souvent, à travers la causerie que nous avons initié avec certains enquêtés, obtenu des informations et autres confidences de leur part.

Chaque type de questionnaire ou d'entretien comble les limites des autres et vice-versa. Ainsi, nous avons utilisé chaque type de questionnaire ou d'entretien afin d'élargir notre éventail de recueil de données. Cela nous a permis de recueillir une grande diversité d'informations sur le phénomène.

5- Test psychologique

L'usage de tests psychologiques vise à mesurer certains phénomènes mentaux. Dans le cadre de ce travail, nous avons mis l'accent sur le test de mesure du stress. De manière précise, nous avons utilisé le test de l'IES-R (Impact of Event Scale – Revised) de Weiss et Marmar (1997). Ce test auto-administré, constitué de 22 items, vise à rechercher la présence de symptômes conduisant à la présence d'un Etat de Stress Post-Traumatique (ESPT ou PTSD). A travers ce test, nous avons évalué pour chacune des victimes, qui se sont soumises au test, l'impact que le traumatisme a eu sur chacune d'entre elles.

6- Difficultés rencontrées sur le terrain

« Une recherche entreprise sans motivation peut devenir pénible et être vouée à la stagnation » (N'DA, 2000 : 27).

En effet, il nous a fallu une forte motivation pour achever les travaux entrepris, tant les difficultés étaient nombreuses.

Ainsi, la méfiance qu'exprimaient certains enquêtés à notre égard était grande. Celle-ci était motivée par la peur des représailles que leur feraient subir les délinquants s'ils les voyaient en notre compagnie. Nombreuses étaient les personnes qui ont refusé d'être enquêtées, parce que, pour elles, les travaux n'iront nulle part puisque les autorités savent les choses qui se passent sur les différentes gares routières.

En outre, il nous a fallu arpenter les gares une fois la nuit tombée afin d'avoir un autre regard sur ce qui s'y passe à ce moment de la journée. Il est vrai que cela n'a pas du tout été facile car il a fallu à certains moments nous vêtir et nous comporter comme les jeunes qui sont sur les gares afin de ne pas éveiller des soupçons. Cependant, cette manière de procéder a été riche en enseignement pour la conduite du travail.

Aussi, certains éléments des forces de sécurité publique (surtout les gendarmes) ont refusé de nous rencontrer en nous donnant des rendez-vous à n'en point finir. De même, certains responsables de syndicats des transporteurs n'ont pas donné de suite aux différents courriers que nous leur avons adressés.

Enfin aux difficultés ci-dessus évoquées, il faut adjoindre les difficultés financières auxquelles nous avons eu, tant bien que mal, à faire face puisque les travaux n'ont bénéficié d'aucune subvention. Il nous a fallu nous adapter à ce contexte, ce qui n'a pas du tout été aisé.

Après avoir passé en revue le terrain d'enquête, la population, l'échantillon, les techniques de recueil des données et les difficultés rencontrées sur le terrain, il convient d'aborder, à présent, les méthodes de recherche.

II- Méthodes de recherche et méthodes d'analyse des données

1-Méthode clinique

Elle permet l'étude individuelle, l'étude de cas. Elle a pour objectif de comprendre en profondeur une situation sociale, un groupe de personnes, un individu. Selon BIDEAU et al. (1993), la méthode clinique part donc des cas (singularité), utilise la totalité de la situation y compris l'engagement de l'observateur et analyse cet engagement pour aboutir à une généralisation. Elle peut comporter des procédures d'objectivations, tels les tests de personnalité, les techniques projectives, les techniques d'entretien, la filmographie, etc. Aussi peut-elle donner lieu à des résultats quantitatifs- on parle de « clinique armée »- mais l'analyse qualitative des processus psychiques reste la finalité première. ANZIEU (1991 : 114), de son côté, affirme que « *les deux méthodes utilisées (dans la psychologie clinique) sont l'observation des réactions du patient, l'interrogation et l'écoute de celui-ci d'autre part* ». La méthode clinique, dans ce cas, permettra lors de l'étude victimologique de faire des entretiens individuels approfondis avec les victimes afin de découvrir l'étendu des différents traumatismes qu'ils ont pu subir. Cet entretien clinique devrait porter, comme le note JACOBI (1995), sur la situation actuelle et l'histoire personnelle de la victime. En outre, la méthode clinique permettrait de découvrir d'autres émotions que ressentiraient les victimes directes et indirectes. Ces différents entretiens individuels nous renseigneront, par exemple, sur les différentes stratégies mises en œuvre par les victimes pour surmonter leur traumatisme.

La méthode clinique a pour inconvénient de sortir la victime de son milieu tout en cherchant à comprendre ses émotions et autres faits psychiques. Elle l'isole et de ce fait ne peut percevoir ses réactions lorsqu'elle est dans son milieu de vie. Pour tenir compte de cet aspect, ne serait-il pas intéressant de recourir à la méthode interactionniste ?

2- Méthode interactionniste

Elle conçoit la société comme la composition des relations interindividuelles. L'individu se construit dans ses relations avec son environnement. Donc il se noue une relation particulière entre l'individu et le milieu dans lequel il évolue. Cette interaction qui se construit entre l'individu et le milieu ambiant dans lequel il évolue, montre l'influence que ces

deux entités exercent l'une sur l'autre. A travers cette méthode nous chercherons à comprendre comment l'environnement influence la conduite, le comportement des usagers de la gare routière. Par ailleurs, cette méthode peut nous aider à comprendre, comment cet environnement peut-il accroître ou faire baisser le sentiment d'insécurité ressenti par la population?

Cette méthode nous permet de voir l'interaction qui existe entre les individus (victimes ou non) et le milieu dans lequel ils évoluent. Cependant, elle ignore les liens qui s'établissent entre les différentes composantes de la réalité sociale. En somme, elle privilégie le lien entre l'individu et son milieu et ne dit rien sur le phénomène lui-même. Elle n'embrasse pas l'insécurité comme un phénomène qui mériterait d'être étudié pour ce qu'il est. C'est en cela que le recours à la méthode phénoménologique paraît essentiel.

3- Méthode phénoménologique

La méthode phénoménologique, selon N'DA (2002), accorde l'importance à l'interprétation que le sujet donne des événements qu'il vit. Elle se rapporte à l'expérience de l'individu. La phénoménologie privilégie ainsi le point de vue des sujets. Ici, c'est le vécu de l'individu qui est au centre des préoccupations de cette méthode. En un mot c'est l'expérience vécue, par ces différents acteurs, qu'il faut saisir. Cette méthode nous permettra de savoir comment les usagers des gares routières perçoivent l'insécurité qui les environne ? Elle peut nous aider à comprendre comment les victimes vivent leur victimisation ?...

La phénoménologie nous sera d'un apport très appréciable car elle permettra de cerner certains contours de l'insécurité, ainsi que ses conséquences sur les populations qui sont sur les gares routières et aux alentours.

Nous pensons que les différentes méthodes de recherche retenues nous permettront de mieux appréhender et pénétrer les subtilités de notre sujet d'étude car les forces des unes complètent les limites des autres.

4- Méthodes d'analyse des données

Au cours de notre étude nous utiliserons trois méthodes d'analyse des données : l'analyse quantitative, l'analyse qualitative et l'analyse de contenu.

L'analyse quantitative nous permettra à travers l'usage des statistiques d'établir des corrélations entre les variables. Elle nous sera utile, car à travers les pourcentages, les proportions nous pourrions mesurer le poids de nos hypothèses. Elle permettra de voir la significativité des liens qui existent entre les variables indépendantes et les variables dépendantes.

L'analyse qualitative permettra d'expliquer les opinions, les attitudes des populations enquêtées. Pour ce faire, l'analyse ethnographique nous permettra de faire le portrait le plus fidèle possible de la réalité du terrain. Ainsi, le langage couramment utilisé par les différentes populations sur la gare (nouchi (argot populaire très utilisé dans ce milieu) et la culture du milieu seront analysés.

CONCLUSION PARTIELLE

L'insécurité des personnes et des biens dans les gares routières d'Abidjan est un phénomène qui mérite d'être abordé à travers une étude scientifique. A cet effet, nous avons pour objectif principal d'analyser les facteurs explicatifs de l'insécurité ainsi que son impact sur les usagers des gares routières d'Abidjan. Pour atteindre cet objectif, nous avons émis l'hypothèse générale, selon laquelle, l'insécurité dans les gares routières d'Abidjan trouve son origine dans l'inadaptation des mesures préventives au niveau architecturo-sécuritaire. Il en résulte des conséquences sur les usagers, victimes ou non de l'insécurité.

En outre, dans la conduite de cette étude, nous avons choisi de l'inscrire dans un cadre théorique approprié. Pour ce faire, nous avons retenu la théorie de l'espace défendable de NEWMAN et la théorie de la prévention situationnelle de CLARKE et MAYHEW, afin de nous aider à comprendre et expliquer le volet de la prévention. Aussi, avons-nous adjoint les théories issues de la victimologie contemporaine en vue de mieux percevoir le vécu de l'insécurité ainsi que ses conséquences sur les victimes.

Par ailleurs, l'utilisation des méthodes clinique, interactionniste et phénoménologique, nous aideront dans une meilleure compréhension du phénomène. Quant aux techniques de recueil de données, nous avons eu recours à la recherche documentaire, l'observation (directe et indirecte) et l'enquête interrogation.

En somme, cette première partie, nous a permis de présenter le cadre dans lequel ce travail va se faire. Pour mieux appréhender et comprendre ce phénomène, il faille, dans une deuxième partie, aborder les manifestations et les facteurs qui expliquent cette insécurité dans les gares routières.

**DEUXIEME PARTIE :
MANIFESTATIONS ET FACTEURS
EXPLICATIFS DE L'INSECURITE DANS
LES GARES ROUTIERES**

CHAPITRE I : PRESENTATION DES GARES

I- Présentation générale

Nous ferons, à ce niveau, une présentation des différentes gares. Nous passerons, successivement, en revue les gares d'Adjamé, de Yopougon Siporex, d'Abobo et celle de Treichville.

1-Gares d'Adjamé

La commune d'Adjamé est située pratiquement au centre du district d'Abidjan. Elle est le point de ralliement de nombreuses personnes qui y vont pour des raisons de commerce (grand marché ou forum, marché Gouro...) mais aussi pour effectuer un voyage vers l'intérieur du pays ou les pays limitrophes. Ainsi, elle se singularise par ses deux gares : l'ancienne gare et la nouvelle gare ou gare d'Agban.

1-1-Ancienne gare

Située au sein du quartier Mirador, l'ancienne gare ou grande gare (comme son nom l'indique) est la plus ancienne et la plus grande des gares routières d'Abidjan. Elle est limitée au nord par le Black Market¹, au sud par le marché Gouro, à l'est et l'ouest par la gare des Gbakas² de Yopougon et Abobo ainsi que celle des wôrô-wôrôs³. Cette gare ne figure pas sur le schéma directeur de la ville d'Abidjan. Le site proposé pour accueillir celle-ci est l'ancienne "casse" située en bordure de la voie expresse reliant les communes d'Adjamé et d'Abobo. Ce site sert actuellement de parc à bétail. Cette gare s'est retrouvée sur le site actuel à la faveur de la construction de ladite voie. C'est à la demande du syndicat d'alors (SNTMVCI)⁴ que le maire a décidé de laisser la gare, provisoirement, sur le site actuel. En outre, il faut ajouter que le site sur lequel se trouve la gare est l'ancien cimetière de la commune d'Adjamé. Ce n'est qu'en 1969 qu'ont été exhumés les derniers corps pour être transférés au cimetière de Williamsville. Cette gare se trouve pratiquement au centre de la commune d'Adjamé.

¹ Black Market : Nom donné à l'un des nombreux marchés de la commune. C'est un lieu où l'on trouve des articles neufs comme de "seconde main".

² Gbaka : Véhicule de transport en commun d'une capacité variant de 18 places à 21 places. Selon le Professeur Kouakou N'GUESSAN, ce nom provient du malinké. A l'origine c'était un récipient qui servait à contenir la cola (noix de cola) et servait aussi au transport de la cola entre le Sud (région de production) et le Nord (région de consommation). Ces noix étaient conditionnées par sacs de 50 Kilogrammes. Ainsi, l'on est passé du récipient pour la cola au transport des personnes. Propos tenus lors d'une soutenance de thèse le 27 Août 2010 à l'UFR Criminologie, Cocody-Abidjan.

³ Wôrô-wôrô : Véhicule de transport de petite capacité (4 places) qui est soit intercommunal ou intracommunal. Il tire aussi son du malinké. A l'origine, ces véhicules de transport étaient empruntés à 30 Francs CFA (Wôrô en malinké). Le conducteur répondait, selon le Professeur Kouakou N'GUESSAN, à la clientèle qui demandait le coût du transport, Wôrô-wôrô. Ce qui a donné son nom à ce type de véhicule de transport. Propos tenus lors d'une soutenance de thèse le 27 Août 2010 à l'UFR Criminologie, Cocody-Abidjan.

⁴ SNTMVCI : Syndicat National des Transporteurs de Marchandises et de Voyageurs de Côte d'Ivoire.

On y dénombre 86 compagnies de transport. La caractéristique principale de cette gare, est qu'elle destinée au transport interurbain des personnes et des marchandises. Elle regroupe trois quarts (3/4) des compagnies de transport reliant le district Abidjan aux villes de l'intérieur du pays. Cette gare est bâtie sur une superficie de 20 hectares. 80% de cet espace est dévolu aux compagnies de transport et les 20% restant aux commerçants. Ceux-ci proposent à leurs clientèles des produits et objets aussi riches que variés. L'on y rencontre des vendeuses ambulantes de denrées alimentaires (pains, boîtes de sardines, boissons locales et gazeuses...), des vendeurs en gros et en détail de légumes et fruits, d'appareils électroniques (transistors, horloges...), de journaux...

En outre, elle a la particularité d'être un lieu où grouille une foule cosmopolite composée en majeure partie de voyageurs, coxers, commerçants, forces de sécurité publique et privée. C'est aussi un haut lieu de trafic de marchandises. En effet, les commerçants embarquent à partir de cette gare des produits manufacturés à destination de l'intérieur du pays. L'on y débarque, en provenance de l'intérieur du pays, des produits vivriers destinés à alimenter le marché Gouro, ainsi que tous les autres marchés des communes d'Abidjan. La gare est entourée par un réseau routier de bonne qualité. Cependant, il en est autrement des voies internes, ce qui ne permet pas une circulation fluide. Complètement dégradées, car autrefois couvertes d'asphaltes, elles sont aujourd'hui impraticables en tout temps. Le bitume n'est qu'un lointain souvenir et les voies sont parsemées de nids-de-poule et de crevasses que les charretiers communément appelés « wotro ou bêla » comblent avec des moyens de fortune. Poussiéreuses en saisons sèches et boueuses en saisons pluvieuses (hivernage), elles constituent un véritable problème pour les automobilistes. Par ailleurs, la situation n'est guère reluisante en ce qui concerne l'éclairage public. S'il est perceptible que les différentes compagnies de transport disposent de l'électricité, il n'en demeure pas moins que celle-ci reste confinée à l'éclairage de leurs gares. De ce fait, les voies publiques sont plongées dans une obscurité totale, excepté la voie reliant la gare STIF au marché Gouro en transitant par la gare UTB où l'éclairage est par endroits. Situation qui rend périlleuse toute circulation une fois la nuit tombée.

A cela, il faut ajouter qu'il existe plusieurs voies d'accès à la gare. A cet effet, nous en avons dénombré plus d'une dizaine à côté des voies d'accès formelles ou officielles. Il en existe d'autres que l'on pourrait appeler informelles ou "glôglôs"¹ qui débouchent soit au marché Gouro, soit au Black Market.

¹ Terme nouchi (argot) qui fait allusion aux ruelles ou couloirs très étroits.

Il convient, par ailleurs, de noter que cette gare n'a pas de clôture. Cet état de fait favorise des allées et venues à partir de n'importe quel point d'accès. En outre, il n'existe pas de démarcation assez perceptible entre la gare routière et le marché Gouro ainsi qu'avec le Black Market.

1-2-Nouvelle gare ou gare d'Agban

La gare d'Agban ou nouvelle gare par opposition à l'ancienne gare, est la plus petite des deux gares d'Adjamé. Bâtie sur une superficie de 4 hectares, elle tire son nom de sa situation géographique. Elle est située entre le village d'Agban qui la limite à l'ouest et le quartier de Bracodi qui la limite à l'est. Au nord, c'est le quartier SODECI qui constitue la limite tandis qu'au sud, c'est la gare de la SOTRA (gare nord). Cette gare, qui anciennement servait de gare aux "gros camions" ou camions de transport de marchandises poids lourds, a été délocalisée en ce lieu à la faveur de la construction de l'Eglise Méthodiste Unie d'Adjamé. Pour faciliter son implantation, un comité technique a été mis sur pied, regroupant en son sein les services techniques de la mairie d'Adjamé et les services compétents du ministère des transports. C'est à la suite de ces différents travaux que la gare a été construite en ce lieu. Il faut aussi souligner que c'est suite à la demande du SNTMVCI que, le ministre d'alors, M. Adama COULIBALY en collaboration avec la mairie d'Adjamé, que ce site est revenu aux transporteurs.

Il existe bien de similitudes entre la grande gare et celle d'Agban. En effet, la situation est la même en ce qui concerne l'éclairage public. L'éclairage public est totalement absent des voies publiques. Seulement les gares appartenant aux compagnies de transport sont éclairées. Cette situation rend tout à fait hasardeux et dangereux tout déplacement en ce lieu la nuit. Par ailleurs, les voies secondaires de la gare ne sont pas bitumées. Certes elles sont peu nombreuses, mais sont fortement dégradées.

Cependant, à la différence de l'ancienne gare, les voies donnant accès à la nouvelle gare sont en parfait état d'usage. Le réseau qui parcourt cette gare permet une circulation plus facile des autocars et autres véhicules.

L'on pourrait noter, contrairement à l'ancienne gare où l'activité économique bat son plein, la nouvelle gare offre l'image d'une gare où l'activité commerciale n'y est pas aussi intense. Par conséquent, la démarcation entre les espaces commerciaux et les gares y est plus nette que dans l'ancienne gare.

Aussi, convient-il de noter que dans cette gare, il existe deux entrées formelles (l'une au nord et la seconde au sud). Cette situation est rendue possible par la ligne de chemin de fer (située à une quinzaine de mètres plus loin que la gare) qui limite toute la partie nord-est et est

de la gare. A cela, il faut ajouter qu'une ceinture de magasins occupe toute la partie ouest de la gare. Cependant, il existe quelques entrées informelles¹ côté sud-ouest. Par ailleurs, le nombre de compagnies de transport en ce lieu est beaucoup plus réduit et ce, à cause de sa superficie. Pour ce faire, l'on dénombre 51 compagnies de transport.

En somme, les deux gares possèdent quasiment les mêmes caractéristiques à l'exception de quelques différences qui font la particularité de chacune d'elles.

2- Gare Yopougon Siporex

Située dans la commune de Yopougon², à l'Ouest du District d'Abidjan, la gare de Yopougon Siporex est bâtie sur une surface d'environ 2,5 hectares. Elle occupe le quatrième rang, en termes de superficie, des gares du district d'Abidjan. Ainsi, elle vient après la grande gare d'Adjamé (20 hectares), la gare routière internationale d'Anonkoua-kouté (Abobo) (14 hectares) et la gare d'Agban (4 hectares). Elle est limitée au nord par le quartier de Port-Bouët 2, au sud par le marché de viande de porc (Gabriel gare). A l'ouest, c'est le quartier Siporex qui limite cette gare. A cet effet, cette gare tire son nom de la pharmacie du même nom, qui se situe juste en face de la gare UTB. A l'est, c'est le Centre de Perfection aux Techniques Industrielles (CPTI) ou lycée professionnelle qui limite en partie cette gare. L'autre partie, de la zone est, est occupée par l'autoroute du nord.

La gare de Yopougon Siporex, qui est certes une gare de transit pour les compagnies de transport en provenance de l'autoroute du nord, a la particularité d'avoir des compagnies de transport qui desservent exclusivement la zone sud-ouest de la Côte d'Ivoire.

Il est à préciser que cette gare n'a pas été construite en tenant compte des normes d'urbanisation. Elle a été construite dans une zone à risques, car elle se trouve juste en dessous des lignes électriques à haute tension qui traversent cette gare dans toute sa longueur. Cet état de fait laisse penser que cette gare n'a aucune autorisation officielle pour être construite à cet endroit. Elle est semble-t-il une gare informelle ou spontanée qui a fini par s'imposer aux autorités, eu égard au fait qu'elle venait combler un besoin d'infrastructure destiné au transport des personnes et des marchandises au niveau de la commune de Yopougon.

Cette gare compte une quinzaine de compagnies de transport qui l'utilisent comme lieu d'embarquement et de débarquement des personnes et autres marchandises qu'elles transportent. A côté des compagnies qui ont des gares construites, les autres (qui n'en disposent pas) l'utilisent comme un point de transit avant leur destination finale (gares

¹ Ces entrées informelles sont facilitées par quelques couloirs situées entre les magasins.

² Commune la plus vaste du district d'Abidjan, elle se situe à l'Ouest du district d'Abidjan.

d'Adjamé). Ce point de débarquement se situe à une trentaine de mètres du 2^{ème} échangeur (2^{ème} pont) qui permet aux automobilistes, de la commune, de regagner l'autoroute du nord, dans le sens d'Abidjan centre (Adjamé, Plateau). Il faut noter que cette gare a été le point de départ des jeunes charretiers. En effet, c'est aux alentours des années 2002¹, que de nombreux jeunes se sont adonnés à cette activité de transport de bagages avec les brouettes. Cette activité c'est, récemment, répandue par la suite sur les gares d'Adjamé.

Par, ailleurs cette gare compte de nombreux commerçants qui y exercent leurs activités. Deux marchés de produits vivriers s'y trouvent. A côté de ces deux marchés, de nombreux petits commerçants, avec des étals, proposent aux clients une gamme de produits divers. Cette gare sert aussi de lieu de débarquement des produits vivriers en provenance de l'intérieur du pays, lesdits produits étant destinés à ravitailler tous les marchés de la commune.

Quant au réseau routier, les deux voies principales qui desservent la gare sont en très bon état. Cependant, quelques-unes des voies qui sont à l'intérieur de la gare ne sont pas bitumées, donc deviennent impraticables lors de l'hivernage.

Au niveau de l'éclairage public, cette gare est éclairée par endroits. Il y a de nombreuses zones obscures. Cette situation ne facilite pas les déplacements dans ces zones une fois la nuit tombée. De ce fait, cette gare est insuffisamment éclairée. Tout comme les gares d'Adjamé, les compagnies de transport ne s'occupent uniquement que de l'éclairage de leurs gares.

Aux difficultés liées à l'éclairage public, il faut ajouter que la gare ne comporte pas d'entrées à proprement parler. Ces entrées se trouvent tout le long des voies d'accès de la gare et permettent ainsi d'atteindre les différentes compagnies de transport à partir de n'importe quel point desdites voies. A quelques exceptions près, la quasi-totalité des compagnies de transport se trouve en bordure des deux voies d'accès de la gare. Ces espaces (bordures) se répartissent entre les compagnies de transport et les commerçants. Il est à noter que la présence des compagnies de transport ainsi que celle des commerçants le long des voies desservant la gare, occasionnent très souvent des embouteillages. A cet état de fait, il faut ajouter le mauvais stationnement et l'indiscipline des chauffeurs de minicars (gbakas) et wôrôs-wôrôs.

Au niveau de la gare de Yopougon Siporex, nous pouvons retenir qu'elle est une gare qui est moins grande que celles d'Adjamé. Certes elle a de nombreux points communs avec

¹ La violente crise politico-militaire qui a secoué le pays a conduit de nombreux jeunes à se convertir à cette activité, somme toute lucrative, dans la mesure où la problématique de l'emploi se posait avec acuité.

celles-ci (insuffisance de l'éclairage, mauvaise qualité des voies (internes), défaut de schéma intégré de construction, forte circulation de biens et de personnes), mais elle se spécifie par le fait qu'elle est plus une gare de transit qu'une véritable gare routière. Le nombre de compagnies de transport implantées dans cette gare est largement inférieur au nombre de compagnies de transport qui l'utilisent comme gare de transit. Aussi, le lieu sur lequel est bâtie cette gare pose-t-il problème, car celle-ci est construite sous des lignes à haute tension électrique.

3- Gare d'Abobo (Gagnoa Gare)

Abobo, commune située au Nord du district d'Abidjan est la plus peuplée de ce district, mais aussi de la Côte d'Ivoire, avec une population estimée à plus d'un million habitants¹. Cette commune a, à l'instar des autres communes ci-dessus citées, sa gare routière. Celle-ci se caractérise par le fait qu'elle s'étend sur une grande surface. Ainsi, elle part du rond-point de ladite commune jusqu'au quartier Avocatier. Elle s'étend sur une distance d'environ 800 mètres. Elle occupe une superficie estimée à environ 1 hectare (y compris la gare UTB). Cette gare routière, de fortune, regroupe en son sein les taxis communaux (wôrs-wôrs) qui sillonnent toute la commune, les Gbakas qui relient ladite commune à la commune d'Adjamé ainsi qu'à la ville d'Anyama (qui fait partie du district d'Abidjan). A côté de ces véhicules qui assurent le transport intra-urbain, se trouvent les compagnies de transport, qui relient le district d'Abidjan aux villes de l'intérieur du pays. Ces compagnies de transport desservent, pour la quasi-totalité, les villes situées à l'Est et au Nord-est du pays.

La gare (Gagnoa gare), qui nous intéresse, tirerait son nom du fait qu'elle abritait les commerçants qui étaient, en majorité, originaires de Gagnoa qui est une ville du centre-ouest de la Côte d'Ivoire. Elle est située aux abords du boulevard principal qui traverse toute la commune du Sud au Nord. Elle est limitée à l'Ouest par le quartier Derrière rail. Au nord, c'est le quartier Avocatier qui la limite. Au Sud, c'est le rond-point qui fait office de délimitation. Le quartier de l'Habitat la limite à l'Est.

Cette gare tient sa spécificité du fait qu'elle sert, surtout, de point transit pour les compagnies de transport qui desservent les zones Nord-est, Centre-est et Est du pays. Hormis la compagnie UTB, qui ne dessert aucune de ces zones ci-dessus citées, toutes les autres compagnies qui s'y trouvent se focalisent essentiellement sur ces zones. Tout comme à Yopougon, Koumassi, Port-Bouët, la compagnie UTB s'est installée à Abobo dans le but de

¹ Le dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat effectué en 1998 portait la population de cette commune à 638.237 habitants. Actuellement selon les estimations, elle serait à plus du million d'habitants.

mettre en œuvre sa politique de décentralisation, et ainsi se rapprocher de sa clientèle. A ce propos, la compagnie UTB a bâtie sa gare à 300 mètres environ au sud de la gare (Gagnoa gare).

La gare (Gagnoa gare) eu égard à son aspect, a toutes les caractéristiques d'une gare spontanée. Ce sont de petits bâtiments ou souvent des hangars qui servent de locaux pour ces compagnies de transport. En outre, il n'y a aucune délimitation formelle entre la gare et les zones d'habitation environnantes. Le fait qu'elle soit située à quelques mètres du boulevard (5 à 6 mètres), et que les minicars utilisent les trottoirs, réservés aux piétons, comme lieu de stationnement vient renforcer davantage cette image de gare informelle. A ce niveau, la compagnie UTB se distingue de toutes ces autres compagnies de transport installées en ces lieux. Avec une gare bien construite qui comporte toutes les commodités (clôture, bâtiment spacieux, parking...), la gare UTB fait exception en la matière. Cette gare compte une dizaine de compagnies de transport. Par ailleurs, l'absence de clôture pour cette gare crée, de facto, une multitude de points d'accès.

A l'image des autres gares, dont nous avons déjà fait mention, le commerce occupe une place importante dans cette gare. Les commerçants installés dans ces lieux, pour la plupart, occupent des box. Ce sont des box où l'on vend des articles électroniques, des produits phytosanitaires, de la boisson... Les commerçants ambulants proposent des denrées alimentaires, de la boisson gazeuse et locale et divers autres articles. A la différence des gares d'Adjamé et de Yopougon qui jouxtent des marchés, ici la gare est éloignée du marché, ce qui fait que le trafic de marchandises n'est pas aussi intense. Par conséquent, le commerce n'est pas très développé dans cette gare.

Quant au réseau routier, il est en très bon état. Le fait que cette gare soit contigüe au boulevard principal, semble être un atout en matière de la qualité de la voirie. Par contre, l'éclairage public laisse à désirer. La voie est partiellement éclairée. Cette faiblesse de l'éclairage public ne vient pas de l'absence de poteaux électriques, mais du fait que les installations électriques présentes ne soient pas régulièrement entretenues (changement des ampoules, poteaux arrachés du fait des accidents...). Les compagnies de transport disposent de l'éclairage pour leur gare uniquement.

Il convient de noter que cette commune vient d'être dotée d'une nouvelle gare routière internationale. Cette gare se situe dans le quartier d'Anonkoua-kouté, au nord de la commune d'Abobo, en direction de la commune d'Anyama. Elle limitée au sud par le dépôt de la SOTRA. A l'ouest c'est le quartier PK 18 qui la borde. A l'Est, c'est le village d'Anonkoua-kouté qui limite cette gare. Au nord c'est la commune d'Anyama. Elle est bâtie sur une

superficie de 14 hectares. Elle bénéficie des commodités de gares modernes¹. Elle bénéficie d'une clôture qui la délimite des espaces environnants. Elle est aussi dotée d'un poste de contrôle à l'entrée, et surtout d'un système de vidéo-surveillance. L'éclairage est très satisfaisant et la voirie qui ceinture cette gare est en parfait état, de même que la voirie qui se situe à l'intérieur de la gare. Cette gare a été entièrement réalisée par des investisseurs privés (SOGEGAR)² à hauteur de quatre milliards de Francs CFA. La gestion de cette gare revient à cette entité (SOGEGAR). Cette gare a débuté ses activités depuis le mois de Septembre 2012, après qu'elle ait été inaugurée le 11 Août 2012.

4- Gare de Treichville (Gare de Bassam)

La commune de Treichville fait partie des communes ivoiriennes dont l'évocation du nom rappelle la colonisation française. En effet, la commune de Treichville tire son nom du gouverneur Treich LAPLENE qui a exercé l'autorité française sur le pays durant 10 ans. Quartier historique du district d'Abidjan³, la commune de Treichville est la première commune d'Abidjan Sud et un carrefour pour tous ceux qui empruntent les deux ponts (pont Houphouët Boigny et Charles de Gaulles) pour traverser la lagune Ebrié. A l'instar des autres communes du district d'Abidjan, la commune de Treichville a sa gare de transport interurbain, en l'occurrence la gare de Bassam. Situé dans le quartier Arras, la gare de Bassam, comme son l'indique, est une gare qui dessert la ville de Grand-Bassam, mais au-delà, les villes du Sud-est de la Côte d'Ivoire. La gare de Bassam telle que nous la connaissons aujourd'hui, n'a pas toujours été ainsi. Ainsi, selon Mr ELLO, chef de gare de la Société de Transport de Bonoua (STB), **« Le terrain sur lequel nous sommes appartient à Jean-Baptiste MOCKEY⁴. Il l'avait, en son temps, céder aux transporteurs qui desservent les villes de Bassam et autres. Il s'était aussi opposé à la cession de cet espace à la SOTRA⁵ pour en faire une gare de bus. A notre grande surprise, l'on nous apprend en 2000 que le terrain appartient à des libanais et que ces derniers devaient y construire un immeuble commercial. Nous avons porté l'affaire devant les tribunaux. Après décision de justice et depuis 2002, nous occupons gratuitement l'espace sur lequel nous sommes, à côté du**

¹ Cette gare comprend : Des parkings pour accueillir 200 véhicules, des boutiques (300), des restaurants (06), des banques (03), une boulangerie, un marché de fruits et légumes (1062) places, un quai de déchargement pour les marchandises, un espace allocodrome de 1000 places, un centre de secours et une infirmerie, une station de lavage et d'entretien auto, une mosquée et une paroisse.

² SOGEGAR : Société de Gestion des Gares Routières

³ Treichville est une commune qui servait de lieu de résidence aux travailleurs africains exerçant, au Plateau, dans le quartier des colons lors de la période coloniale.

⁴ Jean Baptiste MOCKEY (1915-1981) a occupé de hautes fonctions dans l'administration ivoirienne. Il a été, en Mai 1957, vice-premier ministre de la Côte d'Ivoire. Il a été maire de la commune de Grand-Bassam en 1956.

⁵ La Société de Transport Abidjanaise, est une société semi-privée de droit ivoirien qui assure le transport par bus et bateau-bus dans la ville d'Abidjan et celle de Bingerville.

centre commercial». La construction de cet immeuble a fortement contribué à la modernisation de cette gare, puisqu'auparavant la gare n'avait pas de délimitation précise et il y régnait un désordre très important. Il est loisible de constater que cette gare, en plus de la clôture qui y a été construite, est très bien organisée. Les compagnies de transport qui exercent sur cette gare ont une organisation assez remarquable. La compagnie STB, qui détient les cars desservant les villes de Grand-Bassam, Bonoua et Aboisso, occupe une partie de l'espace de cette gare. Quant à l'autre partie, elle revient aux propriétaires de minicars et aux 504¹. Ces derniers se sont mis ensemble pour gérer de façon collégiale cette partie de la gare qui leur revient. Pour ce faire, tous les minicars et 504 d'une ligne (destination) bien précise chargent à tour de rôle, de telle sorte que chaque véhicule ait la certitude de faire le plein de passager avant de quitter la gare. Cette organisation a pour avantage d'empêcher la lutte que se livrent les apprentis² pour attirer le plus grand nombre de clients dans leur véhicule respectif avec tout ce que cela implique comme désagrément pour lesdits clients. La gare n'étant pas assez grande (une centaine de mètres carrés), une partie des véhicules, exclusivement les 504 assurant la destination de Grand-Bassam, chargent tout le long de la clôture de cette gare.

Dans cette gare, le commerce à proprement parler n'existe pas. Il n'y a pas de commerçants qui soient établis sur le territoire de la gare. Seuls quelques commerçants ambulants proposent divers articles aux voyageurs et autres usagers de la gare.

Aussi, convient-il de noter que le trafic de marchandises dans cette gare n'est pas très intense, comparativement aux gares d'Adjamé et de Yopougon SIPOREX où les marchés environnants contribuent à la hausse du trafic de marchandises dans ces gares.

Le réseau routier qui entoure cette gare est de bonne qualité dans la mesure où cette gare est située pratiquement à la confluence du boulevard Valérie Giscard d'Estaing et du boulevard Nanan Yamouso. Par ailleurs, tout le territoire de la gare est bitumé.

L'éclairage public semble être le maillon faible de cette gare. En effet, les lampadaires qui sont tout le long de la voie secondaire qui débouche sur l'entrée principale de la gare ne sont pas fonctionnels. Seules les lumières des domiciles et autres compagnies de transport qui exercent sur cette gare font office d'éclairage public.

¹ Nom d'une série de véhicules construits par le constructeur automobile français Peugeot, servant ici pour le transport des personnes et des biens.

² Terme désignant les jeunes qui assistent le chauffeur des minicars lors des voyages. Ceux-ci s'occupent de la recherche de client, du chargement et du déchargement des bagages, de la trésorerie durant le voyage et indiquent au chauffeur les lieux où descendent les passagers.

Pour ce qui est des points d'accès à cette gare, il est à noter que la présence de la clôture fait qu'il n'y a pas de nombreux points d'accès. Il existe deux entrées principales pour les véhicules et les passagers qui vont dans cette gare.

En somme, nous pouvons noter que la gare de Bassam est l'une des plus petites gares interurbaines du district d'Abidjan, compte tenu de la surface qu'elle occupe. Cependant, elle fait partie des deux meilleures gares interurbaines construite sur le territoire du district d'Abidjan (la gare routière internationale d'Anonkoua-kouté étant la première). Elle réunit un certain nombre d'éléments susceptible de faire d'elle une gare relativement bien construite (clôture, bâtiments bien construits, bonne organisation quant à la gestion de la gare, bonne qualité de la voirie interne, électrification relativement acceptable...).

II- Organisation des gares : Une organisation informelle

Les gares routières interurbaines situées dans le district d'Abidjan, dans leurs configurations actuelles, ne présentent aucune organisation particulière. En effet, leur gestion est informelle, libérale et il n'existe aucune structure étatique ou syndicale qui dirige ces gares. Cet état de choses est compréhensible dans la mesure où il existe une pléthore de syndicats de transporteurs. A ce jour il existe

A ce nombre pléthorique de structures syndicales, il faut ajouter la guéguerre que se livre lesdits syndicats pour le contrôle de ce domaine d'activité. Toutefois, chaque compagnie a une organisation qui lui est propre.

Dans la perspective d'une meilleure compréhension de ce milieu (syndicat de transport), nous nous évertuerons à donner le rôle de chacune de ces entités syndicales. Nous proposons par la suite de donner l'exemple d'organisation et de gestion de gare dite moderne (UTB) et de gare dite traditionnelle (SIT).

1- Rôle des différents types de syndicats

1-1 Syndicat

Il a pour rôle de défendre les intérêts moraux, financiers et physiques de ses adhérents. Il est la courroie de transmission entre les adhérents et l'autorité publique (l'Etat à travers chacune des personnalités qui l'incarne). Il existe plus de 350 syndicats et associations de transporteurs¹, dont les plus représentatifs sont le SNTMVCI de Monsieur Ibrahim DIABY. Il a longtemps été dirigé par Monsieur Kassoum COULIBALY. C'est le premier syndicat à avoir vu le jour en 1946. A ce premier syndicat, il faut ajouter le Syndicat National des Transporteurs Terrestres de Côte d'Ivoire (SYNTTCI) de Feu Yaya FOFANA. Il est à noter

¹ Chiffres donnés par le ministre des Transports, Gaoussou TOURE, lors du presse club organisé par le quotidien Fraternité-Matin, le 10 Janvier 2013.

que tous les acteurs du secteur (Propriétaire de véhicules, chauffeurs...) ont des syndicats pour défendre leurs intérêts. Cette pluralité de syndicats a favorisé la naissance des fédérations.

1-2- Fédération

Elle est une association de plusieurs syndicats groupés sous une autorité commune. Il existe 12 fédérations. Celles-ci ont vu le jour dans le but de fédérer les positions de ces différents syndicats. Mais le nombre élevé de fédérations a amené les différentes fédérations de syndicats à constituer des collectifs.

1-3- Collectif

Il est constitué par le regroupement d'un ensemble de fédérations, dans un cadre de réflexion (pour mener des actions communes sur le terrain). Ces regroupements peuvent être circonstanciels ou définitifs. Les collectifs sont au nombre de 4.

Il faut remarquer que les différents collectifs et fédérations existants sont uniquement ceux des transporteurs, c'est-à-dire propriétaires de véhicules de transport. Le besoin de créer un syndicat qui prenne en compte les aspirations de tous les acteurs du monde du transport (chauffeurs, transporteurs...) s'est fait sentir, d'où la naissance des coordinations.

1-4- Coordination

Elle est chargée de coordonner les activités des différents syndicats (chauffeurs, transporteurs). Elle est une centrale syndicale où tous les différents syndicats se rencontrent pour discuter et réfléchir sur les difficultés qui minent leur domaine d'activité. La coordination est chargée de suivre et veiller à la bonne application des décisions prises au cours de ces réflexions. Les coordinations sont au nombre de 4. La Coordination Nationale des Gares Routière de Côte d'Ivoire (CNGRCI) est la plus active sur le terrain. Elle a à son actif plusieurs actions dont les discussions engagées avec les autorités de la police nationale et de la gendarmerie nationale sur les bavures policières et le racket des chauffeurs qui avaient fortement augmentés au cours durant les années 2000. Elle a par ailleurs aidé à la mise en place d'une assurance maladie pour les chauffeurs.

2-Organisation et gestion des gares

L'organisation et la gestion d'une gare varie selon les compagnies de transport. Ainsi, nous avons les gares dites modernes avec une bonne qualité de services offerts à la clientèle, une hiérarchisation et une gestion pointue de la gare. A ce propos, nous citerons entre autres les gares des compagnies UTB, STB, DJEKANOU Transport...

Par ailleurs, nous avons les gares dites traditionnelles où les prestations offertes à la clientèle et la gestion de la gare sont moins bonnes que celles offertes par les gares modernes.

Cependant, nous donnerons l'exemple de la compagnie UTB (Union des Transporteurs de Bouaké) pour les gares modernes et l'exemple de la Société Ivoirienne de Transports pour les gares traditionnelles.

2-1- Gare UTB

La compagnie UTB compte 5 gares interurbaines dans le district d'Abidjan (Adjamé, Yopougon, Abobo, Koumassi, Port-Bouët) et une gare internationale à Adjouffou (Port-Bouët) dans la commune de Port-Bouët. Le constat qui s'impose est que cette compagnie a fortement décentralisée ses gares afin de se rapprocher de sa clientèle. Elle dispose par ailleurs de 15 gares¹ à l'intérieur du pays.

L'organisation et la gestion de la gare sont confiées au chef de gare. Il est assisté dans sa tâche par deux collaborateurs directs qui sont :

- La caissière principale et l'agent de réclamation.

Le chef de gare exerce les tâches administratives. Il intervient dans la gestion des ressources humaines. Il suit les programmes, les dépenses de la gare (fournitures de bureaux, les services annexes) et gère les travaux d'aménagements. Il veille à la bonne gestion du patrimoine d'UTB et surtout les services proposés à la clientèle, entre autres l'accueil. Il supervise les recettes journalières (vente de tickets) et gère les recettes annexes (perception de taxes chez les marchands et les porteurs bénévoles).

La caissière principale gère les différentes caisses (recettes issues de la vente de titre de transports, des bagages, des toilettes et de la messagerie (service courrier et transfert d'argent). Elle est un mot la responsable de tous les services générateurs de fonds. A cela, il faut ajouter la gestion des fournitures de bureaux et des techniciens de surface. Elle, gère par ailleurs, les documents d'exploitations notamment les tickets. Elle fait le point journalier avec les structures sous sa tutelle et fait le bilan au chef de gare.

L'agent de réclamation est le représentant direct du service contentieux de la direction générale. Il gère au quotidien tout ce qui concerne les plaintes et les réclamations. Il monte les dossiers en ce qui concerne les plaintes et les achemine à la direction générale qui analyse la plainte et décide de la suite à donner à chaque cas. A ce propos, M. YAO Kouamé Honoré (chef de gare à Yopougon) déclare : « **Nous donnons toujours une suite à la plainte d'un client. Si les faits sont avérés et que nous avons tort, nous lui présentons nos excuses. Si le client est compréhensif, il laisse tomber mais s'il veut être remboursé, nous l'acceptons et le dédommageons selon la valeur des biens perdus ou détériorés.**

¹ Les gares de l'intérieur du pays se situent dans les villes suivantes : Bouaké, Béoumi, Bouaflé, Bonon, Gonaté, Daloa, Divo, Gagnoa, Gabiadji, Méagui, San-pédro, Soubré, Tiébissou, Yabayo et Yamoussoukro.

Cependant, si la responsabilité ne nous est pas imputable, nous le lui faisons savoir ». A cette tâche essentielle, il faut adjoindre celle de la gestion du service des consignes et des chargeurs¹.

Ces trois personnes ont sous leurs supervisions, différents services qui sont :

- Le service des programmations fournit la logistique (cars). C'est le service qui est le premier à être informé en cas d'accident et qui informe le service technique compétent.
- Le service technique s'occupe de toutes les visites techniques, de la maintenance et de tout ce qui est en rapport avec le bon état des cars.
- Le service contrôle s'occupe quant à lui de l'embarquement des passagers. Le contrôleur est le représentant direct du chef de gare. Le chef de gare est toujours issu du service contrôle.
- La messagerie ou service courrier est un service ajouté qui permet l'expédition et la réception des colis, courriers, de l'argent via les cars de transport et un système moderne de transfert d'argent. Lors de l'expédition, la compagnie perçoit une commission qui varie en fonction de l'objet et de sa valeur.
- Le service bagages s'occupe du chargement et du déchargement des bagages aux départs et aux arrivées des cars. Il faut en outre souligner que la compagnie UTB ne collabore pas avec les coxers. Les valises et les sacs de voyages contenant les effets vestimentaires sont embarqués gratuitement. Cependant, les sacs contenant les produits vivriers et autres biens de consommations sont facturés en fonction de leurs quantités.
- La consigne est un service qui s'adresse aux clients et aux passagers, qui pour une raison quelconque veulent garder leurs bagages à la gare en vue de les récupérer ou de les expédier plus tard. Ce service est un service ajouté, facturé selon la quantité des bagages entreposés.
- Le service rafraîchissement est un service qui est concédé à des particuliers qui exploitent ce service au sein de la gare.
- La sécurité des biens et des services est assurée par une société privée de sécurité privée (IGES). A cette société de sécurité, sont associés les Yang². En plus de ces sociétés de sécurité, la compagnie UTB collabore avec la police judiciaire. La compagnie Euro-Africaine (CEA) prend en compte tous les frais médicaux découlant d'un accident. Ainsi, tous les passagers de la compagnie sont couverts par cette assurance. Tous les agents de la compagnie UTB sont déclarés auprès de la CNPS³ et sont donc pris en compte durant leurs retraites.

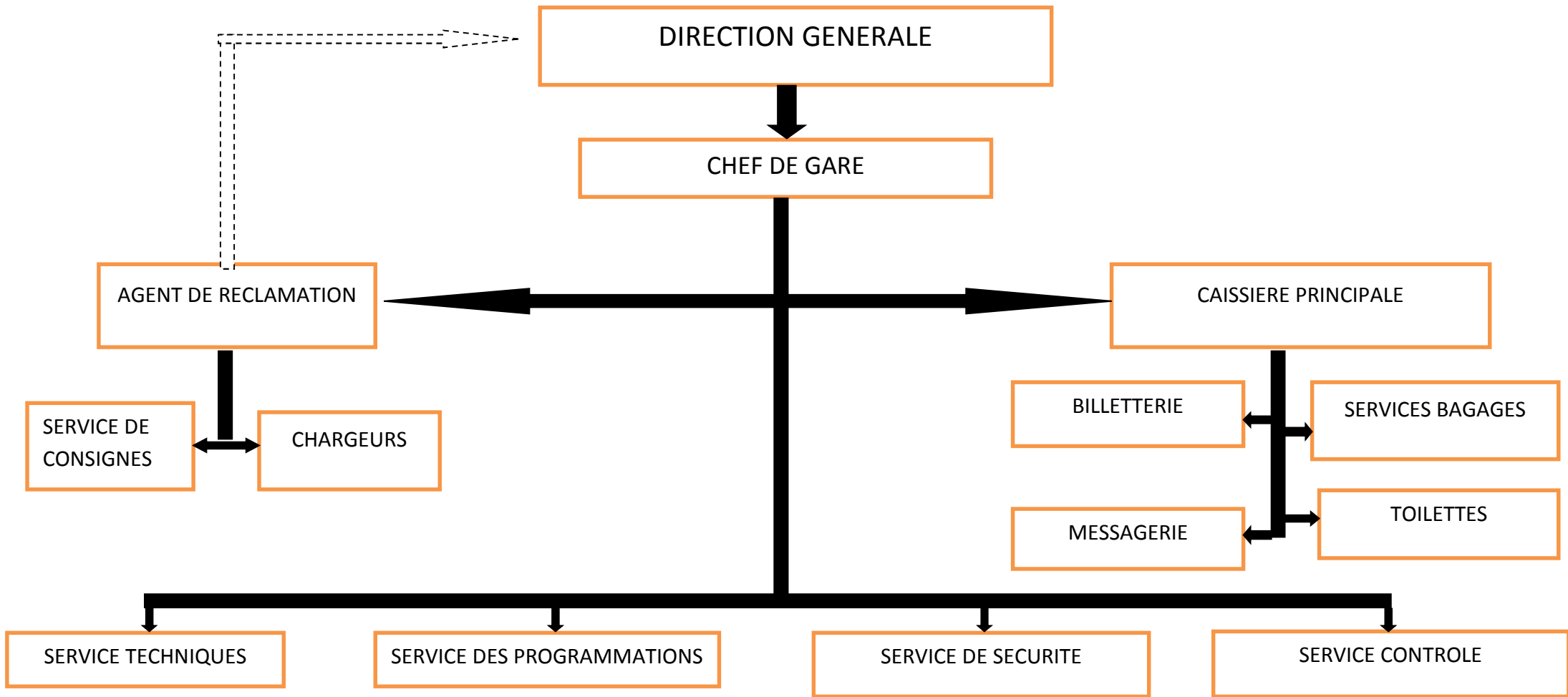
¹ Personnes chargées de mettre les bagages dans les coffres du car. Ils sont également au déchargement des bagages.

² Groupe de jeunes adeptes et pratiquants d'arts martiaux qui proposent leur service en matière de sécurité. Ils ont l'avantage d'être des jeunes qui connaissent et sont confrontés aux réalités de la rue.

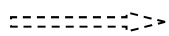
³ Caisse Nationale de Prévoyance Sociale

Cependant il est à noter la non-informatisation de tous les services dans la gare. Cette situation cause souvent des désagréments dans la gestion de la gare. L'organisation et la gestion de la compagnie UTB ont fait de celle-ci une compagnie moderne qui offre toutes les commodités inhérentes à celle-ci.

Figure n°1 : ORGANIGRAMME D'UNE GARE UTB



LEGENDES :



Rend compte au service contentieux de la direction Générale



Ordre hiérarchique de haut en bas.

Comment se fait, alors, l'organisation d'une gare (compagnie) dite traditionnelle ?

2-2- Gare SIT

Le Service Ivoirien du Transport (SIT) fait partie des compagnies de transport dites traditionnelles. En effet, l'organisation et la gestion de la gare sont confiées au chef de gare qui emploie une guichetière et un bagagiste. Cette compagnie est uniquement présente que dans la grande gare d'Adjamé. Elle dispose d'une gare de fortune, non clôturée et de trois minicars Massa (gbakas) qui relient les localités de San-Pédro à celle d'Abidjan.

Le chef de gare gère la gare et met tout en œuvre pour le bon fonctionnement de la gare. Il est chargé de mettre les véhicules à la disposition des passagers. Pour ce faire, en période d'affluence, il loue les minicars afin d'assurer le transport de sa clientèle. Il fait la programmation de telle sorte que le premier minicar parte à l'heure. Mais, les autres partent lorsque toutes les places du minicar sont vendues. Il fait le point avec la caissière et paye les coxers. Il s'acquitte aussi des droits syndicaux (1000 Francs/départ). En ce qui concerne cette compagnie, le chef de gare verse chaque jour 15.000 Francs au propriétaire de la gare. Il supplée la guichetière en cas d'absence.

La guichetière vend les tickets et fait le point en fin de journée au chef de gare. Cette vente des titres de transport se fait dehors, à côté des bancs réservés aux clients.

Le bagagiste est chargé d'enregistrer les bagages des passagers. Ceux-ci en déclarent le contenu et leurs affaires sont enregistrées. « **Si le passager ne déclare pas le contenu de ses bagages, la SIT n'est pas responsable en cas de perte** », déclare Casimir KORE, chef de gare. Le bagagiste emploie deux assistants qui l'aident dans sa tâche. Ceux-ci sont payés journalièrement (500 Francs/départ). Le bagagiste gère la gare en l'absence du chef de gare. Le chauffeur fait office de service technique en vérifiant le véhicule quotidiennement. En cas de panne, il emmène le véhicule chez un mécanicien.

Le service courrier est extérieur à cette compagnie de transport et est assurée par la société Bada & Frères qui collabore avec la SIT.

Quant à la sécurité de la gare, elle est confiée aux syndicalistes dans la mesure où, selon M. Casimir KORE : « **Nous avons remarqué qu'il y a des coxers qui importunent nos clients, donc nous avons demandé aux syndicats de venir assurer la sécurité. Les coxers ont peur des syndicalistes puisque ceux-ci leur font des misères.** »

La SIT collabore avec des coxers qui sont rémunérés par passager (500 à 1000 Francs). « **Cette collaboration est faite à cause de la forte concurrence que nous livrent les grandes compagnies comme Aicha ni Mory et autres. Ainsi, chacun tire son compte dans cette collaboration** », déclare le chef de gare.

Il n'existe pas de toilettes, encore moins de service de restauration dans cette gare. Par ailleurs, les agents de cette gare ne sont pas déclarés à la CNPS et il n'existe pas d'assurance pour les passagers en cas d'accident. Par sa technique de gestion rétrograde et son organisation archaïque, la SIT offre des services d'une qualité médiocre à ses clients. L'absence des services de bases (toilettes, restauration, assurance des passagers) montre à quel point le chemin qu'il lui reste à parcourir, quant à la modernisation de ses infrastructures, est long.

CHAPITRE II : MANIFESTATIONS ET FACTEURS EXPLICATIFS DE L'INSECURITE DANS LES GARES ROUTIERES

I- MANIFESTATIONS DU PHENOMENE

Le phénomène de l'insécurité dans les gares routières du district d'Abidjan se manifeste sous diverses formes (atteintes contre les personnes et leurs biens). Ainsi, dans ce chapitre, nous allons nous attarder sur les modes opératoires et la victimologie puis sur la nature des infractions rencontrées.

1- Modes opératoires et Victimologie

Il s'agit pour nous de montrer les modes opératoires des délinquants qui sévissent dans les gares routières du district d'Abidjan. Puis, nous étudierons les caractéristiques des victimes (victimologie).

1-1 Modes opératoires

Les délinquants agissent avec des stratégies et des techniques qui les distinguent les uns des autres. Dans cette partie, nous chercherons à savoir, qui sont les délinquants qui opèrent dans les gares routières, quelles sont leurs caractéristiques et comment passent-ils à l'acte ?

1-1-1 Qui sont les délinquants ?

« *La délinquance est l'ensemble des infractions commises par les individus dans une société donnée. Ainsi, le délinquant est celui qui commet une infraction* » (SUTHERLAND et CRESSEY (1966 : 26)). Nous établirons une typologie des délinquants à partir de laquelle nous distinguerons les délinquants solitaires, les groupes de délinquants ou bandes de délinquants et ceux en tenues.

1-1-1-1 Délinquants solitaires

Le terme délinquant solitaire désigne le délinquant qui élabore seul ses stratégies d'attaques pour aboutir à ses fins, c'est-à-dire, passer à l'acte délictuel.

Parmi les délinquants solitaires l'on rencontre un grand nombre de voleurs. Ceux-ci commettent en majeure partie des vols simples (vols à l'arrachée, subtilisation frauduleuse des sacs des voyageurs...). A ce propos, nous avons eu l'occasion, le samedi 18 juillet 2009, à la gare d'Agban, d'interviewer un voleur de sacs de voyage. « **Je me nomme Bassa N'GUESSAN et j'ai 40 ans. Je suis né à AGBOVILLE.** » A la question de savoir les circonstances dans lesquelles il a été appréhendé, celui-ci déclare : « **Cela fait deux ans que j'ai été déflaté (ex agent de Cash center). Je suis arrivé à 09 heures et j'ai rencontré quelqu'un à la gare (Espoir Transport) de M'BAHIAKRO. Je me suis fait passer pour**

un voyageur comme lui. Lorsqu'il s'est retiré pour une course, j'ai profité pour prendre son sac et fuir clandestinement. »

Il en est de même de certains employés de certaines compagnies qui agissent de façon isolée et sporadique. L'exemple d'un agent de M. KOUAME Parfait, chef de gare de la compagnie UTCY (ISSIA) est éloquent : **« J'ai un de mes apprentis travaillant dans ma gare qui a commis un vol portant sur la somme de 400.000 Francs CFA. Il l'a subtilisé des affaires d'une commerçante qui avait entreposé ses affaires dans notre magasin. »**

Au-delà des vols, nous rencontrons aussi des personnes qui pratiquent l'escroquerie. C'est ainsi que le lundi 21 Décembre 2009, à la gare SBTA de Yopougon SIPOREX, un monsieur, dont l'âge est estimé à 35 ou 40 ans a usé d'une fausse qualité d'officier de police en vue de se faire remettre des affaires de certains passagers. Cette scène à laquelle nous avons assisté en tant qu'observateur neutre, a mis en évidence les moyens frauduleux que mettaient en œuvre ce monsieur pour parvenir à ses fins. Les responsables de la gare ainsi que ceux des gares environnantes étant intervenus ont exigé de voir les documents attestant de sa qualité d'officier de police, avant une quelconque inspection des affaires. N'ayant pu prouver cette qualité dont il se réclamait, ce pseudo policier a été passé à tabac par la foule qui s'est massée pour assister à cette scène. Après une longue interrogation, celui-ci a reconnu vouloir confisquer quelques effets de valeurs appartenant à certains commerçants en exigeant de leur part qu'ils lui remettent de l'argent avant de pouvoir entrer à nouveau en possession de leurs marchandises.

Par ailleurs, ces délinquants solitaires qui usent souvent de malices et de subtilités dans leur passage à l'acte, n'hésitent pas dans certains cas à user de la menace (intimidation verbale ou comportementale) pour accomplir leurs desseins. Pour ce faire, lors de notre enquête, nous avons recueilli auprès d'un voyageur à l'ancienne gare d'Adjamé, la mésaventure qui lui est arrivée. Ainsi, selon M. KOUADIO René **« Lorsqu'il est arrivé vers moi, il m'a demandé de lui remettre de l'argent afin qu'il aille manger. Je lui ai dit que je n'avais pas d'argent. Il a poursuivi en me disant qu'il est venu poliment vers moi pour me demander de l'argent et je refuse de lui donner. Il continue en disant qu'il aurait pu faire comme ses amis qui agressent les gens, mais si je veux qu'ils agissent ainsi il le fera. L'ayant senti assez menaçant, j'ai préféré lui donner une pièce de 500 francs afin qu'il me laisse tranquille, surtout qu'il était sale et avait l'air d'un drogué. J'avais une forte somme d'argent que je devais expédier au village. Il fallait lui donner un peu et sauver le reste de l'argent plutôt que de tout perdre. »**

Les délinquants solitaires agissent dans la journée afin de se mêler plus facilement à la foule pour prendre le large. Cette stratégie obéit à la logique selon laquelle la foule, souvent dense, sert de protection pour le délinquant. Cette densité prend tout son sens et son rôle lorsque l'acte criminel posé est le fruit de la ruse. Ici, le temps qui passe est le premier allié du délinquant dans la mesure où plus le temps que la victime se rende compte du préjudice subi est long, plus facile sera la fuite du délinquant. Il profitera de la foule pour disparaître et être hors de portée de la victime. SAUTKINA, LIMA, MOSER et al. (op.cit.) mettent en avant le rôle de protection que joue la foule pour le délinquant, surtout dans le cas des vols à la tire. Ces conclusions sont issues d'études menées dans deux capitales européennes (Paris et Moscou).

1-1-1-2 Groupes de délinquants

Les groupes de délinquants désignent un ensemble de deux ou plusieurs individus qui ont la même activité criminelle. Ce groupe est plus ou moins structuré avec à sa tête un leader qui organise la bande et donne les instructions lors des opérations. A ce niveau, les délinquants ne commettent pas des vols simples mais plutôt des vols aggravés. Ils utilisent des armes blanches (couteaux, machettes...), et des armes à feu (pistolet, kalachnikovs,...). Ils commettent leurs forfaits de préférence tôt le matin, entre 5h-7h et le soir à partir de la tombée du jour soit à partir de 18h30 mn. A ce propos, l'histoire de M. BABA, commerçant à la gare d'Abobo (Gagnoa gare) raconte comment il a fait l'objet d'un braquage : **« Aux environs de 19h, je suis revenu de la prière et je causais avec des clients, et eux (braqueurs) étaient arrêtés. Dès que mes clients sont partis, je me suis retourné pour ranger mes affaires et rentrer à la maison. Ils sont rentrés dans le magasin en pointant une arme sur moi. Ils ont ramassé tous mes portables (téléphones) et mon argent que j'avais sur moi. Puis, ils ont fait des tirs de dissuasion et se sont enfuis. »**

En dehors des voleurs, l'on rencontre des escrocs ou " philomans". M. TOURE Alassane, adjoint au chef de la gare UTGB (Bassam) fait la description de ceux-ci : **« Le philoman, c'est quelqu'un qui se donne le titre de voyant. En général, ils sont deux. Ce nom vient du fait qu'ils ont l'art de convaincre par le verbe, de parler comme des sophistes. »** Mlle GONDO Elodie nous décrit, à juste titre, comment elle a été appâtée par lesdits " philomans" : **« Je me rendais à la gare (ancienne gare d'Adjamé) pour attendre ma cousine qui arrivait du village. Le premier m'a interpellé en me demandant l'heure qu'il faisait puisque j'avais une montre à mon poignet. Après lui avoir donné l'heure, il m'a remercié et dit qu'il avait une révélation pour moi. Il m'a dit qu'il y a une de mes tantes au village qui voulait me tuer en sorcellerie (pratiques mystiques). Pour éviter**

cela, je devais faire des sacrifices en lui donnant ce que j'avais sur moi (argent, portable) afin qu'il fasse des prières de protection en mon endroit. Ce que j'ai décliné. Puis son complice est apparu, bien vêtu et d'une apparence au-delà de tout soupçon, et m'a demandé de faire lesdits sacrifices car lui les a fait et cela l'a conduit à la prospérité dans ses affaires. Il m'a montré des documents attestant l'existence de sa société et de sa prospérité. Je me suis laissé convaincre et j'ai remis les objets qu'il m'avait demandés. Puis, il s'est mis à faire des incantations et m'a demandé de partir sans regarder en arrière. Ce que j'ai fait. Une fois dans la gare, je me suis rendue compte que je venais de me faire avoir. ».

Les groupes de délinquants qui agissent sur les gares routières du district d'Abidjan usent pour la plupart du temps de la violence pour obtenir les biens recherchés, c'est le cas des voleurs. Cependant, une certaine frange de ces groupes de délinquants use d'artifices et de discours captivants pour entrer en possession de ces biens.

1-1-1-3 Délinquants en tenues

Le terme délinquants en tenues se rapporte aux forces de l'ordre (policiers, gendarmes et FRCI¹) couramment appelés les corps habillés qui par leurs agissements, dans les gares routières, portent atteinte à l'intégrité physique et aux biens d'honnêtes citoyens. En effet, dans les gares routières, certains policiers commis à la surveillance des lieux s'adonnent au racket en usant d'intimidation sur les populations analphabètes et les populations étrangères, notamment les charretiers (bêlas). Selon M.OUEGNIN Léon, chef de gare à UTGB (Bassam) d'Adjamé : **« Il existe un nouveau commissariat (hangar où sont assis les policiers) où ils rackettent les analphabètes ivoiriens et les étrangers. ».**

Par ailleurs, les gendarmes ne sont pas en reste. Ils lancent souvent de grandes opérations de rafles où ceux qui sont raflés, disposant de papiers en règles ou non, payaient de l'argent avant de se faire libérer. Ces personnes raflées sont au nombre d'une dizaine ou d'une vingtaine en fonction des véhicules utilisés par les gendarmes. A ce propos, le MDL (Maréchal Des Logis) KONE donne ses impressions : **« Ca me met mal à l'aise d'en parler. Il existe une différence fondamentale entre les unités mobiles (camp Agban) qui font les choses qui ne nous honorent pas et nous (brigade d'Adjamé) discréditent. Si vous tentez de clarifier les choses, on vous répond que tous les gendarmes sont les mêmes. Et les usagers ont raison puisque rien ne différencie les différentes sections de gendarmerie. ».**

¹ Forces Républicaines de Côte d'Ivoire. Cette appellation fait référence aux militaires qui sont affectés par les commandants de zones dans ces lieux pour assurer la sécurité.

Ces propos dépeignent les actes que commettent certaines forces de sécurité publique qui sont censées protéger les populations qui travaillent sur les gares.

Il est à noter que depuis la suppression des cartes de séjour par le président Laurent GBAGBO, en ce qui concerne les ressortissants de la CEDEAO¹, les tracasseries policières ont pratiquement disparu.

Par ailleurs, les nouvelles mesures prises par les autorités en charge de la sécurité des personnes et des biens pour lutter contre le racket des forces de sécurité publique, ont quelque peu atténué ce phénomène. Cependant, il est à noter que certains éléments de ces forces de sécurité publique, ainsi que des éléments FRCI continuent subtilement ces pratiques. A cet effet, M. KONE Daouda, chauffeur, témoigne : « **Maintenant, le racket a beaucoup reculé. Les policiers et autres gendarmes ne sont plus nombreux sur les routes. Ce sont les FRCI qui gèrent la gare (Ancienne gare d'Adjamé). Avec eux, il n'y a pas de problèmes sauf quelques-uns qui nous demandent de l'argent de temps en temps. Tu contribues avec ce que tu as. Ce sont les syndicats qui collectent l'argent pour leur remettre. Nous, on les comprend. Ils ne sont pas tous payés et puis c'est pour notre sécurité qu'ils sont là.** ». Cette contribution volontaire dont parle ce chauffeur est une forme assez dissimulée de racket, puisqu'ici le chantage n'est pas actif mais plutôt passif. C'est-à-dire qu'ils (FRCI) font comprendre aux "syndicats"² qu'ils sont là pour assurer leur sécurité. Etant donné qu'ils ne sont pas tous rémunérés, ils demandent à ceux-ci de les "encourager" dans leur mission. Il va sans dire qu'ils n'ont aucunement été mandatés par les autorités publiques pour que les citoyens versent leur solde de cette manière. La seule contribution des citoyens qui soit prévue par loi est le paiement des impôts. Ce sont lesdits impôts dont se servira l'Etat pour faire face à ses différentes charges (paiement des salaires des fonctionnaires, investissements publics dans divers domaines...).

Pour une meilleure compréhension des auteurs des infractions sur les gares routières, nous avons recueilli les opinions de notre population d'enquête sur ce sujet. Ces opinions ont été rassemblées dans le tableau ci-dessous.

¹ Communauté Des Etats de l'Afrique de l'Ouest est une organisation sous régionale qui regroupe 14 pays de l'Afrique de l'Ouest. Cette communauté prône une union des Etats qui la constituent et favorise une libre circulation des personnes et des biens de tous les ressortissants de ces pays dans l'espace CEDEAO.

² Terme employé par les acteurs du monde des transports pour qualifier les personnes chargées de défendre les intérêts des syndicats qui les ont mandatés.

Tableau n°1 : Répartition des auteurs d'infractions selon les opinions des enquêtés: Juin 2009

Auteurs des infractions	Opinions									
	Coxers		Voyageurs ¹		Commerçants		Policiers ²		Transporteurs ³	
	N ⁴	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Coxers	02	07	22	55	10	25	12	60	20	40
Policiers	00	00	00	00	06	15	00	00	24	48
Délinquants sur la gare	16	53	14	35	06	15	10	25	02	04
Délinquants venus d'ailleurs	12	40	00	00	08	20	06	15	04	08
Sans opinions	00	00	02	10	10	25	00	00	00	00
TOTAL	30	100	40	100	40	100	40	100	50	100

Source : nos enquêtes.

Les opinions des enquêtés sur les auteurs des infractions sont très variées :

-Les coxers sont accusés par les voyageurs et les policiers (Policiers et Gendarmes), avec respectivement 55% et 60%, d'être les auteurs des infractions. Ces opinions s'expliquent par le fait que les voyageurs et les forces de sécurité publique sont toujours en contact avec les coxers, donc, remarquent aisément les infractions commises par ceux-ci. A ce propos, LOUKESS, agent de sécurité à UTB et membre des Yangs, affirme : « **Ce sont les coxers qui agressent les gens durant la journée. La nuit ce sont les bandits qui prennent le relai** ».

-Pour les transporteurs, ce sont principalement les forces de sécurité publique (48%) et les coxers (40%) qui sont à la base de cette insécurité. Cet état de chose s'explique par le fait que les transporteurs subissent des tracasseries de la part des forces de sécurité publique.

¹ Voyageurs : ce vocable regroupe les voyageurs ainsi que les personnes qui les accompagnent.

² Policiers : ce vocable regroupe les forces publiques chargées de la sécurité: Policiers et Gendarmes.

³ Transporteurs: ce vocable regroupe les chefs de gare, les syndicalistes et les conducteurs.

⁴ N: Symbole statistiques qui signifie effectif.

Tracasseries qui se résument en racket vis-à-vis des conducteurs et de certains de leurs clients, non en règle au niveau des pièces d'identification.

-L'opinion des coxers se dirige vers les délinquants sur la gare (53%) et les délinquants venus d'ailleurs (40%). Pour eux, ce sont ces délinquants qui profitent de cette anarchie qui règne sur les gares pour opérer. Ils désignent ces derniers comme véritables responsables des agressions sur les gares routières en reconnaissant à mots couverts l'implication de certains parmi eux. A ce sujet, ABASS, coxer, affirme : « **C'est vrai que parmi nous il y a quelques-uns qui font les choses qui ne sont pas bien. Sinon un vrai coxer ne peut pas faire ça. C'est ici que tu gagnes l'argent pour manger et puis tu vas chier dans ta nourriture¹. Ceux qui font ça se sont des gens qui veulent gâter le nom² des coxers.** ». M. KOUADIO KOUAKOU, alias Baoulé, chef de gare de SBTA (DIVO) à SIPOREX, anciennement coxer témoigne : « **Dans la gare les coxers et les petits pousseurs de brouettes ne volent pas. Ce sont ceux qui ne font rien sur les gares qui volent. Ils rodent sur les gares cherchant des personnes à dépouiller.** »

- Les commerçants sont plus nuancés dans leurs opinions. Ils accusent tous les acteurs de cette insécurité avec des écarts assez faibles. Cependant, de nombreux commerçants ont refusé de se prononcer. Cette attitude s'explique par la crainte qu'ils ont de donner leurs opinions sur les auteurs des agressions et surtout des conséquences qui en résulteraient.

1-1-2 Caractéristiques sociodémographiques des délinquants

Dans cette partie, nous donnerons quelques caractéristiques sociodémographiques des délinquants afin de nous aider à mieux comprendre le phénomène de l'insécurité dans les gares routières. A cet effet, nous prendrons en compte l'âge, le sexe et le statut matrimonial des délinquants.

1-1-2-1 Age

Il faut souligner que l'âge des délinquants varie entre 15 et 30 ans. Ainsi, selon le commissaire BAKAYOKO du 3^{ème} Arrondissement d'Adjamé : « **la quasi-totalité des délinquants que nous appréhendons dans les gares a entre 15 et 30 ans. Cependant, il y a des enfants de 10 à 14 ans qui agressent. Mais il faut noter que cette tranche d'âge atteint rarement la quarantaine (40 ans)** ».

¹ Expression tirée de l'argot ivoirien (noussi) qui signifie poser des actes qui vont nuire à ta source de revenu.

² Expression tirée de l'argot ivoirien (noussi) qui signifie salir la réputation de quelqu'un.

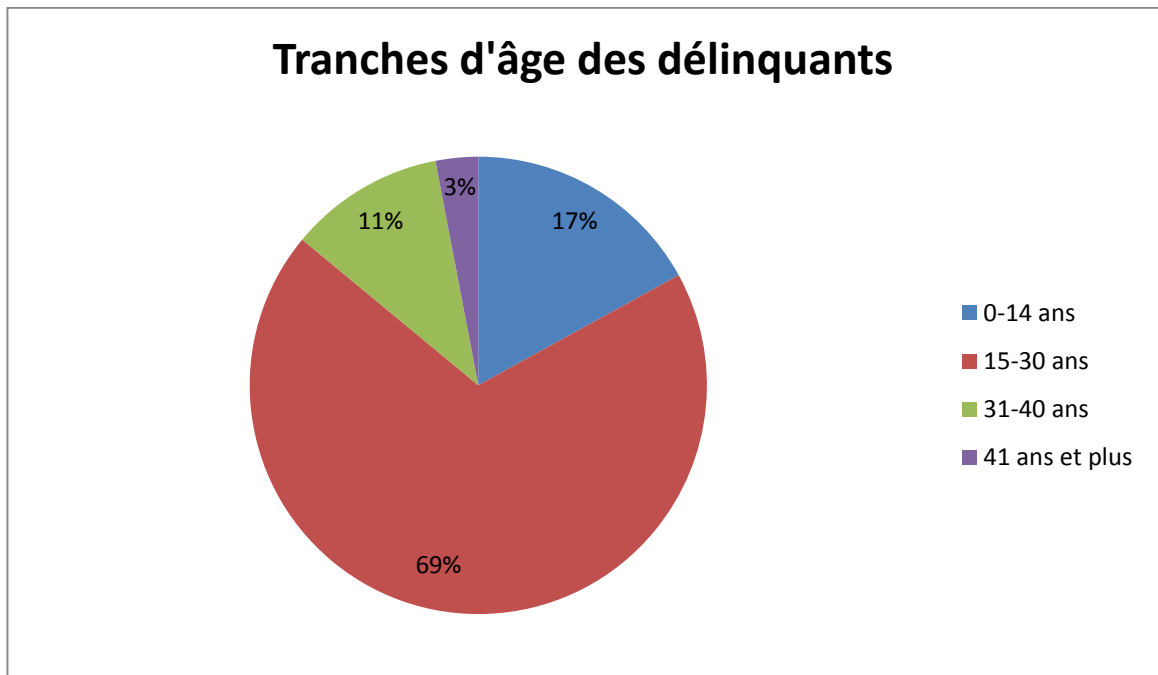
**Tableau n°2 : Répartition des tranches d'âge des délinquants
(Janvier-Octobre 2009)**

Tranche d'âge (ans)	Effectif	Pourcentage
0-14	209	17
15-30	861	69
31-40	139	11
41 et +	41	3
TOTAL	1250	100

Source : Commissariats de Police du 3^{ème}, 27^{ème} et 16^{ème}

Arrondissement, Brigades de gendarmerie d'Adjamé, d'Abobo et Treichville.

Figure n°2 : Diagramme présentant les tranches d'âge des délinquants



Les données que nous avons recueillies auprès des commissariats du 3^{ème} Arrondissement (Grande gare), 27^{ème} Arrondissement (Gare d'Agban) et 16^{ème} Arrondissement (Yopougon SIPOREX) et des brigades de gendarmerie d'Adjamé, d'Abobo et de Treichville éclairent davantage notre opinion sur le sujet. Ces commissariats et brigades ont compétence sur les gares routières que nous avons citées plus haut.

Nous remarquons que la tranche d'âge la plus représentée dans ce diagramme est celle qui se situe entre 15-30 ans, avec 69% de la population des délinquants. Au-delà, lorsque nous prenons en compte les tranches d'âge, 0-14 ans et 15-30 ans, nous remarquons que ces deux

tranches font 86% de la population délinquante. Quant à la tranche d'âge 31-40 ans et 41 ans et plus, celle-ci ne fait que 14% de la population totale d'enquête.

La première remarque qu'il convienne de faire, ici, est que la délinquance s'exprime plus durant la période qui part de l'adolescence jusqu'à la limite de l'âge adulte (jeune adulte). Cet état de fait s'explique par le fait que cette période de la vie est celle où l'individu est plein de vigueur, où le physique répond parfaitement aux activités délictueuses. Par ailleurs, la seconde remarque est liée au fait que les jeunes de cette tranche d'âge n'ont souvent pas d'attaches familiales, ce qui fait qu'ils agissent en tenant compte de leurs intérêts particuliers. Ce manque d'attachement familial (matrimonial) fait que l'individu ne pense, vit et agit que pour lui seul sans se soucier des attentes de personnes auxquelles il serait attaché. Cette approche est prise en compte par LEBLANC (1986, 1999). Pour lui, la violence physique utilisée dans la délinquance, tend à émerger à la fin de l'adolescence. Elle se situe à cheval sur l'adolescence et la jeunesse.

En outre HIRSCHI, à travers sa théorie sur le lien social, montre comment l'attachement familial était susceptible de mettre l'individu à l'abri de la délinquance, de la criminalité. Ainsi, plus l'individu a des liens sociaux assez forts, moins il serait susceptible de verser dans la délinquance. Cependant, l'effet contraire est un puissant facteur conduisant à la délinquance mais surtout à la persévérance dans la criminalité (incrustation).

En somme, c'est la jeunesse, force vive et fer de lance du développement d'une nation, qui est la plus grande parmi la population délinquante.

1-1-2-2 Sexe

Le sexe des délinquants est un élément significatif dans la compréhension du phénomène de l'insécurité. En effet, un grand nombre d'études ont mis en relation la commission des infractions avec le sexe. Certaines études mettent en rapport le sexe et le type d'infraction commise.

Il est aussi à noter que les études statistiques montrent que la criminalité et la délinquance ont un lien très étroit avec le sexe des délinquants. La délinquance masculine est beaucoup plus élevée que la délinquance féminine. Ainsi, dans tous les pays, dans toutes les collectivités nationales, tous les groupes d'âge, la délinquance masculine est de loin la plus élevée¹. A ce sujet, sur l'ensemble des cinq (05) gares routières, les hommes avec 89%, dépassent de loin les femmes quant à la commission des infractions.

¹Otto POLLAK (1969), *The criminality of women*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, P. 44-56, cité par Edwin SUTHERLAND (op.cit.).

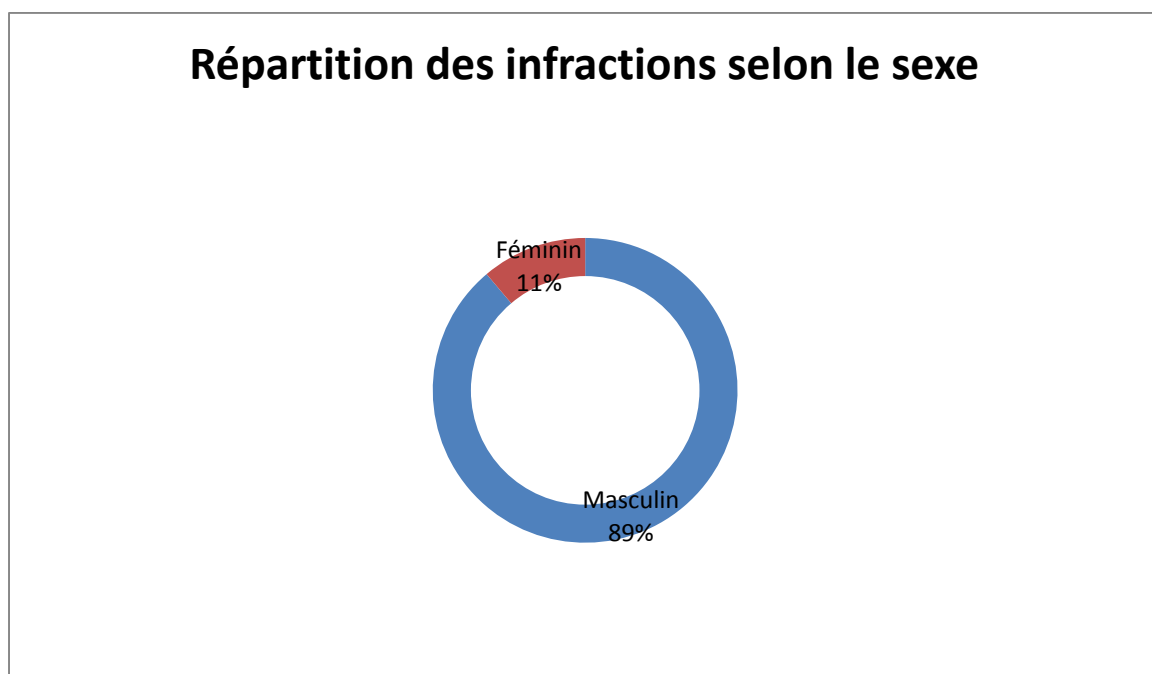
**Tableau n° 3 Répartition des infractions selon le sexe
(Janvier-Octobre 2009)**

Sexe	Effectif	Pourcentage
Masculin	1108	89
Féminin	142	11
TOTAL	1250	100

Source : Commissariats de Police du 3^{ème}, 27^{ème} et 16^{ème}

Arrondissement, Brigades de gendarmerie d'Adjamé, d'Abobo et Treichville.

Figure n°3 : Diagramme présentant les infractions selon le sexe



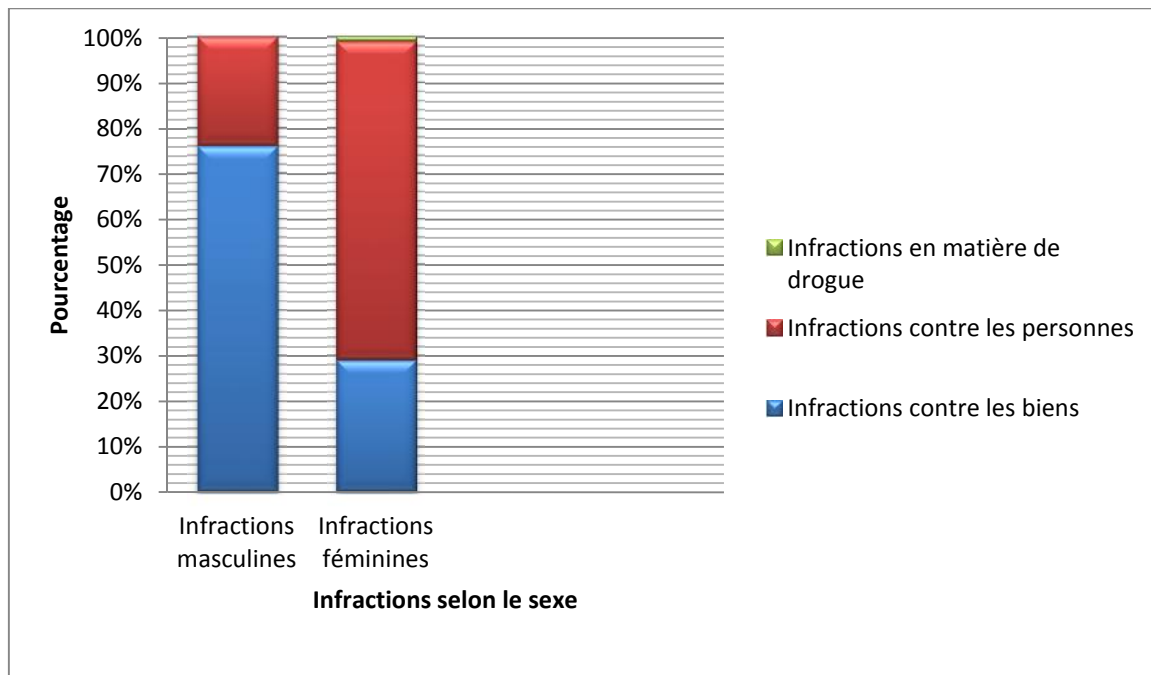
Par ailleurs, une analyse approfondie des données obtenues auprès des autorités policières (Police et Gendarmerie) nous amène à mettre en rapport le type d'infraction commis et le sexe. Ainsi, le tableau et le graphique qui vont suivre vont nous permettre de mieux cerner ce type de rapport.

Tableau n°4 : Rapport entre le type d'infractions et le sexe

Infractions	Sexe			
	Masculin		Féminin	
	Effectif	Pourcentage	Effectif	Pourcentage
Vols simples	386	35	10	07
Vols avec violence	180	16	03	02
Abus de confiance	133	12	18	13
Escroquerie	84	08	09	06
Faux et usage de faux	51	05	02	01
Coups et blessures volontaires	110	10	45	32
Violences et voies de fait	152	14	54	38
Homicides involontaires	03	00	00	00
Viols et autres infractions sexuelles	04	00	00	00
Infractions en matière de drogue	05	00	01	01
TOTAL	1108	100	142	100

Sources : Commissariats de Police et Brigades de gendarmerie cités ci-dessus

Période : (Janvier-Octobre 2009)

Figure n°4 : Histogramme présentant le rapport entre le type d'infractions et le sexe

Le constat qui ressort de ce tableau est que l'on note une divergence entre les infractions commises, globalement, par les hommes et les infractions commises par les femmes.

Chez les hommes, le vol (simple et aggravé) arrive en tête avec 51% des infractions commises par ceux-ci. Ensuite arrivent, en ce qui concerne les atteintes contre les biens, les abus de confiance, les escroqueries et les faux et usage de faux avec respectivement 12%, 08% et 05%. Pour ce qui est des atteintes à l'intégrité des personnes, ce sont les violences et voies de fait avec 14% et les coups et blessures volontaires avec 10%, qui ressortent de ce tableau. En somme, chez les hommes ce sont les infractions contre les biens (vols, abus de confiance, escroquerie, faux et usage de faux) qui sont les plus importantes avec en tout 76% des infractions commises.

Au niveau des femmes, nous remarquons que la tendance n'est pas la même. Elle va dans le sens contraire de ce que nous avons pu observer chez les hommes. Ainsi, ce sont les coups et blessures volontaires et les violences et voies de fait, avec respectivement 38% et 32%, qui sont les infractions les plus importantes chez les femmes. Ici, les infractions contre les personnes font 70% du total des infractions commises par les femmes. En ce qui concerne les infractions contre les biens, ce sont les vols (simple et aggravé), les escroqueries, les abus de confiance et les faux et usages de faux avec dans l'ordre 09%, 13%, 06% et 01% qui sont représentés. Avec un total de 29% des infractions commises par les femmes, les atteintes

contre les biens n'occupent qu'environ le tiers (1/3) des infractions commises par celles-ci. Enfin, les infractions en matière de drogue avec 1% des infractions féminines ferment la marche de cette observation.

Cette situation divergente que l'on observe au niveau des infractions commises par les hommes et par les femmes trouverait son explication dans les faits suivants. Les hommes ont un attrait pour tout ce qui touche aux infractions contre les biens. Au niveau des vols qui font plus de la moitié des infractions masculines, leurs commissions nécessitent une bonne condition physique (vol à la tire), une maîtrise de ses émotions (vols avec violence) et une certaine habileté dans l'exercice d'une telle activité. Les femmes ne sont certes pas dépourvues de ces aptitudes, mais la majorité d'entre elles a du mal à les exercer. Ne dit-on pas que les femmes sont plus émotives que les hommes ? S'il est vrai qu'une telle assertion n'a aucune valeur scientifique, il n'en demeure pas moins qu'elle est le fruit du vécu social, de l'expérience quotidienne.

Quant au fait que les femmes commettent relativement peu d'infractions contre les biens par rapport aux hommes, cette observation pourrait être analysée de la manière suivante. La conscience collective voit d'un mauvais œil une femme qui se livre à la pratique de telles activités (vols de tout genre, escroquerie, abus de confiance, faux et usage de faux...). Cette conception collective la réproouve fermement. Cependant, cette même conscience collective n'approuve pas tant que cela la pratique de telles activités chez les hommes, mais cette pratique passe pour "normale", pour "acceptable". Ici, la conception collective intervient inconsciemment chez les femmes quant à l'adoption de telles activités délictueuses. Elles semblent influencées par cette conception collective. L'on trouve naturel que ce soit un homme qui soit un voleur, un escroc, plutôt qu'une femme voleuse ou escroc.

S'agissant de la forte représentation des femmes au niveau des infractions contre les personnes (coups et blessures volontaires, violences et voies de fait), cette situation pourrait trouver son explication comme suit. Les gares routières étant des lieux où le commerce bat son plein, il arrive souvent que des accrocs surviennent entre les petites vendeuses (articles divers) surtout lors d'une course à la clientèle. Ces accrocs passent, souvent, par des défis en vue de jauger leurs forces (physiques). D'où l'irruption d'échauffourées qui occasionnent des pertes matérielles et/ou des atteintes physiques (blessures corporelles). En outre, il arrive que quelques fois, un problème apparemment banal soit le levain qui réveille de vieilles rancunes entre protagonistes. A ce sujet, deux jeunes vendeuses de sachets d'emballage (d'une douzaine d'année) en sont venues aux mains pour le fait qu'une d'entre elle ait toisé l'autre. Lorsque nous avons interrogé l'une des protagonistes pour comprendre les facteurs sous-

jacents de cette bagarre, Awa de répondre « **Cette petite fille là, il y a longtemps je la guette¹. Elle est très impolie. Aujourd'hui, j'ai enlevé ça dans ces yeux².** »

Comme nous le constatons, les atteintes contre les biens sont les infractions qui sont les plus représentées chez les hommes. Tandis que chez les femmes, ce sont les atteintes contre les personnes qui sont les infractions les plus récurrentes.

1-1-2-3- Statut Matrimonial

Les délinquants appréhendés sur les gares routières sont pour la plupart comme nous l'avons indiqué, des personnes sans attaches sociales. Ce sont des personnes qui du point de vue matrimonial, n'ont pas de liens. Selon le commissaire LEZOU Kouamé du 16^{ème} Arrondissement : « **Les délinquants que nous appréhendons sont des jeunes qui ont une moyenne d'âge qui varie de 15 à 25 ans. Ce sont des sans domiciles fixes (SDF). Lorsque nous leur demandons leur domicile, ils déclarent dormir dans les gares routières ou sur les étals dans les marchés. Comment voulez-vous que quelqu'un qui dort dans ces lieux puissent être mariées ? Ce sont des célibataires pour la quasi-totalité d'entre eux** ». Le commissaire BAKAYOKO du 3^{ème} Arrondissement ne dit pas autre chose : « **Les délinquants que nous arrêtons dans l'ancienne gare sont des jeunes. Ils sont célibataires pour la plupart et souvent sans enfant.** »

Pour avoir une idée assez précise sur le sujet, nous avons recueilli des éléments susceptibles de nous renseigner. Le tableau et le graphique, à venir, vont nous aider à y parvenir.

¹ Terme issu de l'argot qui signifie: attendre quelqu'un patiemment pour qu'un fait banal soit un motif pour en découdre.

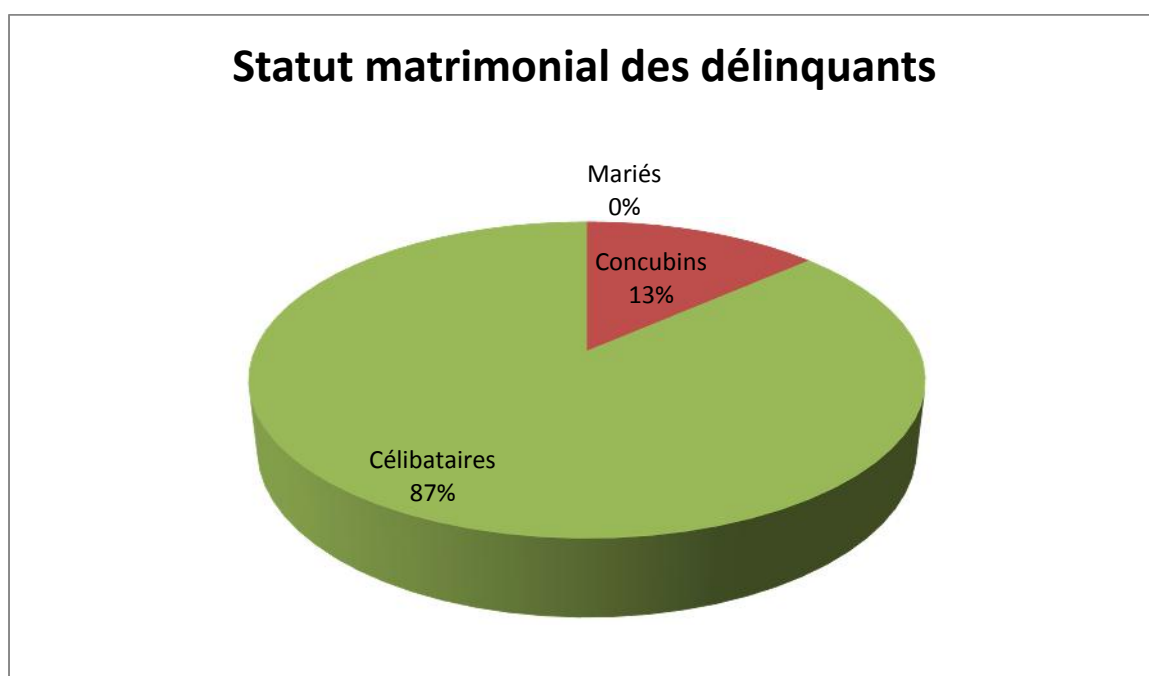
² Terme issu de l'argot qui signifie : démontrer à quelqu'un qu'on est plus fort (physiquement parlant) que lui après une bagarre.

Tableau n°5 : Statut matrimonial des délinquants

Statut matrimonial \ Sexe	Masculin		Féminin	
	Effectif	Pourcentage	Effectif	Pourcentage
Marié	00	00	00	00
Concubin	144	12	18	01
Célibataire	968	77	120	10

Source : Commissariats de Police du 3^{ème}, 27^{ème} et 16^{ème}

Arrondissement, Brigades de gendarmerie d'Adjamé, d'Abobo et Treichville.

Figure n°5 : Diagramme présentant le statut matrimonial des délinquants

Il ressort de l'observation du tableau et du graphique, les faits suivants :

Le premier fait, qu'il convient de noter, ici, c'est qu'il n'y ait aucune personne mariée, au sens juridique, parmi cette population délinquante. Cette situation pourrait davantage confirmer la théorie du lien social de HIRSCHI comme un véritable élément susceptible d'amener la personne délinquante à prendre en compte les intérêts de ceux à qui il est attaché avant de s'engager dans une telle voie (délinquance). S'il est vrai qu'une telle théorie explique en partie cet état de fait, puisque nous rencontrons des criminels à col blanc, parfaitement intégrés avec des liens sociaux assez solides, dans la société, il n'en demeure pas moins que cette théorie aide à la compréhension de tels faits.

Par ailleurs, le second constat, c'est que 13% (cumul des chiffres des hommes et des femmes) des personnes délinquantes vivent en concubinage. Cette relative faiblesse de ce taux, trouverait son explication dans le fait que les infractions rencontrées dans les gares ne concernent pas uniquement les atteintes contre les biens. Il y a de nombreuses atteintes à l'intégrité physique des personnes. Sur les 13% de concubins qui ont commis des infractions, l'on retrouve 12% d'hommes et 1% de femmes. Ces atteintes proviennent en grande partie des bagarres que l'on observe souvent entre syndicalistes pour l'hégémonie que telle ou telle structure syndicale souhaite exercer sur la gare. Il s'ensuit de violentes batailles où l'on dénombre de nombreux blessés. Par ailleurs, la gare étant un lieu où l'on note une certaine valorisation de la force physique, ce qui implique une forme de machisme, les rixes sur la voie publique sont des faits banals. Il est courant de voir des personnes régler leurs différends par les poings. Les individus préfèrent se jauger physiquement afin d'installer une certaine hiérarchie, un certain respect entre eux. Puisque celui qui aura été battu, la plupart du temps, reconnaît la supériorité physique de son adversaire et fini par s'incliner devant celle-ci (supériorité physique).

Les célibataires viennent en dernier lieu avec un pourcentage élevé. Ce sont, en effet, 87% des infractions qui sont commises par les personnes célibataires. Cet important taux d'infractions commises par les célibataires semble s'expliquer par le fait que les gares routières, à l'image de la société ivoirienne, sont des lieux où grouillent de nombreux jeunes. Ces jeunes dont, selon les sources policières citées plus haut (rapport âge/infraction), 17% à un âge compris entre 0-14 ans, sont fortement représentés dans cette catégorie. 69% à un âge compris entre 15 et 30 ans. Ces jeunes sont représentés dans tous les secteurs d'activités. Etant les plus nombreux, ils sont susceptibles de commettre plus d'infractions que toutes les autres classes d'âge. En outre, cette frange de la population au niveau de la population en générale est dominée par les célibataires. Si l'on fait un rapport à la population délinquante, ce

serait pratiquement les mêmes caractéristiques que l'on retrouverait là-bas. D'où ce fort taux de célibataire parmi la population délinquante appréhendée sur les gares routières. A cet état de fait, il faut ajouter que de nombreux jeunes exerçant dans les gares dorment dans lesdites gares routières et sur les étals des marchés. Comment pourraient-ils avoir une vie de famille ?

En somme, MUCCHIELLI (2004b), dans une étude menée sur les caractéristiques démographiques et sociales des criminels, résume mieux cette donnée. Il indique que les criminels dans leur majorité sont inactifs et n'ont pas de vie conjugale. Ce qui ne saurait, en aucun cas, être un frein à leurs activités criminelles, mais plutôt un élément favorisant une incrustation dans la criminalité.

1-1-3- Comment agissent-ils ?

Dans cette partie, nous ne prétendons pas présenter de façon exhaustive la manière d'agir des délinquants. Cependant, nous voulons à l'aide d'expériences vécues ou non, éclairer sur ces différentes manières d'agir des délinquants.

En ce qui concerne les délinquants solitaires, nous rencontrons des personnes qui se faisant passer pour des coxers, profitent du dépaysement de certains voyageurs pour les agresser.

C'est à ce titre que les faits relatés par une de leurs victimes viennent démontrer leur mode d'action. M. N'GUESSAN Kouadio raconte comment il s'est fait agresser : **« Je me rendais à la gare de FRESCO, à l'ancienne gare. L'un d'eux c'est approché et m'a demandé où j'allais. Je lui ai indiqué ma destination. Comme j'avais deux sacs en main, il s'est proposé de m'aider et de me conduire dans cette gare. Nous étions en chemin, profitant de la densité des personnes, il a traversé rapidement la route et s'est éclipsé avec l'un de mes sacs de voyage. Nous étions dans la période des fêtes de fin d'année et il y avait une foule immense. Donc, je ne l'ai plus retrouvé. J'avais 150.000 Francs CFA et des objets de valeur dans ce sac. »**

Selon le lieutenant DIOMANDE : **« Il y a de petites vendeuses d'objets divers qui profitent de la crédulité de leur client pour prendre le large avec leur argent. Lorsque vous lui remettez l'argent, souvent une forte somme, elle dépose ses articles, qui le plus souvent, de valeurs assez dérisoires par rapport à la somme remise par le client, prétextant aller chercher de la monnaie. Vous ne la reverrez plus, car elle s'est éclipsée avec votre argent. Cela se passe surtout avec les voyageurs, car ceux-ci sont en partance pour une autre destination. »**

Par ailleurs, les coxers que l'on accuse d'être les délinquants sur la gare le confirment bien souvent par leurs actes. A ce titre, les propos de M. TOURE Alassane renforcent cette

thèse : « **J'ai suivi une scène où une dame a été flouée par un de ces individus (coxers). Il a exigé 1000 Francs pour transporter deux régimes de bananes. Alors que ce dernier a parcouru environ 100 mètres, la dame, après de vives discussions, emprunte 1000 Francs, le paye et là, quelle ne fut sa surprise ? Voulant les récupérer, elle constate que les régimes de bananes ont été vendus. C'est avec l'aide de la police que l'on a pu récupérer les bananes et l'argent. Cependant, la police a relâché le coxer peu après, bien qu'il ait commis une infraction** ». A côté de ce mode opératoire qu'utilisent certains coxers, d'autres profitent du fait que les taxis soient pris dans les embouteillages, récurrents sur ces gares, pour opérer. Ils profitent de l'inattention des voyageurs, à bord, pour soustraire des affaires et s'éclipser.

Il faut ajouter que les délinquants usent de stratégies de ruse pour entrer en possession des biens des usagers des gares routières. Il est courant de rencontrer des personnes décrire le mode spécifique qu'utilisent des délinquants. Ce mode consiste à vous bousculer pendant que vous marchez parmi la foule. Lorsque vous essayez de l'interpeller et que votre attention est focalisée sur ce dernier, un autre, de ses acolytes, profite pour vous faire les poches. Ce même mode est utilisé pour les vols à la roulotte. Dans ce cas, les délinquants profitent de l'embouteillage pour opérer. C'est ce que raconte le capitaine N'GORAN Kouamé du 3^{ème} Arrondissement : « **Au cours de l'année 2008, je me suis rendu sur la grande gare d'Adjamé. Là, j'ai assisté à une scène qui a mis en exergue l'esprit d'imagination qui anime ces délinquants. C'était un gendarme qui était à bord de son véhicule, et avait oublié de remonter ses vitres de la portière, côté passager. Le premier des délinquants lui a fait signe qu'il y avait un problème sur le pneu arrière qui était de son côté. Pendant que l'attention du gendarme était portée sur le prétendu problème que lui indiquait ce dernier, l'autre complice a profité pour soustraire le portable qui était de l'autre côté. Lorsque le gendarme c'est aperçu de cette supercherie, il est immédiatement descendu et a poursuivi celui qui avait emporté son portable, oubliant même qu'il avait abandonné son véhicule dans ce lieu criminogène. Heureusement pour lui, il a pu récupérer son téléphone et poursuivre son chemin.** ».

Aussi, certains vendeurs de téléphones portables, à la sauvette, arnaquent certains voyageurs sur les gares. Lorsqu'il (vendeur) arrive, il vous présente un portable fonctionnel et vous le propose à un prix défiant toute concurrence. Il vous le remet pour que vous puissiez le manipuler et avoir un aperçu de toutes ses fonctions. Appâté, le client croyant faire une bonne affaire engage la discussion en plaidant pour que le vendeur lui fasse un rabais. Lorsqu'il s'entend sur le coût du téléphone, le vendeur lui présente un autre portable de la même série,

mais dans "son emballage d'origine". Lorsque vous lui remettez l'argent, il vous demande de pas y insérer votre, mais de faire une charge initiale de 8 heures (c'est-à-dire lorsque vous serez à destination). Ce n'est qu'une fois arrivé à destination que vous vous rendez compte de l'arnaque que vous venez de subir.

Les groupes de délinquants sévissent également sur les gares. Ceux-ci y font régner la terreur. Toxicomanes, ils usent d'armes blanches et d'armes à feu pour dépouiller leurs victimes. Dans ce milieu de la gare c'est la loi de l'omerta qui règne. « **Qui prendra le risque de dénoncer les bandits qui une fois sortis de prison, viendront vous faire la peau ?** ». Ces propos sont du vieux DIABY Sékou, chef de gare de la compagnie GTI (Abengourou) à la grande gare d'Adjamé. Et il poursuit par le calvaire qu'il a vécu en voulant porter assistance à une dame agressée : « **Un matin, aux environs de 06 h 30 mn, les bandits sont tombés sur (dépouillaient) une femme. En portant secours à celle-ci, j'ai reçu un coup de machette à la tête et des coups de couteaux. Ils m'ont menacé de mort en me promettant de me tuer la prochaine fois.** ».

La densité de la foule qui devait servir de moyen de protection pour les usagers des gares contre les délinquants, finit par devenir un handicap. Le capitaine N'GORAN montre comment cette foule profite souvent aux délinquants : « **Souvent, les délinquants, après avoir volé et se sentant poursuivis crient au voleur. Aussitôt, leurs comparses sortent et commencent à ruer de coups le propriétaire de la chose volée, pendant que leur complice prend le large**».

Ces scènes d'agression et de vols perpétrés par les groupes de délinquants sont quasi-quotidiennes. Ces criminels agressent au vu et au su de tout le monde et ne sont aucunement inquiétés. De ce fait à Yopougon (SIPOREX), une partie du Centre de Perfectionnement aux Techniques Industriels (CPTI) sert de fumoir pour les jeunes délinquants qui y retournent une fois leurs forfaits accomplis. LOUKESS, agent de sécurité à UTB, confirme : « **Les jeunes qui agressent ont pris une partie de cette école comme leur repère. Ils s'y droguent et font tout là-bas. Quand ils agressent quelqu'un c'est vers ce lieu qu'ils se dirigent. Une fois qu'ils sautent la clôture ils sont dans leur périmètre.** »

A côté de ces agressions classiques, l'on rencontre des actes posés par des personnes sur les gares, dont le but est d'extorquer de l'argent aux usagers desdites gares.

Ainsi, à la grande gare d'Adjamé, pendant l'hivernage certains jeunes posent des planches afin d'aider les usagers des gares routières à traverser certaines zones boueuses. Nous avons assisté à une scène le 25 Juin 2009 à la cette même gare d'Adjamé. Une dame qui se rendait dans une compagnie de transport pour effectuer un voyage, a utilisé les planches

pour traverser cette zone boueuse. A la fin de sa traversée deux jeunes hommes se sont présentés pour lui demander de leur remettre la somme de 100 Francs car elle avait utilisé leurs planches pour effectuer sa traversée. La dame a contesté leur propos en leur indiquant qu'elle n'avait rien à payer. Ces derniers lui ont demandé de rebrousser chemin et d'emprunter une voie autre que la leur. Constatant qu'il lui faudrait faire un très long détour pour arriver à la compagnie désirée, et ne voulant pas se salir par la boue, elle a fini par payer les 100 Francs et poursuivre son chemin.

En outre, à la gare de SIPOREX (Yopougon), nous constatons que de nombreux jeunes déchargeurs soutirent de l'argent aux passagers qui descendent dans cette gare. En effet, « **Lorsque les voyageurs arrivent, surtout pour les cars en transit par Yopougon, ces derniers (déchargeurs) qui exercent devant le magasin SICOMEX s'empressent de décharger les coffres du car. Le but est qu'après avoir descendu les bagages, ils exigent du propriétaire des bagages, en fonction de la quantité, des sommes variant de 500 Francs à 2000 francs. Ils font de telle sorte que vous leur remettiez de l'argent avant de vous laisser entrer en possession de vos bagages. Ce harcèlement financier exercé par ces déchargeurs crée de nombreuses disputent entre eux et les voyageurs. Lorsque vous refusez de payer, ils confisquent vos bagages.** » déclare KOUADIO Kouakou, chef de gare de SBTA (DIVO) à Yopougon SIPOREX. Ce phénomène prend plus d'ampleur une fois la nuit tombée, puisque les passagers arrivant d'un voyage qui a été le plus souvent éreintant, pour éviter d'être victime d'agression préfère après quelques négociations donner l'argent et rentrer tranquillement chez eux. Cette manière de faire est de nature à créer un sentiment de crainte chez les usagers des gares routières.

Nous pouvons retenir qu'il existe deux grands types de délinquants qui sévissent dans les gares routières. A savoir les délinquants solitaires ou isolés et les groupes de délinquants. A ceux-ci, nous adjoindrons un certain nombre d'éléments des forces de sécurité publique qui offrent des spectacles déshonorants pour leur corporation. Il faut aussi préciser qu'un certain nombre d'individus sur les gares n'agressent pas directement les usagers des gares routières, mais usent de méthodes qui sont à la frontière de l'illégalité pour obliger ces derniers à leur remettre de l'argent.

Qu'en est-il des caractéristiques des victimes ?

1-2- Victimologie

La victimologie est une branche de la criminologie qui base ses études sur les caractéristiques de la victime, ses relations avec le monde ambiant, son milieu et sa

personnalité. Les caractéristiques de ces victimes se retrouvent dans les tableaux qui vont suivre.

Tableau n°6 : Répartition des personnes ayant entendu parler d'agression sur les gares

		Coxers		Voyageurs		Commerçants		Policiers		Transporteurs		Total	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gares d'Adjamé	Oui	20	100	18	90	22	100	20	100	25	100	–	–
	Non	00	00	02	10	00	00	00	00	00	00	–	–
Gare SIPOREX	Oui	10	100	07	88	10	100	08	100	10	100	–	–
	Non	00	00	01	12	00	00	00	00	00	00	–	–
Gare d'Abobo	Oui	Absents		02	33	05	83	06	100	10	100	–	–
	Non			04	67	01	17	00	00	00	00	–	–
Gare de Bassam	Oui	Absents		01	17	00	00	04	67	05	100	–	–
	Non			05	83	02	100	02	33	00	100	–	–
Total	Oui	30	100	28	70	37	93	38	95	50	100	183	92
	Non	00	00	12	30	03	07	02	05	00	00	17	08

Source : Nos enquêtes

Tableau n°7 : Répartition des personnes ayant entendu parler d'agression sur chaque gare

		Coxers		Voyageurs		Commerçants		Policiers		Transporteurs		Total	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gares d'Adjamé	Oui	20	100	18	90	22	100	20	100	25	100	105	98
	Non	00	00	02	10	00	00	00	00	00	00	02	02
Gare SIPOREX	Oui	10	100	07	88	10	100	08	100	10	100	45	98
	Non	00	00	01	12	00	00	00	00	00	00	01	02
Gare d'Abobo	Oui	Absents		02	33	05	83	06	100	10	100	23	82
	Non			04	67	01	17	00	00	00	00	05	18
Gare de Bassam	Oui	Absents		01	17	00	00	04	67	05	100	10	53
	Non			05	83	02	100	02	33	00	100	09	47
Total	Oui	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Non	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Source : Nos enquêtes

Il ressort de ces tableaux, que la délinquance observée sur les gares routières est largement répartie à travers le corps social. En effet, 92% de la population d'enquête déclare avoir entendu parler d'agression sur les différentes gares. Ce taux est si élevé dans la mesure où les infractions commises en ces lieux se répandent de bouche à oreille.

Par ailleurs, l'on note une absence de coxers dans les gares d'Abobo (Gagnoa gare) et de Treichville (gare de Bassam). Cette absence s'entendrait par le fait que ces deux gares sont de petites tailles. Cette étroitesse ne permettrait pas l'installation de nombreuses compagnies de transport. S'il y a peu de compagnies de transport, il va de soi que la concurrence soit moins rude. Par conséquent, les compagnies n'auraient pas besoin d'une quelconque aide

extérieure dans leur quête à la clientèle. A Abobo et Treichville, ils (cochers) sont remplacés par les apprentis et les "syndicats" qui se chargent d'orienter les clients vers les compagnies recherchées.

Aussi, convient-il de noter que les gares d'Adjamé (Ancienne gare, gare d'Agban) et la gare de SIPOREX (Yopougon) sont les gares où 98% de la population a déjà entendu parler d'agression. A Abobo ce sont 82% des usagers de la gare qui ont déjà entendu parler d'agression dans cette gare. Enfin, à Treichville, 53% de cette population a entendu parler d'agression sur cette gare routière. Nous remarquons que les gares d'Adjamé et celle de Yopougon ont des taux très élevés. Ceci se comprendrait par le fait que ce sont des gares très fréquentées, avec une forte densité d'hommes sur ce périmètre. Par ailleurs, ce sont des gares où le commerce est très implanté. Cette forte implantation du commerce favorise, dans un contexte où les monnaies fiduciaires sont très prisées, une forte circulation d'argent. Cet état de fait attire inéluctablement les délinquants qui trouvent en ces lieux, des endroits pour exercer leurs activités criminelles.

Ce taux baisse légèrement pour passer à 82% à Abobo et, beaucoup plus à Treichville avec 53%. Dans ces gares, le commerce n'est pas aussi présent que dans les gares d'Adjamé et de Yopougon. En outre, ces gares ne sont pas aussi fréquentées, en termes d'affluence, que les trois premières. La faiblesse relative de ce taux à Treichville montre que l'insécurité semble de moindre ampleur dans cette gare qu'à Abobo, et dans les autres gares routières. Aussi, le commerce est quasi-inexistant dans cette gare de Treichville, ce qui n'offre pas de nombreuses occasions aux délinquants pour agir. La gare d'Abobo qui a, à peu près, les mêmes caractéristiques que les trois gares précédentes (Adjamé, Yopougon) a un taux un peu plus bas que celles-ci. La taille de la gare et la faiblesse du commerce par rapport aux trois autres gares, permettraient de comprendre ce décalage observé.

**Tableau n°8 : Répartition des victimes d'agression dans les gares
Juin 2009**

		Coxers		Voyageurs		Commerçants		Policiers		Transporteurs		Total	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gares d'Adjamé	Oui	01	05	02	10	10	45	02	10	02	08	–	–
	Non	19	95	18	90	12	55	18	90	23	92	–	–
Gare SIPOREX	Oui	01	10	01	12	06	60	00	00	01	10	–	–
	Non	09	90	07	88	04	40	08	100	09	90	–	–
Gare d'Abobo	Oui	Absents		00	00	02	33	00	00	01	10	–	–
	Non	Absents		06	100	04	67	06	100	09	90	–	–
Gare de Bassam	Oui	Absents		01	17	00	00	00	00	00	00	–	–
	Non	Absents		05	83	02	100	06	100	05	100	–	–
Total	Oui	02	07	04	10	18	45	02	05	04	08	30	15
	Non	28	93	36	90	22	55	38	95	46	92	170	85

Source : Nos enquêtes

**Tableau n°9 : Répartition des victimes d'agression sur chaque gare
Juin 2009**

		Coxers		Voyageurs		Commerçants		Policiers		Transporteurs		Total	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gares d'Adjamé	Oui	01	05	02	10	10	45	02	10	02	08	17	16
	Non	19	95	18	90	12	55	18	90	23	92	90	84
Gare SIPOREX	Oui	01	10	01	12	06	60	00	00	01	10	09	20
	Non	09	90	07	88	04	40	08	100	09	90	37	80
Gare d'Abobo	Oui	Absents		00	00	02	33	00	00	01	10	03	11
	Non	Absents		06	100	04	67	06	100	09	90	25	89
Gare de Bassam	Oui	Absents		01	17	00	00	00	00	00	00	01	05
	Non	Absents		05	83	02	100	06	100	05	100	18	95
Total	Oui	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
	Non	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Source : Nos enquêtes

Nous remarquons que 15% des enquêtés affirment avoir été victimes d'une agression sur les gares. Lorsque nous faisons une observation beaucoup plus détaillée des victimes dans chaque gare, nous constatons que la gare de Yopougon avec 20% de victimes est la première gare en termes de victimisation. Ensuite, les gares d'Adjamé suivent avec 16% de victimes. La gare d'Abobo se positionne avec 11% de personnes victimisées. Enfin, la gare de Bassam arrive avec 05% de victimes. La gare de Yopougon SIPOREX à un taux de victimisation supérieur aux autres gares, dans la mesure où celle-ci est une gare qui est fréquentée pratiquement 24/24 heures. Il arrive souvent qu'il y ait des véhicules qui arrivent à la gare aux alentours de 02 heures du matin. Ce qui n'est pas le cas dans les autres gares. Ces dernières ne vont pas, généralement, au-delà de 23 heures. A ce propos, le capitaine KIPRE du 16^{ème}

Arrondissement d'affirmer : **« Il y a souvent des cars qui arrivent à la gare (SIPOREX) aux alentours de 23 heures ou minuit. Il y a certains véhicules de transport de marchandises qui entrent souvent vers 02 heures du matin. A ces heures tardives, c'est très dangereux de se trouver sur la gare car vous avez de fortes chances de vous faire agresser. Lorsque le car gare, il y a une forte cohue de personnes qui entoure le véhicule. Il est difficile aux passagers de pouvoir se frayer un chemin dans cette foule. Certains délinquants profitent de cette cohue pour voler »**. Cette activité tardive de la gare de Yopougon est un facteur de risque qu'il faut prendre en compte dans la compréhension du phénomène de l'insécurité dans les gares.

L'autre constat qu'il convienne de faire, c'est que parmi cette population, les commerçants sont les cibles privilégiées des délinquants avec 45% des agressions. Les voyageurs suivent avec 10% de personnes agressées. Les transporteurs arrivent à leur tour avec 08% d'agressés. Aussi, les coxers ont-ils 7% des leurs qui sont victimes des délinquants sur les gares routières. Enfin, 5% des forces de sécurité publique ont été victimes d'agression sur ces mêmes gares routières. Cet attrait des délinquants pour les commerçants, vient du fait ces derniers ont toujours ou la plupart du temps de fortes sommes d'argent ou des biens de valeurs, avec eux, sur leur lieu de travail (gare). Ces délinquants préfèrent s'attaquer aux commerçantes de produits vivriers. Ce d'autant qu'elles n'ont pas la force physique pour leur résister et disposent en permanence de l'argent sur elles. Les attaques menées par les délinquants contre les femmes s'effectuent très tôt le matin entre 5 heures et 6 heures 30 minutes. A juste titre, M^{me} TOURE Amy, vendeuse de fruits (avocats) à la grande gare d'Adjamé, raconte les circonstances dans lesquelles elle a été attaquée : **« Cela fait trois fois que je suis agressée et j'ai perdu deux téléphones portables et de l'argent. Pour la dernière agression, ils sont arrivés vers 6 heures 30 minutes au nombre de trois personnes armées de pistolets. Ils m'ont dit qu'ils savent que j'ai de l'argent sur moi et m'ont obligé à leur remettre la somme de 60.000 Francs CFA que j'avais noué au bout de mon pagne »**.

Outre les commerçants, les voyageurs constituent une autre cible des délinquants. Ils sont, eux aussi, agressés très tôt le matin (6 heures-6 heures 30 minutes.) et le soir à partir de 18 heures 30 minutes, c'est-à-dire à la tombée du jour. M. KONAN Aboutou, plaignant à SASSANDRA, en a fait les frais et raconte son calvaire : **« Hier (25/06/2009), aux environs de 19 heures, six individus armés de machettes et de pistolets sont sortis du noir et m'ont accostés devant la gare UTD (Ancienne gare d'Adjamé). Lorsque j'ai su leurs intentions, ils m'ont fauché et rué de coups avant de me déposséder de la somme de 90.000 Francs.**

Alors que je devais me rendre au village pour des funérailles ». Un autre voyageur relate l'agression qu'il a vécue à la gare de Bassam. M. KADIO Cyril, comptable, évoque : « **Je venais de descendre d'un taxi aux environs de 20 heures. Je cherchais à traverser la route en face de la gare (gare de Bassam), deux jeunes m'ont accosté prétextant prendre des renseignements. Dès que, j'ai fait sortir mon portable, l'un d'eux m'a ceinturé et le second m'a assommé avec la crosse de son pistolet. Le second a arraché mon portable. Ensuite, il a voulu arraché mon petit sac que j'avais en bandoulière. Je le lui ai volontairement remis. Puis, il m'a poignardé à deux reprises au niveau des pommettes et je me suis évanoui. Avant de me poignarder, il disait : «Tu ne sais pas qu'on t'a remarqué. Tous les soirs tu passes ici, tu ne peux pas donner deux togos¹ aux gens. Aujourd'hui tu vas voir». Ce n'est qu'à l'hôpital que je suis revenu à moi.** »

Les transporteurs avec 08% des leurs victimes d'agressions sur les gares trouvent son explication dans le fait qu'ils sont plus ou moins en contact avec les délinquants sur les gares. A partir de ce moment, ils connaissent leurs modes opératoires et toutes les stratégies qu'ils mettent en œuvre pour arriver à leurs fins. Il en est de même pour les coxers, accusés de faire partie des agresseurs, qui sont en permanence en contact avec ces derniers (délinquants).

Enfin, les forces de sécurité publique ne sont pas à l'abri des actes de délinquance des criminels sur les gares routières. En effet, avec 5% de personnes victimisées, les forces de sécurité publique, garantes de la sécurité des personnes et des biens sur les différentes gares routières, sont aussi prises à partie par les délinquants. Le sergent-chef YORO du 3^{ème} Arrondissement, raconte comment il a vu son arme emporter par les délinquants : « **Il y a de cela deux ans (2007), nous étions en patrouille pédestre vers la gare de Bingerville à l'ancienne gare. C'était aux environs de 21 heures, mes collègues étaient un peu en avance et moi j'étais en train de me soulager, lorsque trois individus sortis de l'obscurité m'ont agressé et emporté mon arme de dotation (pistolet). Malgré, l'appui de mes collègues nous n'avons pas pu récupérer mon arme, car ils s'étaient déjà évanouis dans la nature. Depuis lors, nous n'effectuons que des patrouilles à bord de véhicules une fois qu'il fait nuit**». Par ailleurs, le MDL KONAN de la brigade de Gendarmerie d'Adjamé a fait lui aussi l'objet d'une tentative d'agression. Il évoque cette tentative : « **J'étais en civil et je me rendais à mon lieu de service vers 20 heures 30 minutes (Mars 2012). En traversant le carrefour qui mène à Renault en provenance de la grande gare d'Adjamé, le délinquant est sorti de la pénombre et m'a donné un coup de poing et des coups de pieds.**

¹ Togo signifie en argot (noussi) une pièce de 100 Francs CFA. Dans ce cas, le terme « deux togos » fait référence à la somme de 200 Francs CFA.

Ses amis se moquaient au vu de la scène. J'ai fait sortir mon arme et il s'est maîtrisé et m'a supplié de ne pas l'abattre. Ces amis ont pris la clé des champs pendant ce temps. Une patrouille des FRCI qui passait par là, l'a embarqué et moi je suis allé au boulot. »

Toutefois, il faut préciser que les délinquants agissent à tout moment de la journée. Ainsi, 50% de la population d'enquête pense que cette insécurité se fait ressentir à tout moment et que le danger vous guette partout. Ce danger est plus présent sur les voies d'accès conduisant aux différentes compagnies de transport installées sur les gares routières.

En ce qui concerne la grande gare d'Adjamé, la voie débutant par la compagnie MT (DIVO) jusqu'au marché Gouro est une voie à hauts risques. De même que celle passant par la compagnie UTD (DAOUKRO) jusqu'au Black Market. Quant aux autres voies, les risques d'agressions existent mais ne sont pas aussi élevés que celles citées ci-dessus. Cette insécurité se fait le plus sentir entre 5 heures et 7 heures du matin et reprend de plus belle à la tombée du jour, c'est-à-dire à partir de 18 heures 30 minutes.

A la gare d'Agban, les lieux à hauts risques sont : Wrangler, la voie principale donnant accès à la gare de DABOU.

A la gare de Yopougon (SIPOREX), ce sont les deux voies qui donnent accès à la gare. Le risque de victimisation s'accroît une fois la nuit tombée car les délinquants profitent de l'obscurité pour passer à l'acte et prendre le large.

Au niveau des gares d'Abobo et de Treichville il n'existe pas de lieu à proprement parlé du fait de la petitesse de ces deux gares. Le risque de victimisation augmente à la faveur de la tombée de la nuit.

Dans toutes ces gares, le nombre de personnes agressées s'accroît à l'approche des fêtes (Pâques, Tabaski) mais surtout celles de fin d'année (24 et 31 Décembre). Cette montée de l'insécurité se justifie par la forte densité de personnes qui se trouvent sur les gares. Aussi, les délinquants savent que pendant ces périodes, les populations disposent en permanence d'argent sur elles pour leurs achats. Ils sont donc prêts à tout pour parvenir à leurs fins.

Tableau n°10 : Victimisations répétées

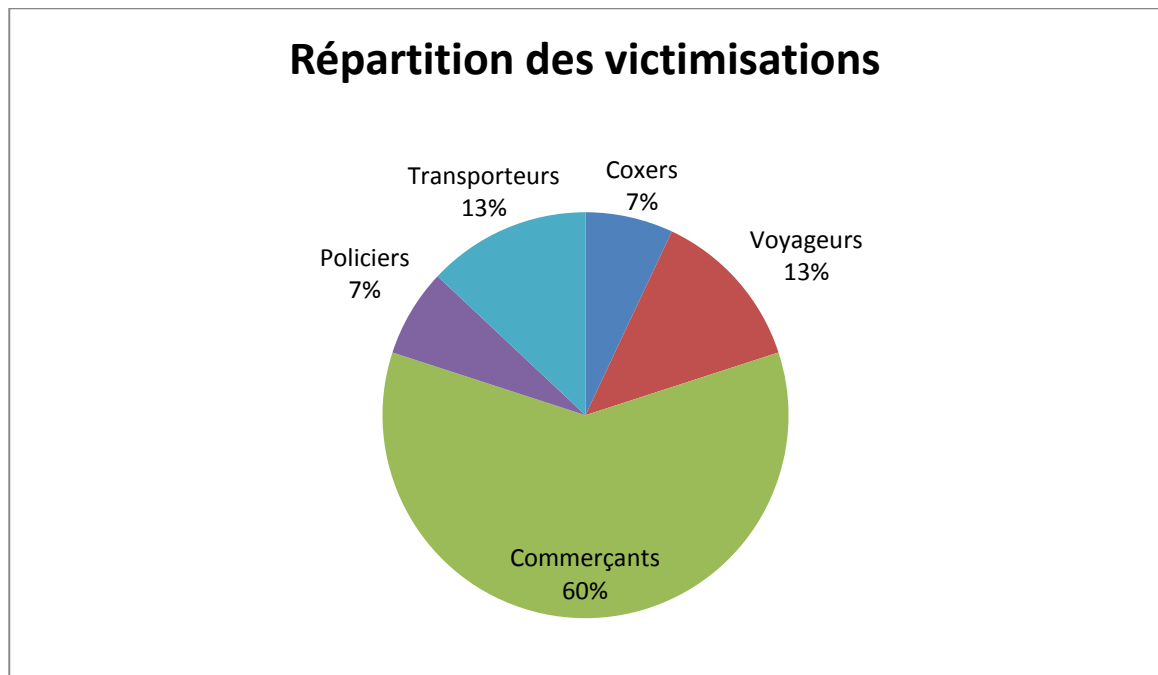
	Coxers		Voyageurs		Commerçants		Policiers		Transporteurs		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1 FOIS	02	100	03	75	13	72	02	100	03	75	23	77
2 FOIS	00	00	01	25	04	22	00	00	01	25	06	20
+ de 2 FOIS	00	00	00	00	01	06	00	00	00	00	01	03
TOTAL	02	100	04	100	18	100	02	100	04	100	30	100

Source : Nos enquêtes

Tableau n°11 : Répartition des victimisations au sein de la population d'enquête

	Effectif	Pourcentage
Coxers	02	07
Voyageurs	04	13
Commerçants	18	60
Policiers	02	07
Transporteurs	04	13
TOTAL	30	100

Source : Nos enquêtes

Figure n°6 : Diagramme présentant la répartition des victimisations au sein des enquêtés

Nous remarquons que 77% des victimes déclarent avoir, une fois, été victimes d'agression. Tandis que 20% disent avoir, à deux reprises, été victimes d'agression sur les gares routières. Enfin 03% reconnaissent avoir, plus de deux fois, été victimes d'agression sur les gares.

Par ailleurs, parmi cette population de victimes, nous notons que les commerçants avec plus de la moitié de l'effectif des personnes victimisées (60%), sont celles qui subissent le plus de revictimisation. En effet, 22% d'entre eux ont, deux fois, subi des agressions. Alors que 06% des victimes de cet effectif a subi plus de deux fois des agressions. Ces victimisations répétées que subissent les commerçants s'expliqueraient par le fait qu'ils courent plus de risque de se faire victimiser à nouveau parce qu'ils possèdent toujours les biens recherchés par les délinquants, mais plus encore, l'absence de gardien¹ susceptible de les (délinquants) faire reculer. Aussi, les travaux menés par BENNETT et DURIE (1999) confirment-ils cette approche explicative. Pour eux, les délinquants reviennent sur la scène de leur délit pour frapper de nouveau. Ils y sont encouragés par un premier succès, par la connaissance de la vulnérabilité de la cible et parce qu'ils savent y trouver un butin

¹ Gardien, terme utilisé par CUSSON pour parler de protection.

intéressant. Dans ce cas, les commerçants sont des cibles intéressantes (en termes de gain), mais plus encore, des cibles vulnérables parce que non protégés.

Ensuite, les voyageurs et les transporteurs avec 13% de personnes victimisées chacun se classent à la suite des commerçants. Cette position occupée par ces deux catégories s'analyserait, toujours à l'aune, des biens possédés par ces derniers. Lorsque l'on adjoint aux commerçants ces deux catégories, il ressort que ces trois catégories avec 86% du total des revictimisations, sont celles qui sont le plus revictimisées. Ces agents économiques sont les cibles et les victimes des délinquants. DUBOIS-MAURY et CHALINE (op.cit.) pensent que ces agents économiques sont les victimes des jeunes qui pratiquent le vol, sous toutes ses formes, dans les gares françaises. La possession de biens, surtout non protégés ou faiblement protégés, susciteraient la convoitise des délinquants. Alors que ces trois catégories de victimes ont pour la plupart du temps des biens qui intéresseraient les délinquants (argent, articles et objets de fortes valeurs...)

Tableau n°12 : Répartition du sentiment d'insécurité sur les gares

		Coxers		Voyageurs		Commerçants		Policiers		Transporteurs		Total	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gares d'Adjamé	Oui	03	15	05	25	16	73	02	10	20	80	–	–
	Non	17	85	15	75	06	27	18	90	05	20	–	–
Gare SIPOREX	Oui	01	10	02	25	09	90	02	25	07	70	–	–
	Non	09	90	06	75	01	10	06	75	03	30	–	–
Gare d'Abobo	Oui	Absents		02	33	05	83	01	17	06	60	–	–
	Non	Absents		04	67	01	17	05	83	04	40	–	–
Gare de Bassam	Oui	Absents		01	17	01	50	00	00	02	40	–	–
	Non	Absents		05	83	01	50	06	100	03	60	–	–
Total	Oui	04	13	10	25	31	78	05	12	35	70	85	43
	Non	26	87	30	75	09	22	35	88	15	30	115	57

Source : Nos enquêtes

De manière globale, le constat que nous pouvons faire est que le pourcentage des personnes qui se sentent en insécurité sur les gares routières (43%), est relativement inférieur à celui des personnes qui ne sentent pas en insécurité sur lesdites gares (57%). Ce premier constat cache de grandes disparités entre les différentes composantes de la population.

Ainsi, la première observation qui se dégage de ce tableau est la scission en deux blocs opposés. Nous avons d'une part, ceux qui se sentent peu en insécurité et ceux qui se sentent largement en insécurité. Le premier bloc comprend les forces de l'ordre, les coxers et les voyageurs avec respectivement 88%, 87% et 75% des personnes interrogées qui pensent être en sécurité sur les gares. Tandis que les commerçants et les transporteurs, avec 78% et 70% des personnes interrogées, disent se sentir en insécurité sur la gare.

Le premier bloc affirme se sentir relativement en sécurité sur les gares routières. Les forces de sécurité publique sont, en tout premier lieu, les garants de la sécurité des personnes et des biens. Ils ont reçu la formation requise pour faire face à la criminalité. Par ailleurs, le fait de détenir les moyens légaux (armes à feu) pour accomplir leur mission, leur donne un sentiment de puissance, une certaine assurance pour affronter les criminels. Aussi, les coxers qui sont de jeunes hommes, semblent être à mesure de faire face aux différentes agressions qu'ils sont susceptibles de subir. En outre, ils parcourent quotidiennement les gares routières et disent reconnaître ceux qui ne sont pas les leurs. A ce propos KONE Moussa, coxer à la grande gare d'Adjamé affirme : « **Si on reconnaît quelqu'un qui n'est pas du coin, on le chasse** ». De ce fait, ils peuvent reconnaître aisément les délinquants qui sont sur la gare d'où le faible sentiment d'insécurité qui les anime. Quant aux voyageurs, un quart (1/4) dit être en insécurité sur la gare. Ce taux relativement faible semble en contradiction avec le taux de voyageurs ayant entendu parler d'agression (70%). Cette contradiction s'explique par le fait que les facteurs de risque, certes, existent mais ne signifient pas systématiquement qu'une agression sera commise. Donc, les voyageurs qui sont "externes" aux gares routières ont un risque moins élevé de subir une agression que les personnes qui y sont constamment.

Le deuxième bloc est constitué des commerçants et des transporteurs. Avec des taux assez élevés, ceux-ci disent être en insécurité sur la gare. Cet état des choses est compréhensible en ce sens qu'ils manipulent beaucoup d'argent et disposent de nombreux biens susceptibles d'attirer sur eux l'attention des délinquants. A partir de ce moment, ils se savent être la cible des délinquants d'où le taux élevé du sentiment d'insécurité qui les anime.

Tableau n°13 : Répartition du sentiment d'insécurité selon le moment de la Journée

	Coxers		Voyageurs		commerçants		Policiers		Transporteurs		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Journée	00	00	04	40	27	87	00	00	11	31	42	49
Nuit	04	100	06	60	04	13	05	100	24	69	43	51
TOTAL	04	100	10	100	31	100	05	100	35	100	85	100

Source : Nos enquêtes

Le sentiment d'insécurité qui découle de l'insécurité est légèrement plus ressenti la nuit que le jour. Cet écart est très tenu (49% pour la journée et 51% pour la nuit).

Les commerçants sont ceux qui ressentent plus le sentiment d'insécurité au cours de la journée (87%). Les commerçants exercent la journée et rentrent le soir à la maison. Compte tenu du fait qu'ils ont la plupart du temps de l'argent sur eux, ils préfèrent rentrer tôt. Ceux qui ressentent le sentiment d'insécurité une fois la nuit tombée sont numériquement les transporteurs (24 personnes soit 69%) et les voyageurs (06 personnes soit 60%). En effet, les transporteurs restent en majeure partie du temps tardivement sur la gare avant de rentrer à la maison. Ils attendent l'arrivée des derniers cars avant de rentrer chez eux. Il en est de même des voyageurs qui arrivent à destination, la nuit tombée. Ce sentiment qu'ils manifestent est favorisé par l'obscurité dans laquelle baignent les gares routières. A cela, s'ajoute le fait que les rues sont quasiment vides, donc le risque de subir une agression s'accroît.

Quant aux forces de l'ordre et aux coxers, avec 05 personnes (100%) et 04 personnes (100%), ils ressentent le sentiment d'insécurité une fois la nuit tombée. Cela s'explique par le fait d'avoir subi des agressions au cours de la soirée. C'est à ce titre que l'adjudant SOUMAHORO, du commissariat du 3^{ème} Arrondissement d'Adjamé, déclare : « **Un camarade a reçu une balle à la gare de Bingerville lors de nos patrouilles nocturnes** ». Le sous-officier SORO, dudit commissariat, ne dit pas autre chose : « **Une fois la nuit tombée, on ne peut pas y entrer car ils (délinquants) ont déjà emporté l'arme d'un de nos collègues** ».

La description des délinquants, leurs modes opératoires ainsi que les caractéristiques des victimes ayant été abordés, quelles sont les infractions que nous constatons dans les gares routières ?

2- Nature des infractions

Les gares routières d'Adjamé (Ancienne gare et nouvelle gare), de Yopougon (SIPOREX), d'Abobo (Gagnoa gare) et de Treichville (Gare de Bassam) sont des lieux qui font partie des zones commerciales c'est-à-dire des zones où s'exerce le commerce. Commerce classique (présence de commerçants sur les marchés à l'intérieur ou aux environs des gares routières) ou prestation de services (transport de personnes et de marchandises). Alors qui dit commerce parle de transaction financière et de circulation d'argent.

En effet, les gares routières sont beaucoup utilisées pour les différents trafics de marchandises. Elles sont des lieux d'échanges où circulent de l'argent. Les produits manufacturés sont embarqués en direction de l'intérieur du pays. A cela, il faut ajouter que les gares routières sont des zones à fortes densités de population. Partant de ce fait, il va de soi que la convoitise des délinquants porte sur ces biens, d'où la présence d'infractions contre les biens. Par ailleurs, il arrive que les relations entre individus puissent de temps à autre dégénérer et avoir pour conséquence, des atteintes à l'intégrité physique.

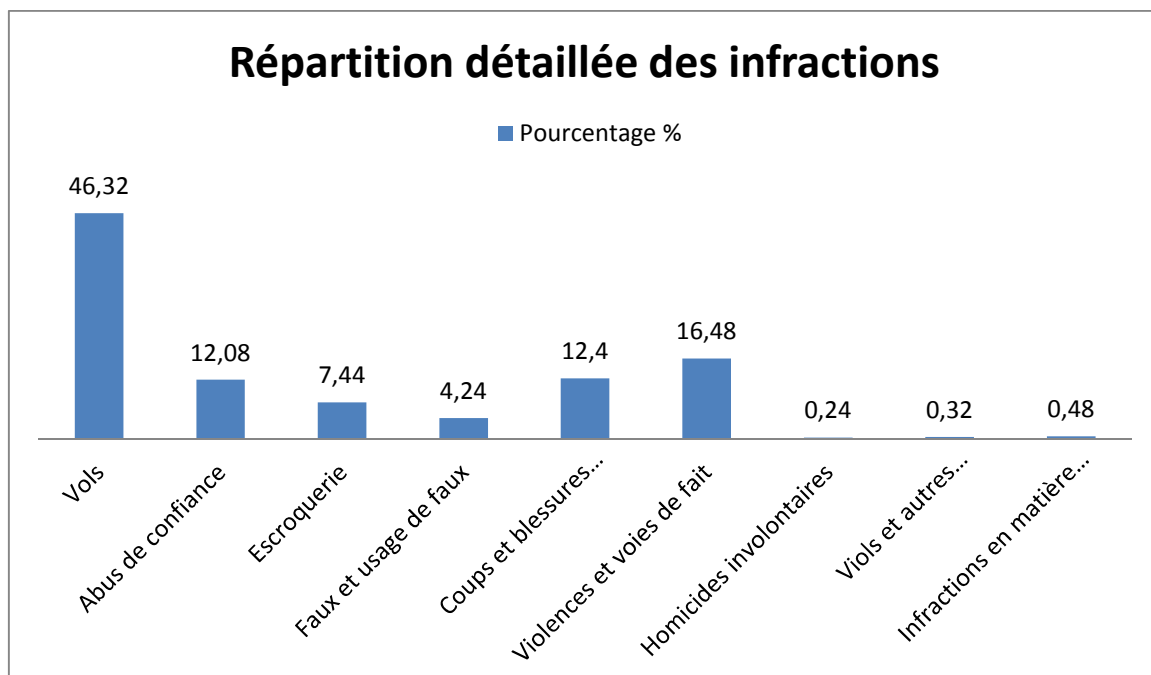
A travers le tableau et le graphique qui vont suivre, nous allons essayer de décortiquer toutes ces infractions commises sur les gares routières, afin de dégager des éléments susceptibles de nous aider à mieux comprendre les manifestations de ce phénomène sur ces gares.

Tableau n°14 : Répartition détaillée des infractions

Infractions	Effectif	Pourcentage
Vols	579	46,32%
Abus de confiance	151	12,08%
Escroqueries	93	07,44%
Faux et usage de faux	53	04,24%
Coups et blessures volontaires	155	12,40%
Violences et voies de fait	206	16,48%
Homicides involontaires	03	0,24%
Viols et autres infractions sexuelles	04	0,32%
Infractions en matière de drogue	06	0,48%
TOTAL	1250	100%

Sources : Commissariats de Police et Brigades de gendarmerie cités dans le document.

Période : (Janvier-Octobre 2009)

Figure n°7 : Histogramme présentant la répartition détaillée des infractions

2-1 Atteintes au droit de propriété

Les infractions contre les biens portent directement atteintes aux droits des personnes privées, violant ainsi le droit de propriété. Les infractions contre les biens sont les plus fréquentes. Ce sont donc des infractions contre le patrimoine qui socialement sont plus importantes par leurs nombres. Il s'agit du vol, de l'escroquerie, de l'abus de confiance, du recel, du faux et de la destruction des biens.

Ici, nous allons nous intéresser aux infractions récurrentes que sont le vol, l'escroquerie, l'abus de confiance et le faux.

2-1-1 Vol

Le vol est l'infraction la plus fréquente. Il présente une importance sociale considérable car l'auteur d'un vol porte directement atteinte aux droits de propriété, aux biens d'une collectivité.

Notre système économique est basé sur le capitalisme. Il ne saurait donc tolérer les atteintes portées au capital c'est-à-dire au patrimoine qui constitue son fondement, sa raison d'être.

Défini comme la soustraction frauduleuse d'une chose appartenant à autrui, le vol est l'infraction la plus rencontrée au niveau des gares routières. L'article 392 du code pénal ivoirien stipule que : « Quiconque soustrait frauduleusement une chose qui ne lui appartient pas est coupable de vol ». Ici deux éléments sont constitutifs de l'infraction : La soustraction et l'intention frauduleuse.

Selon les statistiques fournies par les services de police et de gendarmerie compétents dans lesdites zones, le vol représente 46,32% des infractions totales commises dans les cinq gares qui constituent notre terrain d'étude. Comme nous le constatons, le vol représente près de la moitié des infractions commises. ROCHE (2001), à la conclusion d'une étude menée sur la délinquance parvient au fait que les atteintes aux biens matériels, en l'occurrence les vols constituent en masse, l'essentiel des infractions. Cela se justifie par la société de consommation dans laquelle nous vivons. Il faut avoir pour être, il faut posséder pour avoir une certaine reconnaissance sociale des autres.

MUCCHIELLI (2004a) ne dit pas autre chose. Pour lui, la société de consommation ostentatoire dans laquelle nous vivons pousse de nombreux jeunes à aspirer à la jouissance des biens de consommation. Les fortes inégalités sociales contribuent à pousser certains jeunes pauvres à voler pour posséder et arborer les mêmes biens. Ainsi, ce sont les biens de consommation en vogue qui sont recherchés. Et l'acquisition de certains biens ayant une forte valeur commerciale (téléphones portables, chaînes (parures) et autres bijoux en or) suscite la

convoitise des malfrats qui n'ont pas de mal à les écouler au marché noir. Comme le fait remarquer le commandant de brigade d'Adjamé, GNADOU : « **L'infraction que nous rencontrons couramment dans la gare d'Adjamé est le vol, principalement de cellulaires, chaînes, montres. Les vols de cellulaires (téléphones) se font de manière quotidienne.** »

Dans les gares routières nous rencontrons les vols simples¹ et les vols aggravés². Pour DUBOIS-MAURY et CHALINE (op.cit.), ces lieux (gares) favorisent toutes les formes de vol (à la tire, à l'étalage, à la roulotte). Ces vols simples sont les plus nombreux, eu égard aux statistiques fournies par les services de sécurité publique (Police et Gendarmerie) compétents sur lesdites gares. Ce constat semble assez généralisé à l'échelle mondiale. A ce titre, CUSSON (2008b : 53) révèle : « *Les statistiques de la criminalité et les sondages de victimisation établissent hors de doute que plus un crime est grave, plus il est rare : les meurtres sont beaucoup moins fréquents que les vols qualifiés, ces derniers sont moins fréquents que les cambriolages et ceux-ci moins fréquents que les vols simples* ». Ces données fournies par les services de sécurité publique sont en adéquation avec le constat général qui est fait dans ce domaine. Certes les vols simples sont plus nombreux que les vols qualifiés, mais ces derniers ont un impact plus désastreux que celui des vols simples.

2-1-2 Escroquerie

Moins importante que le vol, l'escroquerie selon les statistiques de la police et de la gendarmerie nationale représente 07,44% des infractions commises dans les gares routières.

L'escroquerie, selon l'article 403 du code pénal ivoirien, consiste à utiliser en toute connaissance de cause des moyens frauduleux pour se faire remettre certains biens par leurs possesseurs. Pour GASSIN (2004), l'auteur de ruse, a deux traits essentiels : le mensonge et l'usurpation. En effet, l'auteur d'un délit de ruse trompe sa victime en lui faisant croire le contraire de la vérité pour s'emparer de ce qu'elle possède. Le mensonge, c'est-à-dire l'énoncé sciemment contraire à la vérité fait dans l'intention de tromper, est un substitut à la violence. En somme, l'escroquerie est un délit qui tend, comme le vol, à l'appropriation frauduleuse de la chose d'autrui. Cette appropriation s'appuie sur la remise volontaire du bien par le propriétaire, dépossédée à l'aide de moyens frauduleux et astucieux de natures à induire

¹ Le vol est dit simple lorsqu'il n'est pas accompagné par les circonstances prévues par la loi (articles 394 et suivants du code pénal ivoirien) et qualifiés d'aggravantes.

² Le vol est dit aggravé lorsqu'il est accompagné des circonstances suivantes : -la violence, -l'effraction extérieure, -l'escalade, -l'usage de fausses clés, -la réunion par au moins deux personnes, -l'usage frauduleux soit de l'uniforme ou du costume d'un fonctionnaire public, civil ou militaire soit d'un titre d'un tel fonctionnaire, soit d'un faux ordre de l'autorité civile ou militaire, -la maison habitée ou servant d'habitation, - le bris de scellés, -les visages masqués.

en erreur. L'escroquerie revêt plusieurs formes, cependant nous allons donner l'exemple des philomans.

M. TOURE Alassane décrit certains de leurs actes : « **En général, ils sont deux. Dans un premier temps, le premier vient à ta rencontre et te salue poliment. Il te demande ta destination. Une fois que vous leur adressez la parole, ils vous demandent si vos parents sont vivants. Si oui, il te demande de faire des sacrifices en leur honneur afin d'avoir la prospérité. Il te demande si tu as de l'argent sur toi. Le second vient confirmer les propos du premier qui est déjà parti. Le second te convainc de faire les mêmes sacrifices et te demande de lui remettre tous les biens que tu as sur toi** ». Cette manière d'agir est doublée de mysticisme selon lui : « **En leur présence, tu as l'impression que ton esprit est anesthésié, mais une fois partis, tu reviens à toi** ».

2-1-3 Abus de confiance

L'article 401 du code pénal ivoirien définit l'abus de confiance comme étant le délit qui consiste à détourner, dissiper ou détruire au préjudice du propriétaire, possesseur ou détenteur des effets, deniers, marchandises, billets, quittances ou tous autres écrits contenant ou opérants publications ou décharges qui n'auraient été remis qu'à titre de louage, de dépôt, de mandat, de nantissement, de prêts à usage ou un emploi déterminé.

L'abus de confiance consisterait à détourner une chose qui avait été remise et acceptée dans un but bien précis. L'auteur de l'abus de confiance, en violation de la convention par laquelle la chose lui avait été confiée détourne, dissipe ou détruit cette chose. Il y a dans l'abus de confiance, la violation d'un contrat préalable d'une part et l'abus de confiance lui-même d'autre part. Il représente 12,08% des infractions commises dans les gares routières. Il vient après le vol et avant l'escroquerie.

Cela tient au fait que l'abus de confiance se constate plus à la veille des fêtes. Durant cette période, l'affluence dans les compagnies de transport est telle que les voyageurs ont toutes les difficultés pour obtenir un ticket de transport. De ce fait, des personnes présentes dans les gares se présentent dans l'intention de fournir aux voyageurs des titres de transport, puis font main basse sur l'argent avant de s'évanouir dans la nature. M. KOUAME Parfait, chef de gare d'UTCY (ISSIA) confirme les faits : « **C'est à la veille des fêtes que nous constatons les abus de confiance. Ces abus portent sur l'argent devant servir à l'achat de tickets, que remettent les voyageurs à ces personnes indélicates qui disparaissent avec, c'est déplorable** ». Les fêtes de fin d'année¹, de Pâques et de Tabaski sont celles qui drainent

¹ Ce sont les fêtes de Noël et du Nouvel an, puisque les voyageurs préfèrent les fêter en famille.

beaucoup de monde sur les gares routières. Durant cette période qui environne les fêtes, il y a une forte activité à tous les niveaux. Que ce soit au niveau des voyageurs, des commerçants, des transporteurs il y a une certaine effervescence qui fait que les délinquants se mêle à cette cohue grouillante pour poser des actes répréhensibles.

Hormis les titres de transport, l'abus de confiance porte aussi sur les sacs de voyages. Dans ce cas, ce sont les coxers qui sont les premiers en cause. Certains décident de porter assistance aux voyageurs moyennant une contrepartie financière. Il s'avère que c'est pendant ces moments d'affluence dans les gares que ces coxers indélicats ou pseudo-coxers se signalent. M. GUEÏ Valère raconte : **« Ce jour-là, j'avais un sac de voyage dans une main et d'autres affaires dans l'autre main. C'est ainsi qu'un coxer m'a approché pour me proposer ses services. Une fois l'autre sac remis, le coxer m'a dit qu'il voulait acheter une cigarette, et nous sommes arrêtés. Après son achat, nous nous sommes remis en route. Après quelques mètres, compte tenu de la foule qu'il y avait sur la gare, je l'ai perdu de vue. C'est ainsi qu'il a disparu avec mes effets ».**

2-1-4 Faux et usage de faux

Le faux couvre une grande variété d'actes. Il y a le faux en contrefaçon, l'atteinte aux garanties données par l'Etat (fausses monnaies), l'atteinte à certains documents administratifs, le faux en écritures privées, de commerce ou de banque (faux chèques et autres) portant atteinte à la fortune d'autrui et le faux en écriture publique et usage de faux. Ces différentes infractions permettent ou facilitent une atteinte au patrimoine d'autrui. Tous ces actes sont envisagés par le code pénal ivoirien, en ses articles 281 à 298. Il est à noter que le législateur ivoirien ne donne pas de définition du faux et usage de faux. C'est à la jurisprudence et à la doctrine d'en préciser le contenu à partir des éléments dont la réunion permet la création du faux¹.

Au niveau des gares routières l'on rencontre une grande diversité de ces différents types de faux. Ils partent de l'atteinte aux garanties données par l'Etat (fausses monnaies), en passant par l'atteinte aux documents administratifs (faux documents) pour arriver aux faux en contrefaçon.

La particularité de cette infraction réside dans le fait qu'il suffit d'être en possession d'un tel écrit² pour en être l'auteur.

¹ Les éléments dont la réunion permet de constituer le faux sont : -l'écrit, -l'altération de la vérité, -le préjudice et l'intention coupable.

² Les écrits portent par exemple sur un faux document manuscrit, dactylographié, photocopié, une fausse attestation, un faux billet de banque ou de loterie.

Les gares routières étant des lieux où circulent d'importantes sommes d'argent. Cette masse d'argent ne fait toujours pas l'objet de vérification, surtout de la part des petits commerçants qui ne sont pas munis de détecteurs de faux billets de banque. Certains individus profitent de ces failles pour déverser de fausses monnaies sur le marché. A ce propos, une commerçante d'articles divers à la gare d'Abobo a été victime de ces actes. Elle raconte : **« Un monsieur est venu avec un soir vers 18 Heures 30 minutes, à bord d'un véhicule, faire des achats. Il m'a remis un billet de 10.000 Francs CFA. Il a acheté pour 2000 Francs d'articles (ampoules). Il me mettait la pression afin que je fasse vite la monnaie car il semblait pressé. Lorsqu'il est parti, en faisant mon point de la journée, je me suis rendu compte que c'était un faux billet. J'étais fâché de m'être fait avoir de la sorte. »**

Au-delà des fausses monnaies, il existe des délinquants qui utilisent de faux documents administratifs pour entrer en possession de certains objets ou même de l'argent. C'est le cas de deux individus se faisant passer pour des agents du Ministère du commerce au niveau de l'ancienne gare d'Adjamé. M. COULIBALY Issiaka nous relate les faits qu'il a vécu en Mai 2009: **« Ils sont arrivés dans ma boutique en m'indiquant qu'ils étaient des agents du Ministère du commerce. Ils étaient, selon leur dire, en contrôle pour vérifier la qualité et les prix des articles que nous vendions. Ils m'ont présenté leur ordre de mission signé de l'autorité compétente (Ministre). Après quelques vérifications, ils ont voulu fermer ma boutique car je n'étais pas en règle selon eux. Ils m'ont demandé de leur remettre la somme de 75.000 Francs si je voulais qu'ils ferment les yeux sur cette prétendue infraction. Car, toujours selon eux, je n'affichais pas mes prix. Je n'ai pas voulu leur donner cette somme, car c'était beaucoup pour moi. J'ai laissé mon petit (neveu) dans la boutique, et je suis allé informer mon voisin qui clandestinement a appelé un de ses amis au Ministère. Celui-ci lui a dit que le Ministère n'avait mandaté personne pour un quelconque contrôle. Pendant que j'essayais de gagner du temps avec eux en tentant de négocier la somme exigée, il est allé avertir d'autres commerçants. C'est ainsi que nous avons mis la main sur eux et les avons conduit au poste de police après qu'ils aient été passés à tabac »**. Comme nous le constatons les faux sont aussi présents sur les gares en termes d'infractions. Avec 04,24% des infractions commises, les faux arrivent en dernière position quant à l'importance numérique qu'ils revêtent parmi les infractions contre les biens.

Les atteintes contre les biens ayant été analysées, quid des atteintes contre les personnes rencontrées dans les gares ?

2-2 Atteintes à l'intégrité physique des personnes

Les atteintes à l'intégrité physique ou infractions contre les personnes sont la deuxième grande partie des infractions commises dans les gares routières. Elles concernent deux types d'atteintes :

- Les atteintes à l'intégrité physique (coups et blessures, homicides volontaires ou involontaires),
- Les attentats aux mœurs (viols, attentat à la pudeur).

2-2-1 Coups et blessures et Violences et voies de fait

Les coups et blessures et violences et voies de fait sont des atteintes volontaires à l'intégrité physique de la personne humaine sans intention de donner la mort. Ces deux infractions présentent les mêmes éléments constitutifs mais avec des répressions différentes car puni en fonction de la gravité du résultat et des circonstances qui les entourent. Les articles 345 à 350 du code pénal ivoirien prévoient les éléments constitutifs et les peines applicables à chaque infraction.

L'article 345 alinéa 1 du code pénal, stipule que les coups et blessures impliquent un contact entre l'agresseur et sa victime. Ce contact peut être direct ou par l'intermédiaire d'une arme (arme à feu ou arme blanche), d'un instrument ou d'un animal.

Tandis que les alinéas 2 à 4 du même article (345) précisent que les violences et voies de fait impliquent tous des actes et gestes qui, sans contact corporels avec la victime, sont de nature à l'impressionner fortement, c'est-à-dire à lui causer un choc ou un trouble psychologique (menace par une arme à feu). Ces violences et voies de fait doivent entraîner réellement une atteinte à l'intégrité physique de la personne visée.

Les coups et blessures et les violences et voies de fait sont presque toujours entremêlés et ne sont pas facilement séparables l'un de l'autre. Ils représentent 28,88% des infractions commises dans les gares routières. L'importance de ces infractions se rapporte au fait que lors des vols, leurs auteurs usent plus de violence envers leurs victimes pour obtenir les biens recherchés.

2-2-2 Homicides

L'homicide est le fait de donner la mort. Cette mort donnée, peut être volontaire (meurtre, assassinat..) ou involontaires (accident de circulation...). Ces infractions sont régies par les articles 342 à 345 du code pénal ivoirien.

Dans les gares routières, l'on rencontre en majeure partie des homicides involontaires. Elles représentent 0,24% des infractions commises. Le commandant de brigade de gendarmerie d'Abobo explique cette faiblesse du taux de cette infraction : « **Les homicides**

involontaires que nous rencontrons sont causés pour la plupart par des accidents d'automobiles ». Cependant, la violence manifestée par les délinquants lors des vols entraîne rarement la mort.

2-2-3 Viol

Classé parmi les attentats aux mœurs, au même titre que les attentats à la pudeur, le viol est le fait pour une personne d'avoir des relations sexuelles sans son consentement. C'est l'article 354 du code pénal ivoirien qui définit et réprime cette infraction.

Commis surtout de nuit, le viol dans les gares routières est l'action des hommes sur les femmes. Avec 0,32%, le viol fait partie des infractions numériquement mineures commises sur les gares routières.

Nous avons, de manière hasardeuse, fait la rencontre d'une jeune demoiselle que nous nommerons Y. Cette dernière a subi un viol dans la gare de Yopougon SIPOREX. Elle raconte les circonstances qui ont conduit à son agression, durant l'année 2008 : **« C'était un samedi soir, nous étions allés nous amuser au maquis¹. J'étais avec mon chéri et des amis. J'étais fatiguée et je voulais rentrer à la maison, mais lui ne voulait pas et souhaitait continuer à "showffer"². Il m'a demandé de patienter, mais moi je ne voulais pas. Je me suis énervée et je suis partie. J'espérais qu'il vienne me raccompagner mais il ne l'a pas fait. C'était aux environs de 2 heures du matin. J'ai pris un raccourci pour aller vite à la maison. Ce raccourci passe légèrement par la gare SIPOREX. Nous prenons ce raccourci habituellement. Une fois que j'ai pris cette ruelle obscure, un jeune est sorti du couloir avec un couteau dans la main. J'ai voulu faire demi-tour, mais son acolyte m'a immobilisée avec son couteau en me menaçant. Il me disait que si je voulais vivre, je ne devais pas essayer de crier. C'est ainsi qu'ils m'ont violée. »**

Ce type d'infraction n'est certes pas quantitativement important, mais il a des conséquences très désastreuses sur la vie des victimes.

2-3-Autres infractions

La détention et l'usage illicite des stupéfiants, des substances psychotropes et des substances vénéneuses.

Cette infraction bien que peu importante (0,48%) est à la base de la commission d'autres infractions, notamment les vols avec violence. L'individu accoutumé ou dépendant

¹ Terme qui désigne un lieu où des personnes se retrouvent pour manger, mais surtout boire et faire la fête.

² Terme provenant de l'argot ivoirien (noussi). Il tire sa source du mot anglais show qui signifie impressionner. A l'occasion de ces "shows", ce sont d'importantes quantités de boissons alcoolisées qui sont consommées afin de faire étalage de ses prouesses de gros buveurs, mais au-delà de montrer aux autres son "aisance" financière.

de ces substances va ainsi commettre d'autres infractions en vue de se les procurer. M. BROU, chef de gare UTD (DAOUKRO) déclare à ce sujet : « **Ils sont prêts à tout pour avoir un peu d'argent pour s'acheter de la drogue** ».

Par ailleurs, peu mises en évidence et évoquées par les populations, les violences verbales sont rencontrées tous les jours sur ces espaces. Accompagnant et/ou précédant les agressions physiques, dans la plupart des cas, les violences verbales ne sont pas toujours mises en avant par les victimes qui préfèrent se limiter à l'agression physique subie. Ces violences peuvent être aussi émises à l'endroit de toutes les personnes qui fréquentent ces espaces. Elles sont les réponses découlant des frustrations et refus essuyés par les coxers et autres délinquants. Ces violences se déclinent, souvent, sous forme de vulgarités proférées en nouchi (argot couramment utilisé dans ces lieux). C'est ce fait que Mlle KONAN Michelle, voyageuse, nous révèle : « **Une fois je venais à la grande gare d'Adjamé, et deux jeunes coxers sont venus à ma rencontre pour me demander où j'allais. Au début, je n'ai pas donné de réponse. Il m'a à nouveau posé la même question et je lui ai dit que je sais où je vais. Il a m'a traité de tous les noms avant de s'en aller (go souahé, go malheur, go maudite¹). Comme je sais comment ils se comportent sur la gare, je n'ai pas répondu et j'ai poursuivi mon chemin.** ». Constituées en majorité par des menaces et autres injures, les violences verbales ont la particularité de toucher au psychisme humain, à l'opinion que l'individu a de lui-même, à dévaluer son estime de soi. Elles semblent être émises dans le but d'offenser et de blesser la personne à qui ces paroles sont proférées. L'absence de statistiques officielles à ce sujet montre le peu d'intérêt que la population accorde à ce type de violence. Les violences verbales ont fini par être banalisées eu égard à leur récurrence mais aussi à la difficulté qu'il y a à les mettre en évidence.

L'importance de chaque grand groupe d'infractions rencontrées dans les gares routières se trouve dans le tableau et le graphique suivant :

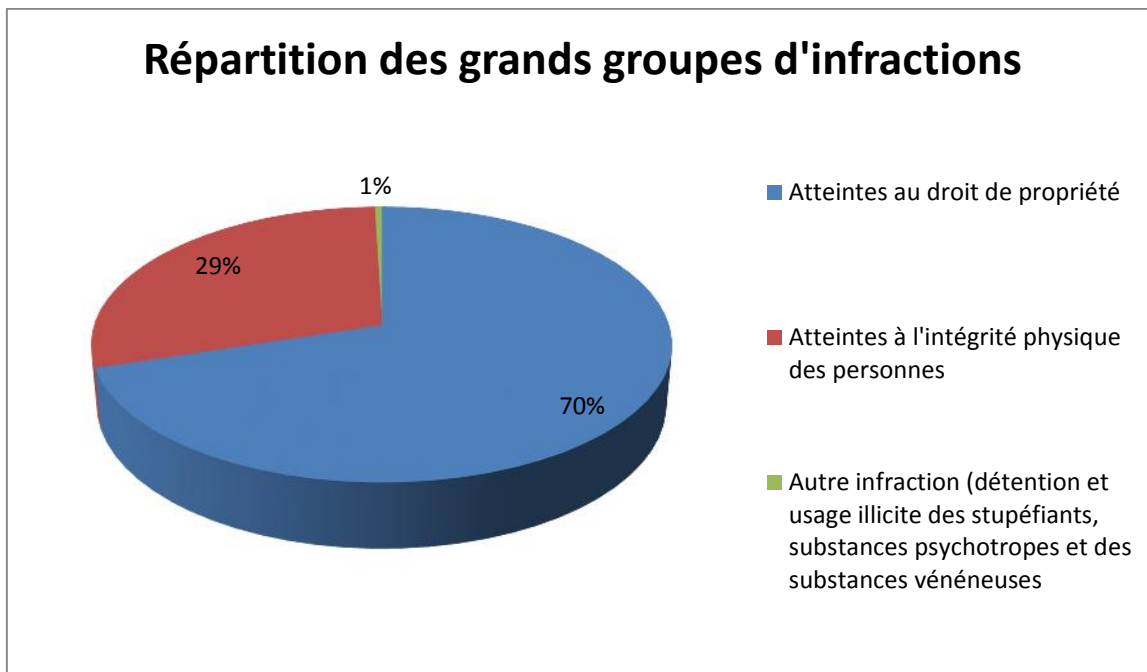
¹ Expressions tirées du nouchi qui sont des injures et signifient que la personne en face ne vaut rien, est un moins que rien.

Tableau n°15 : Répartition des grands groupes d'infractions

Type d'infractions	Effectif	Pourcentage
Atteintes au droit de propriété	876	70%
Atteintes à l'intégrité physique des personnes	368	29%
Autre infraction (détention et usage illicite des stupéfiants, substances psychotropes et des substances vénéneuses)	06	01%
TOTAL	1250	100

Sources : Commissariats de Police et Brigades de gendarmerie cités dans le document.

Période : (Janvier-Octobre 2009)

Figure n°8 : Diagramme présentant la répartition des grands groupes d'infraction

Les atteintes au droit de propriété représentent plus de 2/3 des infractions commises sur les gares routières (70%). Juste après ce groupe vient les atteintes à l'intégrité physique avec (29%). Enfin, la détention illicite des stupéfiants arrive avec 01%. Par ces pourcentages,

nous pouvons dire que les atteintes au droit de propriété ont une grande importance parce que les délinquants sont à la recherche de biens matériels. Les gares routières sont des lieux d'échanges commerciaux où les voyageurs et les commerçants portent sur eux d'énormes sommes d'argent pour payer les biens et services recherchés. Cette quête de biens ne se fait pas souvent sans violence, ce qui entraîne des atteintes à l'intégrité physique. D'où le taux assez considérable de ces atteintes.

Pour parvenir à leurs fins, une faible proportion des délinquants n'hésite pas à utiliser la drogue et toutes les autres substances illicites. Cette faible proportion de délinquants fait référence à tous ceux qui ont été appréhendés avec ces substances illicites. Alors que ces délinquants, dans leur majeure partie, utilisent ces substances illicites afin de pouvoir passer à l'acte.

Ces substances agissent comme des inhibiteurs et leurs permettent de passer à l'action sans état d'âme. C'est ce fait que SISSOKO (2006 : 82) fait ressortir à travers ce récit recueilli auprès de jeunes en milieu fermé : *« La drogue tout comme la délinquance sont souvent liés ; la plupart parmi nous les délinquants, nous utilisons la drogue pour ne pas avoir de sentiments lorsque nous agressons. La drogue transforme les hommes, une fois que vous êtes dans la dose, vous n'avez pas peur, même de votre père. Pour nous, pour commettre des délits tels que les agressions à main armée sur les personnes ou les braquages de véhicules, il faut être sous l'effet de la drogue. Nous ne regrettons pas, lorsque nous nous droguons, ce que nous avons fait ; la drogue nous donne la joie et nous fait oublier nos soucis ».*

L'analyse des manifestations de l'insécurité ayant été faite, qu'en est-il des facteurs susceptibles d'expliquer le phénomène dans les gares routières ?

II- FACTEURS EXPLICATIFS DU PHENOMENE

Il s'agit, pour nous, de montrer les différents facteurs censés expliquer le phénomène de l'insécurité des biens et des personnes dans les gares routières du district d'Abidjan.

Il y en a plusieurs, cependant, nous avons porté notre choix sur ceux qui nous paraissent pertinents et essentiels. Pour ce faire, nous avons d'une part les facteurs endogènes et d'autre part, les facteurs exogènes.

1- Facteurs endogènes

Par facteurs endogènes, il faut comprendre que ce sont les facteurs qui se trouvent sur les sites (gares routières) et qui participent à la naissance de cette insécurité. Ainsi, nous allons analyser pour chacune des gares les facteurs qui s'y trouvent et qui sont capables de

rendre compte de la persistance de ce phénomène. Pour ce faire, nous essaierons de faire ressortir d'abord les spécificités de chacune d'entre elle, mais aussi, par la suite, de faire une synthèse des points qu'elles ont en commun.

1-1-Gares d'Adjamé

1-1-1- Etat des gares

Les deux gares d'Adjamé présentent actuellement un état qui a une forte influence sur la persévérance de la délinquance en ces lieux. En effet, les deux gares présentent à peu près les mêmes caractéristiques. A ce titre, l'électrification publique fait cruellement défaut. Il est loisible de constater qu'à la tombée du jour, c'est une obscurité implacable qui règne. Il n'existe pratiquement pas de poteaux électriques dans ces gares. A l'ancienne gare d'Adjamé, exceptée la voie qui longe la gare UTB et qui fait une jonction avec le carrefour Renault, toutes les autres voies situées à l'intérieur de la gare sont plongées dans une obscurité totale. Sur cette voie, l'électricité est présente par endroits.

Ainsi, 81% des personnes interrogées au cours de notre enquête affirment que la gare n'est pas du tout éclairée. Tandis que 19% de ces enquêtés pensent qu'elle est peu éclairée. A ce propos, le commissaire BAKAYOKO du 3^{ème} Arrondissement, qui a compétence sur cette gare, reconnaît que cette absence d'éclairage public rend impossible toute action dans cette gare une fois la nuit tombée : **« Il très difficile de travailler dans cette gare une fois la nuit tombée. Vous n'êtes pas à l'abri des agressions. Lorsque nous nous y rendons, c'est à bord de véhicules que nous allons pour effectuer des missions en ces lieux. »**

A la nouvelle gare le constat est le même. La voie qui part du lieu communément appelé "en bas du pont" pour accéder à cette nouvelle gare est plongée dans l'obscurité. Par ailleurs, celle qui débouche sur "Wrangler" est également plongée dans une obscurité profonde.

Par ailleurs, l'état de dégradation très avancée des voies internes de la gare empêche aussi bien les cars et autres véhicules, que les forces de sécurité publique de pouvoir bien circuler et y patrouiller avec leurs véhicules. A ce sujet, 100% des enquêtés ont reconnu le handicap que constitue ces routes. Le commandant de Brigade d'Adjamé, GNADOU, déclare à ce sujet : **« L'état des routes et l'électrification nous gênent considérablement dans notre mission. Nous ne pouvons pas aller à pied dans la gare avec des torches quand bien même nous savons que les délinquants y sont. »**

Tous ces deux éléments pourront être insérés dans la perspective d'un manque de plan intégré dans la construction de ces gares. En effet, ces gares n'ont pas été pensées et construites en tenant compte d'un cadre global visant à favoriser la sécurité. Comment de

telles gares sont-elles dépourvues de clôtures, de poste de police et d'un certain nombre d'éléments visant à assurer un minimum de sécurité ? Les gares sont de véritables passoires. L'on peut y accéder comme on veut et en ressortir comme bon lui semble. A cela, il faut ajouter que les gares contiennent de nombreux recoins et autres culs-de-sac, qui favorisent les agressions.

Ainsi, l'environnement architectural de ces deux gares offre de nombreuses opportunités criminelles. Ces gares n'ont pas été bâties en pensant à réduire au maximum les opportunités criminelles que cet environnement architectural offrirait. Dans ce même ordre d'idée, 98% de nos enquêtés ont reconnu que les gares dans leurs postures actuelles ne répondent pas aux impératifs sécuritaires inhérents à toute gare digne de ce nom. Ils pensent que ces dernières doivent être à défaut d'être entièrement reconstruites, elles devraient, à tout le moins, faire l'objet d'un véritable aménagement afin que la sécurité des personnes et des biens soit garantie en ces lieux.

1-1-2- Forte densité du trafic

Selon Monsieur SYLLA Youssouf, maire de la commune d'Adjamé : « **La commune reçoit la visite d'environ un million de personnes par jour¹** ». En effet, la commune d'Adjamé est un carrefour commercial très prisé des populations Abidjanaises en particulier et des populations ivoiriennes et des pays limitrophes. Ces personnes se dirigent surtout vers le forum des marchés ou grand marché d'Adjamé, le marché Gouro, mais aussi vers ses deux gares routières interurbaines. L'on comprend aisément que le flux, des personnes qui prennent d'assaut les gares pour des raisons de voyages ou des raisons commerciales, soit impressionnant. La densité étant forte, il va de soi que des personnes en profitent pour passer à l'acte. Pour Mlle Kelly DJENABE, auxiliaire en pharmacie : « **Des petits voleurs profitent du grand nombre de personne sur la gare pour voler** »

La corrélation qui s'établit aisément entre l'affluence des personnes sur la gare et la hausse de la criminalité est éloquent. M. KOUAME Parfait, chef de gare d'UTCY (ISSIA), l'avait antérieurement mentionné en parlant des fêtes de fin d'année avec leurs lots de déplacement, ce qui entraîne la hausse des agressions sur la gare.

Force est de reconnaître que les petits délinquants (voleurs à la tire, pickpockets,...) profitent de la densité du trafic pour opérer dans la mesure où elle favorise leur fuite.

¹ Propos extrait de l'émission "Couleur Vacances" du Samedi 28 Août 2004 de la chaîne TV2.

1-1-3-Forte circulation de monnaie fiduciaire et de biens

La circulation de la monnaie fiduciaire (billets de banque) y est pour beaucoup. Les commerçants, disposant toujours de fortes sommes d'argent, sont recherchés par les délinquants. Un grossiste de produits divers, d'origine burkinabé ayant requis l'anonymat déclare : « **J'ai perdu plus de 300.000 Francs CFA lors du braquage qu'ont effectué des individus armés de kalachnikovs** ». M. TRAORE Drissa, grossiste de produits avicoles raconte les circonstances de son agression : « **Il y a à peine deux semaines (19 Juin 2009), des braqueurs ont fait irruption dans le magasin et se sont fait passer pour des clients. Puis, ils ont fait un hold-up et ont emporté toute ma recette**».

Les voyageurs ne sont pas non plus à l'abri, puisqu'ils disposent toujours de quoi payer leurs titres de transport. En s'en prenant à eux, les délinquants sont sûrs de ne pas "sortir zéro"¹.

A cela, l'on pourrait ajouter le phénomène que constitue le téléphone portable, mais au-delà tous les appareils issus de l'innovation technologique qui ont une forte valeur marchande. En effet, événement technologique de ces deux dernières décennies, le téléphone portable, par la commodité et la simplicité de vie qu'il procure est entré dans les mœurs des personnes vivant en Côte d'Ivoire. Il est présent tant chez les personnes financièrement nanties que chez celles qui le sont le moins. Les coûts qui ont fortement connu une baisse y sont, semble-t-il, pour quelque chose puisqu'avec 5.000 Francs CFA, l'on peut se procurer un téléphone portable. Friands de cette trouvaille technologique, les délinquants n'ont aucune peine à les revendre à cause de la proximité du Black Market.

1-1-4-Black Market

Littéralement traduit comme le marché noir ou le marché au noir², le Black Market est situé à quelques mètres de l'ancienne gare. Lieu, autrefois célèbre parce que réservé aux caïds et aux personnes du milieu ; n'y allait pas qui le voulait, puisque vous étiez sûr de retourner sans la marchandise que vous avez achetée. Ce marché a été "nettoyé" par les forces de sécurité publique, qui y ont installé un poste de police qui comprend une dizaine d'agents de police. Le capitaine de police N'GORAN Kouamé donne quelques informations sur la naissance de ce marché : « **L'emplacement du Black Market est dû au fait que les gares étant à proximité, il s'est développé un marché pour les voyageurs, à l'origine. Le Black**

¹ Terme provenant de l'argot ivoirien (noussi) qui signifie nul, rien, bredouille. Dans ce contexte les délinquants sont sûrs de ne pas rester bredouilles après avoir agresser.

² Ce terme signifie un marché où les transactions sont faites dans la clandestinité à cause de l'origine peu recommandable de certains articles qui y sont vendus.

est né à la fin des années 1970 et début 1980. La gare existait avant le Black Market. C'est l'affluence qui a favorisé l'apparition des commerces aux alentours. Tout ce qui se pratique comme activité est né pour profiter de l'affluence que suscitent les gares routières. »

Cependant, ce haut lieu de recel, situé à proximité de la gare est un facilitateur quant à la commission des infractions. Certes tous les articles qui y sont vendus ne sont le fruit des agressions, mais il n'en demeure pas moins que quelques commerçants installés en ce lieu sont de véritables receleurs. Ainsi, des délinquants y vont pour vendre à des sommes dérisoires leurs butins. Ainsi, 75% des personnes interrogées pensent que le Black Market a une influence certaine sur la criminalité qui sévit dans la gare. A ce propos, le commandant de brigade, GNADOU, révèle : **« Si votre téléphone portable a été volé dans les environs, allez au black quelques heures plus tard et vous le retrouverez là-bas ».**

1-1-5-Présence de lieux de prostitution et de fumoirs

Les gares routières d'Adjamé contiennent des lieux où certains individus y vont pour prendre du bon temps. Ainsi, à l'ancienne gare d'Adjamé, il existe un lieu assez dissimulé où de jeunes demoiselles pratiquent la prostitution. Ces lieux d'une apparence quelconque le jour deviennent de véritables carrefours de joie une fois les ténèbres installées. Appartenant à de véritables proxénètes, ces lieux servent surtout de couverture pour le trafic de la drogue. Ces individus armés pour la plupart n'hésitent pas à ouvrir le feu lorsqu'ils sentent la pression des forces de sécurité publique se resserrer autour d'eux. Le lieutenant DIOMANDE affirme : **« Sur la gare il existe des lieux de prostitutions réservés à la pègre. Ils s'y retrouvent (délinquants) pour des passes, mais c'est plus pour acheter de la drogue pour attaquer les honnêtes gens. »** A la question de savoir pourquoi ces lieux ne sont-ils pas démantelés, il répond : **« Ces individus sont très futés. Ils sont très mobiles donc il est difficile de les appréhender. On va détruire ces lieux de fortune, mais ils repousseront ailleurs. »**

Pour le commandant GNADOU, commandant de la brigade de gendarmerie d'Adjamé : **« Il y a des fumoirs à Adjamé, mais il y a aussi des vendeuses de médicament (médicament de la rue) qui vendent la drogue. A côté des délinquants, il y a des chauffeurs, apprentis et coxers qui prennent des stupéfiants pour être efficaces et rentables sur leur ligne ».** Ces propos du commandant GNADOU mettent en relief une autre forme d'insécurité auquel sont confrontés les passagers de ces véhicules. En effet, le fait pour les conducteurs et autres apprentis de s'adonner à la toxicomanie dans un but de "rentabilité" est un danger pour les usagers de ces véhicules, car les facteurs de risques sont réunis pour

que de tels automobilistes fassent des accidents de la route avec tout ce que cela implique comme invalidités physiques, troubles psychologiques et même la mort qui peut s'ensuivre.

A côté de ces lieux de prostitution, il existe aussi des fumoirs. Certes, certains ont fait l'objet de destruction, mais ils en existent qui ont réapparu ailleurs. Face à la forte pression exercée par les forces de sécurité publique, les dealers ont trouvé une parade pour s'adapter à la nouvelle donne. Ils déambulent dans les gares avec la marchandise dans leurs poches. Les liens entre les clients et les dealers étant installés de longue date, ils se reconnaissent et ont des codes qui leur permettent de communiquer et de faire les différentes transactions. Aussi, avons-nous lors de notre enquête pu observer, au niveau de l'ancienne gare, quelques individus installés dans des maisons inachevées en train de fumer la drogue. Il y avait l'un d'entre eux qui faisait le guet afin d'avertir les autres en cas de danger. Comme nous pouvons le constater, les délinquants et la clientèle des dealers ont pu trouver la parade pour s'adapter à la pression des agents de la sécurité publique. C'est ce mécanisme que CUSSON (2008c) décrit à travers les mouvements cycliques qu'ont tendance à suivre la délinquance et la prévention. Ainsi, au niveau de la 1^{ère} étape, une forme de criminalité apparaît et gagne en fréquence. Deuxièmement, face à cette criminalité, on oppose la prévention. Troisièmement, la criminalité visée recule. A la 4^{ème} étape, cette réduction conduit les acteurs de la sécurité à baisser la garde et, de leur côté, les délinquants découvrent les solutions contre-préventives. A la cinquième étape, la criminalité remonte de nouveau et on revient au point de départ. C'est ce cycle que l'on observe ici entre les mesures adoptées par les forces de sécurité publique et les contre-mesures ou parades adoptées par les délinquants (dealers) pour contrer de telles mesures. En somme pour CUSSON (idem : 408) : *« Tôt ou tard, les délinquants découvrent des stratagèmes pour rendre inopérantes les mesures préventives. Ils les contournent, les esquivent, les déjouent, les neutralisent ou exploitent leurs points faibles. C'est la contre-prévention. [...] si la contre-prévention n'est pas neutralisée par une riposte contre préventive, les dispositifs de prévention risquent de perdre progressivement leur efficacité »*

1-1-6 Inorganisation dans le milieu des coxers

Le coxer joue un rôle très important dans la gare. Il aide les voyageurs qui ne connaissent pas la gare à pouvoir s'orienter facilement vers la compagnie de transport recherchée. Par ailleurs, ils aident les voyageurs qui ont de nombreux colis et bagages, et ce, moyennant une commission.

Cependant, il règne dans ce milieu une inorganisation de telle sorte que l'on ne peut savoir exactement qui est coxer et qui ne l'est pas. Cette situation fait l'affaire des délinquants qui s'y infiltrent pour opérer. Pour ce faire, certains coxers prennent le devant des

choses en chassant de leur milieu toute personne suspecte. Pour FADIGA Youssouf alias Mighty, coxer à l'ancienne gare d'Adjamé : **« Ceux, que nous ne connaissons pas, ici à notre niveau, nous les chassons afin qu'ils ne viennent pas semer le trouble dans notre job. Nous vivons de ça, donc nous ne pouvons pas accepter que des délinquants viennent mélanger notre travail. »**

Par ailleurs, les coxers reconnaissent que cette situation permet à certains voleurs d'agir aisément en se faisant passer pour des coxers. AMANI Christophe pense que : **« Les bons coxers ne volent pas. Quelqu'un qui sait qu'il a des enfants et des parents à sa charge, ne peut pas venir ici pour voler au risque d'exposer ceux-ci. Mais quelqu'un qui n'a plus rien à perdre le fera sans crainte ».**

Le constat qui s'impose est que le milieu des coxers est inorganisé. Cette inorganisation est source d'insécurité. Pour LOBA Arthur, coxer et ancien élève en classe de 1^{ère}, pense que : **« L'inorganisation qui règne en notre sein favorise beaucoup les délinquants qui profitent pour nous infiltrer et agir sans qu'on puisse les remarquer ».**C'est dans ce cadre que tous les coxers que nous avons rencontré émettent le vœu d'assainir leur corporation avec l'aide de structures privées.

1-1-7 Manque de cohésion des syndicats

Le nombre pléthorique de structures syndicales est de nature à favoriser le désordre et par conséquent à faire le lit de la criminalité.

En effet, avec plus de 350 syndicats et associations, les transporteurs dans leurs luttes intestines pour s'octroyer le monopole de ce secteur ont oublié l'essentiel. Ceux-ci s'occupent plus de l'aspect financier que rapportent leurs structures syndicales et oublient ceux pour qui ils sont censés se battre. L'argent a pris le pas sur les difficultés rencontrées par les syndiqués dans l'exercice de leur fonction. Le constat général qui s'impose au niveau des transporteurs est le dépit et le découragement.

Un transporteur ayant requis l'anonymat déclare, tout en colère : **« Il n'y a plus de syndicats. Non seulement, ils ne font rien pour résoudre nos problèmes, mais ils se préoccupent plus de l'argent que de toute autre chose. Les problèmes concernant l'insécurité, l'état de la gare, le racket des policiers, tout ça ne les regardent pas. C'est l'argent et rien d'autre que l'argent ».**

Cette division née des antagonismes fait l'affaire des autorités. Ainsi, M. SYLLA Youssouf, maire de la commune d'Adjamé, invité de l'émission (couleurs vacances¹) sur TV2

¹ Propos extrait de l'émission "Couleur Vacances" du Samedi 28 Août 2004 de la chaîne TV2.

a déclaré : « **Nous, à notre niveau, la division des qui règne au sein des transporteurs nous arrange puisque nous n'avons pas un seul interlocuteur avec lequel discuter des problèmes de la gare d'Adjamé** »

L'on comprend aisément que toute cette division qui règne au sein de cette pléthore de syndicats, a relégué au second plan les véritables problèmes (insécurité, dégradation des voies d'accès, éclairage public...) et fait indéniablement l'affaire des délinquants qui se complaisent dans le désordre.

1-1-8 Présence des forces de sécurité publique

Les forces de sécurité publique présentes dans les gares d'Adjamé sont la Police Nationale et la Gendarmerie Nationale. Il convient de noter que le policier y est constamment surtout de jour, tandis que le gendarme effectue des passages à divers moments de la journée. La présence de ces forces est plus perceptible à l'ancienne gare qu'à la gare d'Agban.

La présence des policiers et des gendarmes sur ces gares ne semble pas assez suffisante. En effet, avec des effectifs assez restreints pour une zone de compétence assez grande¹, les forces de police et de gendarmerie semblent ne pas être capable d'assurer une parfaite dissuasion. A cet effet, le commissaire BAKAYOKO du 3^{ème} Arrondissement, qui a compétence sur l'ancienne gare routière, reconnaît ce problème : « **J'ai 10 éléments qui font les patrouilles à la grande gare d'Adjamé. C'est vrai que c'est insuffisant pour cette vaste zone, mais que puis-je bien y faire ? La gare n'est pas le seul lieu que nous devons protéger. Il y a les marchés (Forum, marché Gouro), car Adjamé est une zone commerciale, le Black Market et divers autres endroits. Aussi, il faut laisser certains éléments (sous-officiers) au poste pour assurer les tâches administratives. Les officiers s'occupent des différentes procédures en cours. Il y a des éléments qui sont indisponibles pour diverses raisons. Il y a des malades, des éléments qui sont en congé. Il faut gérer avec tous ces paramètres** »

Quant au commandant GNADOU, de la brigade de gendarmerie d'Adjamé, il déclare : « **J'ai un minimum de 2 agents pour une patrouille à durée réduite pour chaque gare. Car, j'ai 29 éléments pour gérer Adjamé** ». Cela fait deux agents affectés à la grande gare et deux agents affectés à la gare d'Agban, surtout que cette affectation est de durée réduite. A cet effectif qui provient de la brigade, il reçoit l'appui des éléments venus de la brigade mobile d'Agban.

¹ La grande gare d'Adjamé occupe une surface de 20 Hectares, tandis que la gare d'Agban occupe 4 Hectares.

Il est à noter que le commissariat du 3^{ème} Arrondissement compte une soixantaine d'agents tous corps confondus. Hormis le commissaire et la quinzaine d'officiers, tous les autres sont des sous-officiers. Avec une zone aussi grande et aussi dense, surtout de jour, cet effectif est très en deçà des besoins quand on sait les problèmes de sécurité qui se posent dans la commune. A la brigade d'Adjamé, l'on dénombre 29 gendarmes y compris le commandant de brigade.

Cette faiblesse des effectifs offre une présence peu visible des agents de sécurité publique et met à mal la prévention dissuasive qu'une telle présence offrirait. Elle permet, par conséquent, aux délinquants d'agir facilement sans avoir à redouter une quelconque intervention de la part de ces forces de sécurité publique. 85% des enquêtés affirment que la présence des forces de sécurité publique n'est pas assez visible pour dissuader les délinquants.

A côté des problèmes liés à la présence des forces de sécurité publique, il existe des policiers qui collaborent avec des coxers pour leur trouver des "gbas"¹. Ces policiers usent d'intimidation pour racketter leurs victimes et donnent en retour une somme aux coxers. M. OUEGNIN Léon, chef de gare UTGB (BASSAM) un peu amer confirme les propos : « **Les vagabonds (coxers) servent d'indicateurs aux policiers en leur montrant les gbas. En retour, ces coxers obtiennent un pourboire** ».

Les gendarmes ne sont pas en reste. Certains parmi eux dépouillent des personnes sur les gares. AKATE Ahmed, commerçant de pièces détachées, de nationalité togolaise révèle : « **J'ai mon frère qui avait 450.000 Francs sur lui. Dès que les gendarmes l'ont vu, ils l'ont pris et c'est après plusieurs médiations qu'ils l'ont libéré non sans avoir pris 25.000 Francs** ».

Cette situation qui règne dans la gare, loin de dissuader les délinquants, les conforte plutôt dans leurs actes. M. DIARRA, chef de gare de DJEKANOU Transport, affirme : « **Je connais personnellement des policiers qui fouillent des passagers pour leur soustraire de l'argent. Ils sont dangereux plus que les bandits, puisque les bandits se cachent pour agresser** »

Ces pratiques de certains policiers et gendarmes jettent le discrédit sur leur différent corps. Loin d'excuser ces attitudes, leurs origines sont à rechercher dans la société. C'est fort à propos que PEROUSE DE MONTCLOS (2004 : 303) déclare : « *Une société corrompue donne naissance à une police corrompue. Une police indisciplinée est ainsi le produit d'une société indisciplinée* ». Cette vision des choses rejoint parfaitement celle qu'avait énoncée

¹Gba : Personnes analphabètes (ivoiriens et étrangers) qui ont de l'argent sur eux.

LACASSAGNE¹ dans sa célèbre formule : « *Les sociétés ont les criminels qu'elles méritent* ».

En outre, il faut préciser que les forces de sécurité publique en présence sur les gares sont composites. Ainsi, rencontre-t-on des éléments de la Compagnie Républicaine de Sécurité (CRS), des éléments de la brigade mobile d'Agban, du district d'Adjamé et de la Police Judiciaire qui viennent renforcer celles (forces de sécurité) qui ont une compétence sur chacune des gares.

S'il est vrai que l'hétérogénéité des forces de l'ordre présentes dans les gares contribue à accroître la sécurité, il n'en demeure pas moins qu'elle peut être source de désordre, donc d'insécurité. Cette insécurité se manifesterait dans la mesure où, la crise post-électorale a favorisé la circulation de nombreuses armes à feu de tous calibres ainsi que la dispersion dans la nature de nombreux treillis militaires, il est difficile de reconnaître que tel ou tel élément appartient à tel ou tel corps des forces de sécurité. Cette situation profite souvent à des criminels qui utilisent les mêmes treillis et les mêmes armes pour agresser, semant ainsi la panique et le doute dans l'esprit des populations et des forces de sécurité publique.

ZOKOU Didier, gérant de cabine, raconte : « **Dimanche 28 Juin 2009, aux environs de 10 heures, 6 individus à bord d'une 4X4 ont braqué de nombreux box au black et ce, durant plus d'une demi-heure. Ils étaient tous en treillis, en rangers et avaient des kalachnikovs en mains. Je ne peux pas dire si c'était des forces de l'ordre ou de grands criminels** »

Actuellement, il y a semble-t-il une légère amélioration de la situation sécuritaire au niveau des gares et ce par la présence des FRCI. Cependant, certaines populations rencontrées sur les gares sont nostalgiques. Tous sont unanimes sur la sécurité qui régnait dans les gares au temps du CNSP². M. ABINI Christophe révèle : « **A l'époque du CNSP, la sécurité était garantie** ». M. GUEYE, commerçant d'appareils électro-ménagers, renchérit : « **Sous le CNSP, tu peux te promener l'argent en main sans rien craindre** ». LOBA Arthur, coxer confirme les propos des autres en ce sens : « **Au temps de GUEÏ, les voleurs n'avaient pas cœur³ de voler. S'ils t'ont bombé¹, tu connais ton sort** »

¹ Alexandre LACASSAGNE (1834-1924) : Professeur Français de médecine légale, il était la tête de file des penseurs de l'école du milieu social. Cette école met l'accent sur l'influence prépondérante du milieu social dans l'étiologie criminelle, in Principes de Criminologie, op. cit, P.234.

² CNSP : Comité National de Salut Public instauré sous le régime de la junte militaire (1999-2000) dirigée par feu le Général GUEÏ Robert. Le poste de commandement de la crise (PC crise), l'une des composantes, bien que commettant des dérives (exécution extra-judiciaires, bavures fréquentes...) a réussi à ramener la sécurité dans les gares.

³ Terme (noussi) signifiant le courage, la hardiesse.

Certes, sous la transition militaire, la sécurité dans les gares était presque totale. Il n'en demeure pas moins que cette manière de faire (exécution extra-judiciaire...) ne pouvait se poursuivre car étant en totale contradiction avec les valeurs des droits de l'homme.

Les gares d'Adjamé ayant été passées en revue qu'en est-il de la gare de Yopougon SIPOREX ?

1-2-Gare de Yopougon SIPOREX

1-2-1-Etat de la gare

La gare de Yopougon SIPOREX dans sa configuration actuelle offre de nombreuses opportunités aux délinquants qui s'y trouvent ou qui y viennent. En effet, la gare de Yopougon SIPOREX pose problème de par son emplacement. Elle est située sous des lignes électriques à haute tension² qui parcourent la gare dans toute sa longueur. Ces fils électriques, qui contiennent de l'électricité à une très haute tension, pourraient créer de nombreuses pertes en vies humaines au cas où il y aurait une rupture de certains câbles. Au niveau des zones habitables ou des zones de construction, il est formellement interdit, pour des raisons de sécurité, de construire sous ces lignes électriques. Comment comprendre que les autorités aient accordé des autorisations de construire à de tels emplacements, surtout qu'il s'agit d'une question de sécurité ?

En dehors de ce problème crucial, il faut noter que cette gare renferme de véritables problèmes. En effet, elle est éclairée par endroits. L'éclairage public de cette gare n'est pas suffisant. Certes elle est située le long de la voie qui débouche sur le rond-point de SIPOREX. Mais ce qui devrait être un atout pour cette gare ne l'est pas puisque cette voie n'est que partiellement éclairée. Le fait qu'elle soit située le long d'une voie publique qui est très fréquentée par les automobilistes, aurait dû permettre un éclairage conséquent des lieux.

Aussi, l'espace se trouvant devant le magasin SICOMEX, et servant surtout de gare de transit pour les compagnies qui ne disposent pas de gare sur cette gare routière, est aussi à peine éclairée. Les seules lumières qui éclairent ce lieu proviennent du magasin (SICOMEX) situé une dizaine de mètres plus bas. Alors que ce lieu reçoit plus de véhicules de transport que toutes les autres compagnies présentes dans cette gare. Les compagnies situées à l'intérieur ne sont pas mieux loties. Ces dernières n'ont pas d'éclairage public puisqu'il n'y a pas de poteaux électriques à cet endroit. Cette situation est la même pour le marché Gouro,

¹Terme (noussi) signifiant appréhendé, saisi, attrapé.

²La haute tension est à 45, 63 et 90 kV c'est-à-dire plus de 400 fois, pour ce qui est du 90kV, plus puissant que le courant domestique que nous utilisons, qui lui est de 220V. Microsoft Encarta, 2006.

qui est située juste derrière la gare UTB. Pour ce faire, 85% de notre population d'enquête de cette gare a incriminé le manque d'éclairage de cette gare comme facteur de risque susceptible d'entretenir la délinquance. A ce propos, M. LOULOU Jean-Yves voyageur rencontré à la gare MIDID (DABOU) reconnaît le problème d'électrification sur cette gare : « **La voie est éclairée à certains endroits. Ce qui fait que la nuit, je refuse de venir sur la gare puisque tu risques de te faire agresser.** »

Le commissaire LEZOU Arthur ajoute : « **Cette gare n'est pas assez éclairée. Il y a beaucoup de pénombres. Aussi, il y a beaucoup de recoins et les bandits sont tapis dans l'ombre. Ces pénombres sont favorables à l'insécurité.** ».

A côté de ce problème d'éclairage, il faut ajouter qu'il y a des jeunes qui ont fait de la gare leurs domiciles. Ceux-ci sortent massivement les nuits pour déambuler le long des voies sur la gare (21 heures ou 22 heures). Ces derniers sont accusés par certains de nos enquêtés d'être à la base de l'insécurité qui règne en ces lieux. M. KONE, chef de gare de MADEF (AZAGUIE) affirme : « **Tard la nuit (22 heures - 4 heures du matin), les jeunes qui dorment sur la gare, envahissent la gare. Certains agressent les derniers passagers qui rentrent chez eux. Ils agressent aussi les commerçants et les voyageurs qui arrivent entre minuit et 3 heures du matin.** ». Cette attitude de ces jeunes renforce le sentiment d'insécurité qu'éprouvent les usagers de cette gare routière.

Ces agissements des délinquants sont perçus par BENNETT et DURIE (op.cit.). Pour eux, selon les délinquants, les lieux d'une ville peuvent avoir trois fonctions. Ils servent de terrain de chasse, de refuge ou de lieu de trafic. Ainsi, le terrain de chasse doit avoir, pour particularité, une abondance de victimes ou de cibles, il doit être proche et les cibles mal gardées. Aussi, les lieux où vivent-ils leur servent de refuges. Enfin, le lieu peut servir de lieu de trafic (les lieux de prostitution où se vendent les drogues, les armes de contrebande, les objets volés...). Dans ce cas d'espèce, la gare leur sert au moins de refuge et de terrain de chasse, d'où ils partent pour réaliser leurs activités criminelles.

En outre, les voies d'accès de cette gare posent problèmes par endroits. Certes, les deux voies principales qui donnent accès à la gare sont dans un parfait état, il n'en est pas ainsi des voies à l'intérieur de la gare. Elles ne sont pas nombreuses, mais elles ne sont pas recouvertes de bitume. Elles sont recouvertes de nids-de-poule, ce qui rend difficile le déplacement des véhicules et autres moyens de locomotion. Les véhicules qui pratiquent ces voies tangent dangereusement de gauche à droite pour avancer. Certains jeunes de la gare essaient avec les moyens de fortune de combler ces crevasses.

La gare n'a pas de clôture encore moins de poste de contrôle pour filtrer les entrées et les sorties de tous ceux qui fréquentent ces gares. Par ailleurs, le fait que la gare n'ait pas été construite selon un schéma architectural intégré, cela fait que celle-ci, de par sa construction physique, offre de nombreuses opportunités aux délinquants.

1-2-2- Forte densité du trafic

A l'instar des gares d'Adjamé, la gare de Yopougon SIPOREX connaît une forte densité au niveau du trafic. Certes, la densité du trafic est moindre que celle des gares d'Adjamé, mais elle est d'une densité moyenne. Cette affluence des personnes et aussi des véhicules occasionnent souvent des embouteillages. Embouteillages dont profitent souvent les délinquants pour passer à l'acte. A cet effet, le commissaire LEZOU Arthur du 16^{ème} Arrondissement explique comment ces délinquants agissent : « **Ici à SIPOREX, il faut être vigilant. Surtout pour les véhicules. Lors des embouteillages, il y a certains jeunes sur la gare qui profitent de cela pour voler. Ils agissent souvent en duo. Le premier situé du côté du chauffeur donne un coup au véhicule. Ce coup attire l'attention du conducteur qui s'occupe de celui qui a porté ce coup. Pendant ce temps, le second profite soit du fait que la vitre côté opposé soit basse ou la portière non verrouillée pour voler des objets de valeurs ou des sacs pour fuir.** ».

Cette densité du trafic permet aux délinquants de vite se fondre dans la foule pour disparaître une fois leur forfait commis. Ce fait est mis en évidence par CHALOM et LEONARD (op.cit.) pour qui les crimes contre la propriété sont favorisés par des facteurs urbains tels que la densité élevée de la population, l'anonymat, l'abondance de biens et des aménagements propices. Ces facteurs contribuent à multiplier les occasions de délinquance. En l'occurrence, la densité du trafic s'avère, ici, comme un facteur favorisant l'accomplissement des actes criminels.

1-2-3-Forte circulation de monnaie fiduciaire et de biens

La gare de Yopougon SIPOREX est lieu où les échanges commerciaux sont importants. Mêlée au marché Gouro et au petit marché de Banco, cette gare connaît une activité commerciale non des moindres.

Les commerçants et les voyageurs qui pour diverses raisons disposent souvent de fortes sommes d'argent sur eux, demeurent les cibles privilégiées des criminels présents sur cette gare. M. LOUKOU Joseph, chef de gare adjoint à MADEF (AZAGUIE) déclare : « **A cause des agressions les commerçants ne viennent pas tôt sur la gare. Comme ils ont de l'argent sur eux à tout moment, les bandits les agressent pour prendre leur argent. Ici les bandits les attaquent très tôt le matin ou tard la nuit** ».

M. YAO Honoré, chef de gare d'UTB, ne dit pas autre chose : « **Les femmes de "lôgôdougou¹" qui arrivent tardivement (entre 21 heures et 22 heures 30 minutes) dorment sur la gare. Sinon, celles qui sortent la nuit (19 heures – 22 heures) sont souvent agressées** ». Il poursuit en expliquant l'agression d'une commerçante : « **Une dame qui venait au marché Gouro vers la compagnie MIDID (DABOU) munie de la somme de 90.000 Francs CFA s'est fait dépouiller, aux environs de 5 heures- 5heures 30 minutes. Alors que cette somme devait servir à l'achat de poissons qu'elle devait aller revendre.** ». Faisant allusion au fait que les voyageurs soient des victimes des délinquants, il poursuit : « **L'activité économique sur la gare fait qu'il y a beaucoup de personnes sur les gares. Il y en a qui sont honnêtes, tandis qu'il y en a qui viennent se chercher² dans la poche des autres. Il y a eu un cas ici (UTB), où le voleur s'est mis dans le rang des passagers qui devaient monter à bord du car. Il a voulu faire les poches du client qui s'en est aperçu. Il a été arrêté et conduit au 16^{ème} Arrondissement.** ».

Comme nous le constatons, le fait qu'il y ait une forte activité commerciale sur les gares, ce qui implique une forte circulation de la monnaie fiduciaire, puisque les populations ivoiriennes en général ont du mal à adopter les nouveaux moyens de paiement, cela attire l'attention des délinquants sur les cibles les plus lucratives (commerçants et voyageurs) et surtout les plus vulnérables.

1-2-4- Présence de lieux de prostitution et de fumoirs

A notre connaissance, il n'existe pas de lieux de prostitution sur cette gare de SIPOREX encore moins de fumoirs qui soient implantés sur cette gare. S'il est vrai qu'il n'y a pas de fumoir a proprement parlé sur la gare, il n'en demeure pas moins que de nombreux délinquants sur cette gare consomment la drogue et les autres substances illicites afin de pouvoir passer à l'acte.

Le seul lieu, selon les informations recueillies sur le terrain, qui sert de lieu de rencontre pour ces jeunes délinquants toxicomanes dans le but de consommer la drogue est le Centre de Perfectionnement aux Techniques Industriels (CPTI) ou Lycée Professionnelle de Yopougon. En effet, une partie de l'espace qui longe la clôture de cet établissement et qui fait limite avec la gare, sert de lieu de rencontre pour les délinquants qui opèrent sur la gare. Une fois leurs forfaits commis, les délinquants n'ont aucune peine à sauter la clôture ou de ce qui

¹ Terme malinké (langue parlée dans le Nord de la Côte d'Ivoire) signifiant littéralement "Village de marchés", qui fait référence aux femmes qui vont dans les zones rurales de production de produits vivriers pour les acheter bord-champ. Ces produits sont ensuite convoyés sur Abidjan principalement pour alimenter les marchés des communes du district et des villes environnantes.

² Terme issu de l'argot ivoirien (noussi) qui signifie se débrouiller.

en reste (une partie de cette clôture s'est effondrée) de cet établissement afin de s'y réfugier, de fumer la drogue tranquillement mais aussi de faire un partage de leurs butins. Un photographe qui a été l'une de leurs victimes nous confiait à la gare UTB : « **Le lycée est devenu leur repère. Ils font tout là-bas. Ils partagent leurs butins, ils fument là-bas.** ». LOUKESS, agent de sécurité à UTB, pense que la drogue est l'élément clé qui pousse les délinquants à agresser. Il affirme : « **Ce sont des cabris morts¹, ils volent pour aller chercher de quoi fumer la drogue. Sinon actuellement tout le monde est galère², mais ce n'est pas tout le monde qui agresse. Je pense que la drogue y est pour beaucoup** ». Décrivant les hauts lieux de consommation de drogue (fumeurs), il poursuit : « **Leur ancien coin à Adjamé, c'était à gbêba³ et le fumoir du lycée Technique qui existe toujours. Ils paient leur transport pour aller se faire bien⁴ avant de revenir agresser encore** ».

KOUADIO Kouakou alias Baoulé, chef de gare à SBTA (DIVO) ne dit pas autre chose : « **Ce sont les fumeurs de drogue qui agressent. A chaque arrêt⁵, il faut qu'ils aient de l'argent sur eux pour aller à Adjamé, c'est-à-dire fumer la drogue car il y a beaucoup de fumeurs là-bas. A poy⁶ ici, il y a un fumoir à Yaoséhi qui est toujours présent.** ». Il poursuit : « **La plupart des voleurs ont besoin de doses fortes (PAO, crack ou cailloux, Rivot⁷). Les petits fument l'herbe de Dieu⁸ ou Skintch. Quelqu'un qui prend PAO peut se maîtriser facilement par rapport à quelqu'un qui prend Rivot.** ».

Comme tous ces témoignages le confirment, le fait pour ces délinquants de consommer des substances psychotropes les plonge dans un cycle d'agressions et de violences sans fin. L'accoutumance à la drogue ainsi qu'à toutes ces substances illicites, conduit ces délinquants à mettre tout en œuvre pour avoir de quoi pouvoir s'acheter leur dose car il y va de leur vie, surtout pour ceux qui consomment les drogues fortes. Ils n'hésiteront en aucun cas à faire feu ou à vous agresser à l'arme blanche si vous essayer d'opposer une quelconque

¹ Terme issu du (noussi) signifiant des individus qui n'ont peur de rien, qui ne redoutent rien.

² Terme issu du (noussi) signifiant une situation financière difficile, manque d'argent.

³ Nom du fumoir qui était situé sur l'ancien terrain de l'Eglise Méthodiste, qui sert actuellement de gare pour les gbakas et autres wôrô-wôrôs.

⁴ Terme qui signifie, aller se procurer du plaisir. En l'occurrence, leur plaisir proviendrait de la drogue qu'ils fument.

⁵ Terme qui signifie à tout moment.

⁶ Verlan (inversion des syllabes) contracté, utilisé pour désigner la commune de Yopougon.

⁷ Rivot est le terme contracté de RIVOTRIL (Clonazépam) qui est un antiépileptique de la famille des benzodiazépines. C'est un somnifère et hypnotique.

⁸ L'herbe de Dieu fait référence au cannabis qui est une plante réputée pour ses effets euphorisants et le "voyage" qu'il permet au consommateur de faire. Ainsi, il arrive que certains consommateurs disent voir Dieu quand ils fument cette herbe. D'autres voient des sons et entendent des images. D'où son nom.

résistance, surtout lorsqu'ils ressentent le syndrome de sevrage avec tout ce que cela produit comme souffrance pour ces derniers.

1-2-5- Inorganisation dans le milieu des coxers et des charretiers

Le milieu des coxers, au niveau de la gare de Yopougon SIPOREX, est inorganisé. En effet, il n'y a aucune démarche particulière à suivre, encore moins de formation à suivre pour devenir coxer. Pour "coxer", il faut avoir pour soi le courage, l'abnégation et être extraverti car ce dernier doit faire face à des personnes qu'il ne connaît pas. Aussi, doit-il avoir une capacité de persuasion afin de se montrer assez convaincant pour conduire les passagers, avec lui, dans la gare désirée. Cette situation, de "libéralisme" à outrance quant à l'insertion d'une tierce personne dans ce milieu, constitue une porte ouverte à toute forme de dérapages. Comment pourrait-on reconnaître quelqu'un qui "coxe" dans cette gare d'une autre personne qui y vient pour d'autres desseins ?

A ce propos, cette situation de confusion, qui règne quant à la distinction formelle à faire pour reconnaître un coxer, semble faire le lit de la délinquance. M. YAO Honoré, chef de gare d'UTB, s'interroge : « **Comment reconnaître un véritable coxer de celui qui ne l'est pas ?** » Il poursuit : « **C'est le cas d'un vieux qui s'est fait voler ses bagages. De jeunes gens, se réclamant être des coxers et prétextant l'aider à transporter ses bagages, ont profité de l'embouteillage pour s'évanouir dans la nature avec les affaires du vieux. Il avait une forte somme d'argent sur lui, car il allait aux funérailles** ». LOUKESS, agent de sécurité à UTB, pense que : « **Ceux qui se font passer pour les coxers, ce sont eux qui agressent sur la gare** ».

Par ailleurs, certains charretiers ou "pousseurs de brouette" de par leurs agissements tendent à jeter le discrédit sur l'ensemble de la corporation. Selon M. KONE, chef de gare à MADEP (AZAGUIE) « **A partir de 20 heures - 21 heures, les jeunes coxers et les pousseurs de brouette envahissent la voie et certains parmi eux profitent pour agresser** ».

Quant à KOUADIO Kouakou, alias Baoulé, chef de gare de SBTA (DIVO), il est d'un autre avis : « **Dans la gare les petits pousseurs de brouette ou les coxers ne volent pas. Ce sont ceux qui ne font rien sur la gare qui volent. Ils rodent sur la gare cherchant des gens à voler** ». Cependant, il reconnaît à mots couverts les actes indéliques posés par certains coxers : « **Comme dans tous les secteurs d'activité, il y a des personnes qui posent des actes qui ternissent l'image de toute la corporation. C'est la même chose ici, chez les coxers. Quelques-uns parmi eux agressent. Comme on le dit, quelques graines d'arachide dans un sac finissent par faire pourrir le sac entier** ».

Le désordre qui règne dans le milieu des coxers est semble-il favorable à la persistance de la criminalité sur les gares routières. L'impossibilité formelle quant à la distinction d'un coxer de celui qui ne l'est pas, est un facteur qui sème le trouble et le doute dans l'esprit des usagers des gares routières. Cet état de fait est astucieusement exploité par les délinquants sur la gare afin de pouvoir exercer, sous le manteau de coxer, leurs activités criminelles. Certes, il existe certains coxers qui attirés par l'appât du gain facile n'hésitent pas à passer de l'autre côté de la frontière, c'est-à-dire de la légalité à l'illégalité.

La question de l'inorganisation dans ce secteur d'activité qui fait vivre de nombreuses personnes mérite d'être analysée afin qu'une ébauche de solution puisse être envisagée. S'il y va de la sécurité des usagers des gares routières, il y va aussi de la crédibilité d'un secteur d'activité qui fait vivre d'honnêtes personnes. A cet effet, Dieudonné charretier à SIPOREX déclare la somme d'argent qu'il gagne par jour : « **Je gagne en moyenne 1000 Francs. Il y a des jours où je peux gagner 2000 à 3000 Francs. Je préfère faire ça que de rester à la maison pour tendre la main. Ici je gagne de quoi m'occuper de moi et de ma mère** ». Nous constatons que ce jeune homme gagne environ 30.000 Francs par mois. Cette coquette somme obtenue est, semble-il, capable de le mettre à l'abri du besoin, mais surtout de l'éloigner de l'oisiveté, qui dit-on, est source de tous les vices.

1-2-6 Manque de cohésion des syndicats

Le manque de cohésion des syndicats au niveau de la gare SIPOREX est aussi patent que dans les deux gares précédentes (Ancienne gare d'Adjamé et Nouvelle gare d'Adjamé). Le nombre pléthorique de syndicats dans le milieu des transports est plus un handicap qu'un atout dans la mesure où il conduit ces derniers dans une certaine léthargie. Tout cet imbroglio que l'on constate au sein des syndicats, se manifeste de la même manière dans toutes les gares routières. Par conséquent, tous les éléments énumérés, pour les gares d'Adjamé concernant le manque de cohésion et cette forme d'apathie au sein de cette pléthore de syndicats, valent pour toutes les autres gares routières (Yopougon SIPOREX, Gagnoa gare à Abobo et gare de Bassam à Treichville).

1-2-7 Présence des forces de sécurité publique

Les forces de sécurité publique affectées à la sécurité des personnes et des biens dans la gare routière de Yopougon SIPOREX sont la Police Nationale et la Gendarmerie Nationale.

Dans les faits, ce sont les éléments de la Police Nationale que nous remarquons sur cette gare. La seule présence dissuasive à laquelle nous avons assisté durant la période où nous étions sur cette gare, est celle des forces de la Police Nationale. Les éléments de la

gendarmerie aperçus en ces lieux étaient de passage pour une autre destination. Ils n'ont aucune présence dissuasive sur cette gare.

La présence des éléments de police s'observe à des endroits bien précis. Ainsi, ces derniers se trouvent à la descente de l'échangeur qui mène les automobilistes dans la commune de Yopougon. Occupés à une mission de contrôle des documents administratifs des véhicules ou de régulation de la circulation routière au rond-point de SIPOREX, ces éléments (de la Compagnie Républicaine de Sécurité (CRS)) postés à ces endroits influencent très peu de par leur présence l'attitude des délinquants.

Cette présence statique et non mobile desdites forces, offre une certaine certitude aux délinquants qu'à tel moment de la journée, ils peuvent dans les zones de la gare où la présence des forces de sécurité publique n'est pas effective, passer à l'action sans craindre une réaction de ces forces.

A cet effet, le commissaire LEZOU Arthur s'explique : **« J'ai deux (02) éléments qui sont postés en permanence à la gare de SIPOREX, de jour comme de nuit. J'ai une zone d'environ 6 Km² sous ma compétence. Cette zone est très habitée et c'est le centre de Yopougon. Il y a 64 éléments de police au 16^{ème} Arrondissement, moi, y compris. Il y a 49 éléments chargés de la sécurité (c'est-à-dire des sous-officiers) dont 10 grands malades. Donc pour être un peu plus efficace avec l'effectif que j'ai, nous avons 2 brigades de 15 éléments chacune. Avec tout ce qui peut arriver en termes d'indisponibilité, c'est environ 12 éléments qui sont opérationnels par brigade. Il faut que sur les 12 il y en ait au poste pour les affaires administratives (recevoir les plaintes et autres tâches), il en faut qui aille avec les officiers pour les différentes enquêtes en cours. L'un dans l'autre vous comprenez que ma marge de manœuvre est assez réduite. »**. Que peuvent faire deux éléments postés en permanence dans une gare où la densité des personnes est élevée ? Comment peuvent-ils sécuriser efficacement une zone de 2,5 hectares ? Peuvent-ils uniquement par leur présence être assez menaçants, à tel point que les délinquants n'osent pas braver leur autorité pour passer à l'acte ? A toutes ces questions, nous ne pouvons que répondre par la négative, car pour qu'une prévention dissuasive soit efficace, il faut qu'elle réduise au maximum les opportunités permettant aux délinquants d'agir. Dans ce contexte, cela ne saurait être le cas dans la mesure où il serait impossible de voir deux éléments avoir une présence assez dissuasive pour toute une surface de 2,5 hectares.

Les usagers des gares routières ont une appréciation assez particulière de la présence de ces forces de sécurité publique et de l'impact qu'une telle présence pourrait avoir sur la réduction de l'insécurité. Ainsi, KOUADIO Kouakou alias Baoulé, chef de gare à SBTA

(DIVO), déclare : « **Ici chacun est son gardien. Les policiers n'ont pas le temps pour nous. Ils sont occupés ailleurs donc nous assurons nous-mêmes notre sécurité** ». Mlle KONE Kadi, vendeuse de produits vivrier confirme : « **Moi je ne vois pas le travail que les policiers font sur la gare ici. On ne les voit jamais quand on a besoin d'eux. Si tu les vois, c'est qu'ils sont de passage. Ils ne se promènent pas dans la gare et n'essaient pas de voir si tout va bien ou pas. En plus, il ne sont pas nombreux** ». A la question de savoir, si la présence des forces de sécurité publique était suffisante pour assurer la sécurité des personnes et des biens, M. YAO Honoré, chef de gare à UTB, est catégorique : « **Non, on ne les voit pas trop sur la gare. Nos clients sont souvent victimes de vols en venant sur notre gare. S'ils étaient suffisamment présents ces agressions auraient du mal à se produire** ».

Ici, à la gare de SIPOREX, la présence des forces de l'ordre n'est pas aussi visible que cela. Cette présence peu importante des éléments des forces de sécurité publique sur les gares routières est plus le résultat d'un manque d'effectif que de toute autre chose. Cet état de fait est perçu par les populations sur cette gare dans la mesure où 89% des personnes enquêtées ont déclaré observer une absence des forces de sécurité publique ou à tout le moins leur manque de visibilité. Cette faiblesse de la présence policière sur cette gare justifierait semblait-il en partie la délinquance qui sévit dans ce lieu.

CUSSON (2008b : 54) à propos de la prévention situationnelle montre que « *Par sa présence visible, l'agent en uniforme (agent de sécurité) leur (délinquants) fait savoir qu'il leur coûtera s'ils passent à l'acte* ». A ce niveau la présence visible des agents de sécurité publique en uniforme, donne un signal sur les risques encourus au cas où les délinquants décidaient d'accomplir leurs activités criminelles. Cette présence dissuasive serait de nature à influencer la décision du délinquant quant au passage à l'acte qu'il envisagerait. Cette conception de CUSSON rejoint celle qu'il avait émise quelques années auparavant. CUSSON (2002) pense que la prévention situationnelle apparaît ici comme un langage, comme un mode de communication, qui au moment opportun, s'exprime non par les mots, mais par les choses. Ce message non verbal que les forces de sécurité émettent est perçu par les délinquants qui en retour, de par leur désistement, montrent qu'ils l'ont bien intégré dans leur compréhension. Si d'aventure quelques-uns parmi eux, malgré cette présence dissuasive, arrivaient à passer à l'acte, la répression qui devrait s'ensuivre devrait être à même de décourager d'éventuels imitateurs.

1-3 Gare d'Abobo (Gagnoa gare)

1-3-1 Etat de la gare

La gare d'Abobo (Gagnoa gare) est, en termes de surface, la troisième des gares prises en compte dans la présente étude. D'une surface d'environ 1 hectare, la gare d'Abobo s'étend sur une distance d'environ 200 mètres.

De par sa configuration actuelle, cette gare porte toutes les caractéristiques d'une gare spontanée. Composée de hangars ou de petits bâtiments servant de bureau pour les compagnies de transport, cette gare n'a aucun aspect, dans sa construction d'une gare construite avec un système architectural intégré. En effet, l'absence de clôture au niveau de cette gare, offre l'opportunité à n'importe quel individu d'y accéder, de poser un quelconque acte et d'y ressortir en toute quiétude. Il n'y a pas de délimitation formelle entre l'espace de la gare et les zones d'habitation à proximité. Il est très facile de passer d'une compagnie de transport à une autre, car ces compagnies ne sont pas dotées de clôture. S'il en existe, elles sont souvent constituées de claies, car les bâtiments sont pour la plupart contigus. Ce qui vient confirmer cette impression de gare de fortune.

En outre, l'absence de parking, due à l'étroitesse de cette gare, a conduit les véhicules à utiliser les trottoirs comme des parkings. Ce qui crée de nombreux désagréments, car les piétons sont obligés de disputer la voie avec les véhicules ou de se faufiler entre les véhicules garés sur les trottoirs.

Au niveau de l'éclairage public, la gare est partiellement éclairée. Le fait qu'elle soit située à quelques mètres du boulevard principal qui traverse toute la commune d'Abobo, cette gare devrait recevoir un éclairage suffisant. Mais il n'en est pas le cas, car il y a des poteaux électriques qui ne sont pas fonctionnels. A ce sujet, M. KOFFI, vendeur de boissons alcoolisées, confirme : « **L'éclairage au niveau de la gare ici n'est pas totale. Il y a des lampadaires qui ne marchent pas, ce qui fait qu'il des endroits où il n'y a pas d'éclairage** ». A ce niveau, 35% des personnes interrogées incriminent ce problème comme facteur favorisant l'insécurité sur la gare.

En somme, l'éclairage partiel de la gare offre des opportunités aux délinquants qui profitent des zones d'ombre pour passer à l'acte. Le fait que la gare n'ait pas été construite selon un plan architectural intégré semble justifier ces agressions sur la gare. Car cette conception architecturale intégrée aurait permis de prendre en compte un certain nombre de facteurs dans la réalisation de cette gare. Mais, comme nous le constatons, cette gare, de par son aspect, a tous les éléments qui font d'elle une gare spontanée c'est-à-dire une gare qui

s'est construite selon les infrastructures que chaque compagnie de transport a implantées. C'est cette mosaïque de construction qui a produit la gare que nous voyons.

1-3-2 Densité du trafic

Si la densité du trafic, au niveau de cette gare, est loin d'être comparable à celle des gares d'Adjamé et de Yopougon, elle est d'un niveau moyen à Gagnoa gare.

Dans cette foule d'usagers de cette gare, il y a une population cosmopolite constituée de voyageurs, de transporteurs, de commerçants et d'individus oisifs qui y flânent. Cette dernière catégorie d'individus est, selon nos enquêtés, responsable de l'insécurité qui règne sur cette gare. 95% des enquêtés leur imputent la responsabilité quant aux diverses agressions observées sur cette gare.

A cet effet, M. KOFFI, commerçant de boisson alcoolisées déclare : « **Il y a trop de vagabonds, ils ne font rien sur la gare, mais ils sont sur la gare. On ne sait pas ce qu'ils cherchent. Ce sont eux qui agressent sur la gare ici.** ». M. OUATTARA Seydou, chef de gare, ajoute : « **Ce sont les vagabonds qui traînent sur la gare qui sont à la base de cette insécurité. Voyez, il y a un monsieur qui devait effectuer un mandat pour BONDOUKOU et qui s'est fait, de façon rusée, expropriée son argent. Deux individus qui avaient suivi la scène, se faisant passer pour les neveux de l'expéditeur, ont fini par convaincre le chauffeur de leur remettre l'argent. Ce qui a été fait. Moi-même, j'ai été victime à deux reprises de ces vagabonds. Ils m'ont volé mes portables** ». M. BABA, vendeur de téléphones portables, n'est pas en reste : « **Les petits vagabonds opèrent à toute heure, mais les braqueurs, eux opèrent la nuit, car ici c'est une gare et il y a toujours du monde** ».

Cette affluence observée sur les gares est un facteur de risque dont profite parfaitement les "vagabonds" qui sont sur la gare pour mettre en œuvre leurs stratégies d'action.

La densité, des personnes et du trafic sur cette gare d'Abobo, sert de moyen de protection pour ces délinquants qui l'utilisent comme un atout dans la réalisation de leurs activités criminelles.

1-3-3- Circulation de biens et de monnaie fiduciaire

Comme toutes les gares routières, la gare routière d'Abobo (Gagnoa gare) ne fait pas exception au fait qu'elle est un lieu où l'argent et les biens de fortes valeurs circulent. A ce titre, la présence des commerçants, des voyageurs et autres transporteurs favorisent cette circulation des biens, ce, en tenant compte des différentes transactions qui sont faites. Cette circulation des biens attirent les délinquants qui viennent en ces lieux pour semble-t-il s'emparer desdits biens.

M. KONATE Seydou, commerçant d'appareils électroniques, croit savoir : « **Les petits vagabonds qui sont sur la gare, ils ne travaillent pas mais sont toujours présents. Si ce n'est pas pour voler l'argent des femmes qui viennent tôt le matin sur la gare, je ne peux pas comprendre que quelqu'un se lève le matin et vienne sur la gare pour traîner comme ça.** ».

M. KAMAGATE Alidou, vendeur d'igname, pense pour sa part que : « **Les voleurs qui sont sur la gare viennent pour prendre facilement ce que les gens ont souffert pour avoir en un instant. Ils volent l'argent des gens, si ce n'est pas pour aller fumer la drogue, c'est pour faire quoi encore ?** »

Mlle CISSE Rokia, voyageuse, raconte la mésaventure qu'a connue l'une de ses cousines dans cette gare d'Abobo : « **Elle venait d'arriver de BONDOUKOU aux alentours de 21 heures. Elle se dépêchait pour quitter la gare et prendre son taxi pour aller à la maison. C'est ainsi que sont sortis de la pénombre trois individus avec des couteaux qui l'ont dépouillé de son portefeuille, son téléphone portable et ses effets vestimentaires. Elle avait 50.000 Francs qu'elle devait utiliser pour acheter ses fournitures scolaires.** »

Cette insécurité qui se manifeste dans cette gare, pourrait être comprise en se basant sur cette idée de CUSSON (1990). Pour lui, la croissance des opportunités stimule celle du crime. Plus les opportunités criminelles sont grandes, plus il y aura de crime. Cependant cette tendance peut être inversée, si et seulement si le contrôle social et la sanction pénale sont appliqués, en agissant comme des freins à cette criminalité.

La circulation des biens sur cette gare semble avoir une place prépondérante dans la délinquance et la criminalité qui sévissent en ce lieu. Les délinquants et autres criminels qui rodent sur la gare sont en quête de biens pouvant leur fournir des ressources pour satisfaire leurs besoins. Besoins qui sont la plupart du temps orientés vers la consommation de drogue et autres substances illicites.

1-3-4- Présence de lieu de prostitution et de fumeurs

La taille de la gare (quelques centaines de mètres carrés) et le fait qu'elle soit située le long du boulevard semble expliquer le fait que l'on ne rencontre pas sur cette gare des lieux de prostitution et de fumeurs. Ces lieux étant pour la majeure partie des endroits dissimulés afin que seules les personnes du milieu puissent fréquenter discrètement ces lieux de trafics en tous genres. Ces endroits, que fréquente la pègre, se doivent d'être cachés afin de ne pas attirer l'attention des forces de sécurité publique sur les activités illicites qui s'y passent.

Cependant, il existe des endroits dans les environs de la gare où les jeunes toxicomanes se rendent clandestinement pour aller assouvir leurs pulsions toxicomaniaques. Ainsi, selon les informations recueillies, il existe des fumoirs à derrière rail¹.

A ce propos, les dires de Sêguê, sont assez révélateurs : **« Les petits qui volent sur la gare vont pour la plupart avec ça à derrière rail pour vendre et fumer la drogue. Il y en a qui viennent avec ça (objets volés) d'Adjamé (gares d'Adjamé) car ici c'est leur secteur. Ils mettent souvent leurs kens² en garant³ chez le dealer afin de prendre leur dose. Car il y a des moments où ils ne gagnent pas vite preneurs⁴ donc ils mettent ça en garant chez le gérant du fumoir »**. CUSSON (1992) a perçu l'impact de la toxicomanie sur la délinquance. Ainsi, selon lui, l'étroitesse du rapport qui lie la délinquance et les toxicomanies (incluant l'alcoolisme) est un des faits les mieux établis en criminologie. Aussi, remarque-t-il que dans les aires de délinquance⁵, les taux d'alcoolisme et de toxicomanie sont particulièrement élevés.

Nous pouvons retenir que cette gare ne contient, certes, pas sur son territoire des lieux destinés à la prostitution et à la consommation des drogues et autres substances illicites. Toutefois, il convient de noter que ces délinquants toxicomanes, pour assouvir leurs besoins en consommation de drogue, se rendent dans les fumoirs situés aux alentours de la gare.

1-3-5- Manque de cohésion des syndicats

Nous ne reviendrons pas, à ce niveau sur les caractéristiques évoquées, en ce qui concerne le manque de cohésion des syndicats dans les gares d'Adjamé et de Yopougon. A la différence des autres gares routières, ici les représentants des syndicats ont un rôle plus important qu'ils jouent dans la gestion de cette gare. En effet, les représentants des syndicats gèrent cette gare en imposant des règles aux transporteurs installés sur les lieux. Ils leur font souvent de la concurrence déloyale en prenant des véhicules en location qu'ils mettent sur certaines lignes. Ainsi, en baissant les coûts ils récupèrent une partie de la clientèle des autres compagnies de transport. Garés à quelques mètres de la gare, ils font du racolage auprès des voyageurs dans le but de les conduire à bord de leurs véhicules. C'est cet état de fait que M. OUATTARA Seydou, chef de gare dans une compagnie desservant la ville de

¹ Nom d'un quartier, de la commune d'Abobo, situé à 2 ou 3 kilomètres de la gare.

² Terme (noussi) tiré de l'argot ivoirien qui signifie chose. En l'espèce c'est l'objet qui a été volé.

³ Terme (noussi) tiré de l'argot ivoirien qui signifie gage. Ici, les délinquants laissent les objets volés entre les mains du gérant du fumoir afin qu'en contrepartie ils puissent avoir leur dose de drogue.

⁴ Terme (noussi) tiré de l'argot ivoirien qui signifie acheteur. Dans ce contexte, il s'agit du receleur qui est défini comme un acheteur.

⁵ Aires de délinquance, ce terme fait référence aux lieux situés dans les zones urbaines où se concentrent les délinquants.

BONDOUKOU, dénonce : **« Ici ce sont les syndicats qui règnent. Ils font la pluie et le beau temps. Ils créent des lignes parallèles afin de casser les prix. Ils n'ont pas de gare et de charges donc ils peuvent se le permettre ».**

M. KABRAN Daniel, chef de gare d'une compagnie desservant la ville d'AGNIBILEKROU, confirme : **« Les syndicats nous imposent des choses dont nous ne pouvons, nous dérober. Tu veux ou tu ne veux pas, tu vas faire. Les responsables de ces syndicats cautionnent les actes posés par ces syndicalistes sur le terrain ».**

Comment comprendre de telles attitudes de la part de ces syndicalistes ? Eux qui sont censés garantir et préserver les intérêts moraux et financiers de ceux qui les ont mandatés pour les représenter auprès des autorités compétentes. Cette attitude pourrait être comprise à l'aune de la cupidité, d'une part, qui anime ces syndicalistes, mais surtout de la terreur dans laquelle ils ont plongé leurs collègues transporteurs. Usant de la violence et des intimidations, ils imposent leurs points de vue aux autres adhérents ou non de leurs structures syndicales. Pour sauver leurs activités et leur intégrité physique les transporteurs préfèrent se soumettre aux règles édictées par ces représentants syndicaux. C'est sous forme de résignation que M. OUATTARA déclare **« Tu vas faire comment. Si tu es le seul à t'opposer à leurs décisions, ils vont venir détruire tes affaires. Comme chacun veut sauver son pain, personne n'est prêt à aller contre leurs décisions. Donc, on regarde jusqu'à ce qu'un jour ça change ».** C'est ce constat qu'il nous a été donné d'observer dans cette gare durant notre séjour dans cette gare.

1-3-6- Présence des forces de sécurité publique

Les forces de sécurité publique à qui revient la sécurisation de cette gare sont les éléments de police du 32^{ème} Arrondissement et ceux de la brigade de gendarmerie d'Abobo.

Le constat qu'il convient, ici, de faire c'est que durant notre séjour sur cette gare, nous n'avons jamais aperçu de forces de sécurité publique sur cette gare dans un but de prévention dissuasive. Lorsque nous avons aperçu les forces de sécurité publique à cet endroit, il s'agissait de patrouilles à bord de véhicules.

Les populations enquêtées sur cette gare sont unanimes pour reconnaître l'absence des forces de sécurité publique sur cette gare. A ce propos, 96% des enquêtés déclarent une absence totale des forces de sécurité publique sur cette gare. Cette absence des forces de sécurité publique est dénoncée par ces populations. M. KOFFI, commerçant de boissons alcoolisées, constate : **« Avant la crise, ils (forces de sécurité publique) ne s'occupaient pas de la gare. Mais maintenant c'est beaucoup plus grave ».** Pour M. KABRAN Daniel, chef de gare : **« Les forces de l'ordre ne viennent pas sur la gare. Elles sont totalement**

absentes d'ici, alors que nous sommes à quelques mètres de la brigade de gendarmerie. C'est à croire qu'ils ne se préoccupent pas de notre sécurité ». Quant à M. BABA, commerçant de téléphones portables, il semble d'un autre avis : **« Avant la crise, on ne voyait pas les forces de l'ordre sur la gare, mais maintenant grâce aux FRCI qui patrouillent souvent, on les voit un peu »**.

Les forces de sécurité concernées par la sécurisation de la gare, tout en reconnaissant cette absence, la justifient. Le commissaire du 32^{ème} Arrondissement, SIDIBE Mouanin déclare : **« Nous avons compétence sur les zones suivantes : N'Dotré, PK 18, Sainte foi, Avocatier, Agnissankoi, Gagnoa gare. Pour assurer la sécurité de cette grande zone, je dispose de 32 éléments tous corps confondus (officiers et sous-officiers). Pour essayer d'être un peu présent partout nous faisons des patrouilles. Nous ne pouvons pas maintenir un certain nombre d'éléments constamment sur la gare, car notre effectif ne nous le permet pas »**

Le commandant de la brigade ne dit pas autre chose : **« Nous avons une grande zone à sécuriser. Il faut qu'il y ait des éléments à la brigade pour recevoir les plaintes, pour faire les enquêtes en découlant et saisir les procès-verbaux. Tout ce travail doit se faire avec 35 éléments. C'est très compliqué, c'est la raison pour laquelle nous préférons faire des patrouilles dissuasives pour marquer notre présence dans cette zone. Vous voyez que je ne peux pas mettre des éléments à tout moment sur cette gare »**.

A la gare d'Abobo, la présence peu visible des forces de sécurité publique, voire leur absence serait favorable aux délinquants qui profitent pour poser leurs actes délinquants sans avoir à redouter une quelconque intervention de ces forces de sécurité publique. L'absence d'une quelconque prévention dissuasive expliquerait en partie l'insécurité qui sévit dans cette gare. L'absence du gendarme¹ et cette peur qu'elle implique, comme le dit CUSSON (2008b), enverrait un signal positif aux délinquants qui seraient alors plus enclin à poser des actes délinquants sans rien avoir à redouter.

1-4 Gare de Treichville (Gare de Bassam)

1-4-1 Etat de la gare

La gare de Bassam est une gare qui, de par sa configuration architecturale, offre très peu d'opportunités criminelles. En effet, dotée d'une clôture et de points d'accès formels cette gare est aux antipodes des gares précédemment énumérées. La construction de l'immeuble situé à l'opposé de la gare a aidé dans l'aménagement de cette gare qui autrefois était une gare

¹ Le gendarme est perçu, ici, comme celui qui est garant de la sécurité publique des personnes et des biens. En l'occurrence il s'agit des forces de Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale.

sans aucune délimitation formelle. L'audit de sécurité¹, comme le dit MIGNAULT (2008), effectué sur ce site nous a permis de déterminer un certain nombre d'éléments susceptibles de nous informer sur les vulnérabilités de cette gare.

Certes, cette gare a de nombreux éléments susceptibles de faire baisser les opportunités criminelles, mais il n'en demeure pas moins qu'il existe quelques faiblesses au niveau sécuritaire. Pour ce faire, les agents de sécurité privée, postés à l'entrée de la gare, ne jouent pas un véritable rôle de contrôle des personnes qui accèdent à la gare, mais plus un rôle de surveillant des activités et autres mouvements qui se passent sur la gare. Au nombre de deux (02), ils ne disposent que de leurs matraques comme armes de défense, et leur nombre semble peu important pour avoir un impact assez considérable au niveau de la prévention dissuasive. Vu le niveau des risques actuels, ces équipements semblent convenir à la situation sécuritaire qui règne dans cette gare.

Au-delà de l'aspect gestion de la sécurité sur la gare, il faut reconnaître qu'il y a un véritable problème d'éclairage public. A ce propos, M. KOUAME Noël, chargeur à la gare STB, affirme : « **La gare n'est pas trop bien éclairée, ce qui fait que la nuit, il y a des endroits aux alentours de la gare qui sont dans l'obscurité** » M. ELLO, chef de gare de STA (BONOUA) ne dit pas autre chose : « **Il y a des lampadaires aux alentours de la gare, mais ceux-ci ne sont pas fonctionnels. Nous l'avons, à plusieurs reprises signalés, aux autorités compétentes mais jusque-là c'est la même situation qui demeure** ».

A ce niveau 100% des personnes enquêtées reconnaissent de véritables problèmes en matière d'éclairage public. S'il est vrai que les compagnies situées sur cette gare disposent d'un éclairage pour leur compagnie, celui-ci n'est pas suffisant pour éclairer les alentours de la gare. Ce qui fait que certains délinquants qui sont dans les environs profitent de cette obscurité pour passer à l'acte.

L'un des problèmes auquel cette gare est confrontée est le vol des bagages des voyageurs. En effet, l'absence de contrôle et de vigilance évoqués plus haut, profitent à de nombreux délinquants, qui, se faisant passer pour des voyageurs entrent dans la gare afin de disparaître avec les affaires des voyageurs. M. ELLO, reconnaît l'ampleur du problème : « **Les vols de bagages sont un véritable phénomène. Nous avons engagé des jeunes pour la sécurité mais ce phénomène continue, car ils ne peuvent pas tout voir** ». M. AHUA Barthélémy, chef de gare d'une compagnie desservant la ville d'ASSINIE, poursuit : « **A la**

¹ L'audit de sécurité ou relevé de sécurité est un examen méthodique d'une organisation ou d'un site qui vise à identifier ses risques, ses vulnérabilités, et les faiblesses de ses protections, à statuer sur son niveau de sécurité et à recommander des solutions aux problèmes identifiés.

gare de Bassam, ce sont les petits voleurs de bagages qui sévissent, ici, souvent». M. KOUAME Noël, chargeur à la gare STA (BONOUA), affirme : « **Ce sont les petits vagabonds qui sont autour de la gare qui entrent pour venir voler les portables et les bagages.** ».

Si au niveau architectural la gare offre peu d'opportunités aux délinquants, ces derniers profitent des failles inhérentes à la gestion actuelle de la sécurité sur la gare.

1-4-2 Densité du trafic

La densité au niveau de la gare de Bassam est très loin de l'affluence observée dans les gares d'Adjamé et de Yopougon. Cependant, l'affluence en ce lieu est assez moyen, parce que les villes desservies servent la plupart du temps de lieu de résidence et de villégiature à de nombreux abidjanais. Chaque jour, ils viennent travailler à Abidjan puis rentrent se reposer dans ces villes du Sud-est de la Côte d'Ivoire.

Eu égard à cette affluence, certains délinquants profitent de ce fait pour se mêler à cette foule de voyageurs et de commerçants pour exercer leurs activités criminelles. Pour cela, ils n'hésitent pas souvent à se faire passer pour des passagers afin d'accéder un peu plus facilement à la gare. M. AHUA Barthélémy, s'exprime à ce sujet : « **Il y a des délinquants qui se mêlent à la foule des passagers pour accéder à la gare. Il y en a qui se font passer pour des passagers et s'installent avec eux sur les sièges réservés à cet effet. Si vous manquez de vigilance dans la surveillance de vos bagages, vous risquez de les perdre car ils les emporteront discrètement sans éveiller les soupçons** ».

Le vol des bagages est l'un des véritables problèmes de sécurité auquel sont confrontés les transporteurs sur cette gare. Ces vols sont souvent le fait de jeunes porteurs de bagages qui opèrent sur la gare. Ces vols ont jeté un discrédit sur les compagnies de transport qui ont pris des mesures pour éviter que n'importe quelle personne touche aux bagages de leurs passagers. Pour cela, M. ELLO, chef de gare à STA (BONOUA) affirme : « **Nous avons constaté qu'à un moment, il y avait tellement de désordre dans la gare. Il y avait de nombreux petits porteurs de bagages qui travaillaient sur la gare. Les clients se plaignaient souvent de la perte de leurs affaires. Pour mettre fin à tout cela, j'ai recruté deux jeunes qui font ce travail sur ma gare. J'ai chassé tous ces petits voleurs.** ».

M. AHUA Barthélémy, chef de gare dans une compagnie desservant la ville d'ASSINIE, insiste : « **Nous nous organisons pour identifier les porteurs sur notre gare. Nous le faisons afin de mieux sécuriser notre gare** ».

La densité des personnes fréquentant la gare semble être un facteur concourant à la commission de ce type d'infractions. La densité sert de protection aux délinquants car ces

derniers l'utilisent pour se fondre dans la foule. L'une des caractéristiques de la foule étant l'anonymat, il va de soi que les délinquants n'aient aucune peine à s'intégrer à celle-ci et opérer facilement. Aussi, convient-il de noter que les lieux où l'on note une affluence de personnes, les délinquants ne sont jamais loin, surtout lorsque les personnes qui constituent cette foule ont des objets et des biens de valeurs à soustraire.

1-4-3 Circulation de biens et de monnaie fiduciaire

La gare de Bassam est une gare où le commerce n'est pas assez présent, il est assez marginal en ce lieu. Cela est certainement dû à l'étroitesse de la gare. Cette faiblesse voire l'inexistence du commerce réduit fortement la masse d'argent qui circule sur cette gare, car ces derniers sont de grands utilisateurs de monnaie fiduciaire. Les seuls détenteurs de cette monnaie fiduciaire sur cette gare sont les voyageurs et les transporteurs. Au niveau des biens en circulation, ils sont de divers types. Ils partent des appareils électroniques (Téléphones portables, ordinateurs portables...), en passant par les objets de valeurs (bijoux) pour arriver aux effets vestimentaires. Tous ces biens attirent l'attention des délinquants qui usent de malice et de ruse pour les subtiliser sur le territoire de la gare routière et de violence (armes blanches et à feu) aux alentours de la gare, surtout de nuit. Les vols astucieux sont les plus pratiqués sur le périmètre de la gare de Bassam.

1-4-4 Présence des forces de sécurité publique

La présence des forces de sécurité publique sur la gare Bassam n'est pas assez remarquable. En effet, il n'y a pas de présence continue de leur part sur la gare et aux alentours. Leur présence sur la gare et aux alentours s'observent à travers les patrouilles qu'elles effectuent, soit de manière pédestre ou à bord de véhicules. Les usagers et autres acteurs des gares routières se prononcent. A ce sujet, 100% des personnes interrogées ont admis que la présence des forces de sécurité publique est peu visible et fugace.

M. AHUA Barthélémy, chef de gare dans une compagnie desservant la ville d'ASSINIE, déclare : « **Nous voyons souvent les éléments de la police et de la gendarmerie passer. Ils sont souvent en voiture ou à pieds.** ».

Mlle NEBOUT Anicette, voyageuse ajoute : « **Je voyage très fréquemment. Je vois les forces de l'ordre patrouiller, souvent, aux alentours de la gare** ».

Cette présence, discontinue et peu dissuasive des forces de sécurité publique, semble faire l'affaire des délinquants qui opèrent aux alentours de la gare de Bassam. Les délinquants, qui n'ont aucune force coercitive et intimidante dirigées contre eux, n'ont rien à redouter quand ils passent à l'acte délictuel.

SYNTHESE

La remarque qu'il convienne de faire en ce qui concerne les facteurs endogènes sur les gares routières est la suivante. Hormis la gare de Bassam à Treichville, toutes les autres gares (Ancienne gare d'Adjamé, gare d'Agban à Adjamé, Gagnoa gare à Abobo) ont des points communs quant à l'aspect architectural (construction) de leurs gares.

En effet, elles ont en commun le fait qu'elles n'aient pas été construites en essayant de réduire les facteurs de risque susceptibles d'occasionner les agressions. L'absence de clôture est le premier élément qu'il convienne de relever. Aucun élément extérieur ne permet de délimiter les gares d'avec les espaces environnants. Aussi, est-il loisible de constater que dans ces gares (Adjamé et Yopougon), il existe de nombreux recoins et culs-de-sac qui favorisent les agressions. A cela, il faut ajouter que la faiblesse de l'éclairage public, voire son absence, à certains endroits est un point qui concerne ces cinq gares. Toutes ces gares sont partiellement éclairées, ce qui semble faire le jeu des délinquants qui profitent de ce fait pour exercer leurs activités criminelles. Aux problèmes d'éclairage, se pose aussi le problème d'accessibilité des gares (Gares d'Adjamé et de Yopougon). Les voies qui sillonnent ces gares sont en mauvais état, ce qui ne permet pas une circulation fluide sur ces gares. Ce manque de fluidité a été évoqué par les forces de sécurité publique comme un facteur handicapant dans l'accomplissement de leur mission de sécurisation sur les gares.

En somme, au niveau de l'état physique des gares nous remarquons que l'environnement architectural, offre, de nombreuses opportunités criminelles aux délinquants. Pour ce faire, 92% des personnes interrogées (hormis celles provenant de la gare Treichville) ont mis en avant le fait que la manière dont les gares ont été bâties pose problème, en ce sens qu'elles (gares) portent les germes de l'insécurité qui règne en ces lieux.

Aussi, est-il important de noter que la présence peu visible voire l'absence des forces de sécurité publique sur les gares ne favorise pas une bonne prévention dissuasive. Peu présentes sur les gares, les forces de sécurité publique ne constituent en rien des menaces pour délinquants qui passent à l'acte sans se soucier d'une quelconque intervention de la part des forces de sécurité publique. A ce niveau, 90% des enquêtés ont reconnu l'impact de ce facteur sur la persistance de l'insécurité dans ces gares.

Quant aux autres facteurs (densité du trafic, forte circulation de biens et de monnaie fiduciaire, l'usage des substances toxicomaniaques, l'inorganisation des coxers et le manque de cohésion au niveau des syndicats de transport), ils concourent à la survenue de l'insécurité sur les gares. Ils participent à divers degrés à la naissance et la persistance du phénomène.

Les différentes combinaisons que ces facteurs peuvent avoir les uns avec les autres vont moduler l'ampleur de l'insécurité. Il va sans dire que tous ces facteurs interagissent les uns avec les autres, et ne sauraient individuellement expliquer le phénomène de l'insécurité qui sévit dans ces lieux. Ainsi, l'on pourrait évoquer le cas d'un individu toxicomane, qui tapi dans l'ombre agresse un passant portant sur lui une forte somme d'argent, et ce, en l'absence des forces de sécurité publique.

Les facteurs endogènes même s'ils sont les facteurs immédiats qui favorisent le passage à l'acte des délinquants, il n'en demeure pas moins que les facteurs exogènes soient en amont de cette délinquance, et sous-tendent celle-ci.

2- Facteurs exogènes

Les facteurs exogènes sont ceux qui se trouvent en dehors des gares routières mais qui ont une influence certaine sur l'insécurité qui règne dans les gares routières du district d'Abidjan. A ce niveau, nous avons recensé les facteurs psychologiques, les facteurs sociaux et les facteurs institutionnels.

2-1- Facteurs psychologiques

Les facteurs psychologiques revêtent un aspect important dans les motivations qui amènent l'individu à passer à l'acte.

La quasi-totalité des délinquants a une personnalité qui ne s'est pas totalement mise en place du fait d'une socialisation mal effectuée (carences socio-affectives). Cette description est faite par KOUDOU, K. (1999 : 111), pour qui : « *En définitive, le délinquant présente une personnalité fragile du fait soit d'une socialisation déficiente ou n'ayant pas atteint son terme, soit d'une exclusion vécue comme une injustice qu'il se donne pour devoir de corriger* ». Cette vision d'injustice perçue par le délinquant est partagée, en partie, par LEMAY (1973). Pour lui, les délinquants ont un développement inadéquat de la conscience morale et ils sont caractérisés par un égocentrisme exacerbé. A cela s'ajoute la méfiance et l'hostilité qui les caractérisent. Ils ne ressentent pas de sentiment de culpabilité mais ressentent plutôt une injustice subie et une dévalorisation de leur moi.

Par ailleurs, les délinquants sont de fins calculateurs. Ils évaluent les risques encourus (arrestation, mort...) et les profits (argent, biens...) qu'ils pourraient en tirer. Pour ces derniers, lorsque les risques encourus sont plus élevés que le gain, ils s'abstiendront. C'est cet état de fait que CUSSON (1986) fait ressortir. CUSSON part du postulat que le délinquant est un être doué de rationalité. A partir de ce moment, le délinquant s'arrête sur :

- La cible qui a le plus de valeur (cible intéressante),
- Le lieu où il est peu risqué de voler (absence de gardien),

- Une cible qui est facile à déplacer ou à forcer (inertie),
- Une cible qui est la plus accessible (proximité géographique).

En agissant ainsi, le délinquant met dans la balance les gains issus de son acte en contrepois avec les risques. Dès lors que les gains sont plus nombreux et que les risques sont faibles, alors il se met à l'œuvre.

Il faut aussi noter que les délinquants sont des individus qui rechignent au travail. Ainsi, à la question de savoir les raisons de cette délinquance, le Maréchal Des Logis chef (MDL-chef) YASSI, de la brigade de gendarmerie d'Adjamé, répond : « **L'envie du gain facile et le refus de travailler** ». Cette conception du MDL-chef YASSI est partagée par le commissaire BAKAYOKO, du 3^{ème} Arrondissement d'Adjamé : « **A côté des autres facteurs susceptibles d'expliquer cette délinquance sur les gares, je pense que le souci du gain facile est le facteur primordial** ».

Cet attrait pour la délinquance, selon certains de nos enquêtés, serait le fruit d'un dégoût pour le labeur. Nous pensons que cet attrait va au-delà du dégoût pour le labeur à proprement parler pour rejoindre celui du rapport entre le travail fourni et le gain qu'on peut en tirer. Comme nous l'avions évoqué dans les pages précédentes, les délinquants sont des êtres doués de rationalité qui font des calculs pour tirer profit au maximum des occasions criminelles qui leur sont offertes. Si tel est le cas, il va de soi qu'ils fassent des évaluations pour voir qu'il leur est rentable d'exercer des activités délinquantes, sur l'instant, que de travailler et de gagner des sommes dérisoires en fournissant de gros efforts. Alors qu'en agissant de manière ponctuelle (occasion), ils sont capables de faire de "bonnes affaires" en fournissant peu d'efforts. Tandis que le travail, tel que le commun des mortels le perçoit, nécessite une attention soutenue, des efforts continus et certaines contraintes (discipline, soumission à une autorité...). La délinquance s'exerce, apparemment, librement sans contraintes aucunes.

Cette vision selon laquelle le délinquant est quelqu'un qui rechigne au travail, à l'effort en un mot, est partagée par CLARKE et HARRIS (1992). Pour eux la psychologie du délinquant est marquée par trois lois. La loi du moindre effort, la loi du moindre risque et la loi du plus grand bénéfice à court terme. Le délinquant veut avoir de grands bénéfices (gains) sans avoir à fournir beaucoup d'efforts. Pour ce faire, il leur est difficile, comme nous l'avons indiqué ci-dessus, de pouvoir pratiquer durablement le travail tel qu'il est perçu par le commun des mortels.

Les facteurs psychologiques à eux seuls ne sauraient expliquer cette délinquance. Qu'en est-il des facteurs sociaux ?

2-2- Facteurs sociaux

La Côte d'ivoire a connu une longue crise politico-militaire depuis Septembre 2002 qui s'est achevée à partir de Novembre 2010 par une crise post-électorale qui a accentué les difficultés des populations vivant dans ce pays. En effet, l'on a dénombré, durant cette décennie, des milliers de morts, de mutilés, d'orphelins de veufs et de veuves.

A côté de ce désastre humanitaire, se posent actuellement d'énormes problèmes de sécurité. L'insécurité qui sévit actuellement est la conséquence logique de cette longue période de crise qu'a traversée le pays. La circulation des armes de guerre est une preuve tangible des problèmes sécuritaires auxquels la société ivoirienne est confrontée. Les attaques à main armée qui se font depuis 2002, le sont pour la majorité d'entre elles par le biais des armes de guerre notamment les kalachnikovs. Alors qu'auparavant, c'était des pistolets automatiques ou de fabrication artisanale qui étaient employés lors des attaques à main armée. Les propos suivants en disent long sur la gravité de la situation.

M. DIABY Souleymane, responsable de la sécurité à la gare d'Agban affirme : « **La compagnie de transport Camara Frères (Tiassalé) a été victime en Juin 2008, d'un braquage à main armée et surtout avec des armes de guerre (Kalachnikovs)** ». M. ABINI Christophe, chef de gare STA (ABOISSO) à l'ancienne gare d'Adjamé déclare : « **Il y a six individus armés de kalachnikovs qui dépouillent les gens sur cette voie tous les soirs (Juin 2009)** ». M. OUEGNIN LEON, chef de gare d'UTGB (GRAND-BASSAM) à l'ancienne gare d'Adjamé décrit la scène qu'il a suivie : « **Hier (7/06/2009), les braqueurs au nombre de six personnes, armés de kalachnikovs ont poursuivi une commerçante aux environs de 20 heures et l'ont dépouillé de son portable et de ses 30.000 Francs CFA** ».

C'est dire que la crise politico-militaire qui a secoué la Côte d'ivoire durant près d'une décennie a permis aux délinquants de se procurer des armes de guerre et de s'en servir dans leurs activités criminelles. Aussi, cette forte circulation d'armes de guerre a-t-elle été mise au jour par la presse écrite. Selon les enquêtes effectuées par un journaliste du quotidien le Jour, il est fait état de la mise en location, dans la commune d'Abobo, de kalachnikovs contre la somme de 30.000 Francs CFA¹. Ces locations seraient faites à l'intention des personnes du milieu, notamment les délinquants, qui se procuraient de telles armes auprès des FRCI ou de ceux qui se réclameraient de ceux-ci. Cet état de fait vient mettre en exergue, encore une fois, comment les armes circulent et se commercialisent.

¹ Le Jour du 29 Septembre 2012.

A côté de la circulation des armes à feu, se trouvent d'autres facteurs qui ont été mis en avant par nos enquêtés. Ainsi, la démission parentale, le chômage et la pauvreté sont les facteurs qui reviennent le plus dans les discours de ces derniers. Le commissaire BAKAYOKO, du 3^{ème} Arrondissement d'Adjamé, nous confiait : « **Les facteurs qui expliquent cette délinquance relèvent plus d'un manque de contrôle parental. Les parents ne s'inquiètent pas, de ceux, que fréquentent leurs progénitures. Que font-ils de leurs journées ? C'est un laisser-aller total** ». Le lieutenant DIOMANDE ajoute : « **Les parents n'encadrent pas leurs enfants. C'est leur démission qui a favorisé le phénomène des enfants de la rue. Les enfants dorment sur les gares et sont sans domiciles fixes** ». Par ailleurs, M. KONE, chef de gare à MADEF (AZAGUIE) pense pour sa part : « **C'est vrai qu'il y a le manque d'emploi mais pourquoi tout le monde ne vole pas ? Pourquoi tous ceux qui n'ont pas de travail ne volent pas ? Il y a des gens qui ont le vol dans le sang. Tu vas tout faire, ils vont voler. Donc ceux-là on ne peut rien faire pour eux. Ils sont bandits depuis la maison** ». Cette analyse fait ressortir la faiblesse ou le manque de contrôle social que la famille est censée exercer sur ses membres, surtout sur les enfants. La famille qui est le premier milieu de socialisation de l'enfant se trouve ici incapable de faire face à cette responsabilité, préférant laisser ce rôle à la rue, en l'occurrence, aux pairs et à la gare routière. C'est cette perception que CUSSON (2008d) a, en parlant du contrôle social. Pour lui, le contrôle social est exercé par tous et il s'inscrit dans la trame même des rapports sociaux (les contrôles familiaux et scolaires, les pressions et les sanctions des collègues, les pairs et employeurs, les précautions individuelles, la sécurité privée).

En outre, le chômage est perçu par nos enquêtés comme un autre facteur qui favorise l'insécurité au niveau des gares routières. Ainsi, le capitaine KANGA du 3^{ème} Arrondissement d'Adjamé affirme : « **C'est le chômage qui explique l'insécurité dans la gare. Ce sont des gens qui vivent au jour le jour. S'ils ont trouvé un petit job, ils ne viendront pas voler** ». Il est rejoint par M. KOUADIO Kouakou, chef de gare à SBTA (DIVO) à la gare SIPOREX de Yopougon : « **C'est le manque d'emploi qui fait que les jeunes viennent voler sur les gares** ». Si le manque d'emploi est pour ces enquêtés la cause de cette insécurité sur les gares, il est autrement pour d'autres.

Ainsi, pour ces derniers c'est la pauvreté qu'ils mettent en avant pour expliquer l'insécurité sur les gares. A ce niveau, M. KOUAKOU Séverin, voyageur croit savoir : « **C'est la pauvreté qui fait que ces gens sont obligés de venir faire ça. Sinon, quelqu'un qui a à manger chez lui, pourquoi viendra-t-il voler sur la gare ? Avec la pauvreté qui gagne du terrain chaque jour, c'est difficile** ». Aussi, Mlle SANOGO Fatou, commerçante

de chaussures pense-t-elle : « **La pauvreté fait que ceux qui n'ont pas le courage pour lutter préfèrent voler pour s'en sortir et gagner de quoi manger** ».

En somme, nous pouvons retenir que la crise politico-militaire qu'a connue la Côte d'Ivoire s'est ajoutée aux facteurs sociaux traditionnels (dysfonctionnement familial, déscolarisation, pauvreté, chômage) pour accroître l'insécurité. A ce propos, BOVET, cité par KOUDOU, K. (1999 : 105) écrivait : « *Que des facteurs sociaux, et notamment la misère, l'instabilité politique et économique, des conditions de logements défavorables et d'autres circonstances semblables agissent en accroissant le taux de la délinquance (...), est un des fait les plus généralement admis de la criminogénèse.* ».

2-3- Facteurs institutionnels

Les facteurs institutionnels participent à leur manière à l'existence et à la persistance de la délinquance dans les gares routières d'Abidjan.

2-3-1- Crise morale généralisée

“On ne regarde pas dans la bouche de celui qui grille les arachides”. Cet adage bien ivoirien renseigne énormément sur l'état d'esprit dans lequel se trouve la société ivoirienne.

En effet, la société ivoirienne connaît une corruption qui gagne presque tous les corps de métiers et ne fait que s'accroître pour contaminer la société entière. Depuis le sommet jusqu'à la base en passant par la classe moyenne, tous veulent “quelque chose” en contrepartie du service fourni. Pots de vin, rackets, détournements de fonds sont des pratiques qui sont entrées dans les mœurs des ivoiriens. Aussi vrai qu'il n'existe pas de société sans “brebis galeuses”, il convient de rappeler que ceux qui ont leurs responsabilités engagés dans certaines affaires, doivent purement et simplement subir la rigueur de la loi. Mais que constate-t-on en Côte d'Ivoire ?

Rares sont les sanctions qui ont été prises à l'encontre des coupables. C'est cette situation d'adhésion implicite des autorités qui risque, si l'on n'y prend garde, de gangrener la société entière. L'on se souvient du scandale des déchets toxiques. Des produits hautement toxiques et cancérigènes ont été déversés à divers endroits du district d'Abidjan. Ces produits ont causé la mort de nombreuses personnes, la contamination de milliers d'individus ainsi que la contamination des sols et des eaux. Ces déchets toxiques ont eu des conséquences environnementales mais aussi humaines. De nombreux rapports d'organisations sanitaires et humanitaires ont fait ressortir une hausse inquiétante de bébés nés avec des malformations congénitales, surtout dans les zones où ces déchets avaient été déversés. Comment des déchets d'une telle toxicité ont pu franchir le port avant d'être déversés dans la capitale économique ivoirienne ? Comment des déchets qui ont été refoulés dans certains ports africains, réputés

semble-t-il pour leur corruption, ont-ils pu être déversés à Abidjan ? N'est-ce pas la corruption, le souci de l'enrichissement personnel aux dépens de l'intérêt collectif qui a prévalu dans cette affaire ? Quelles sont les sanctions qui ont été infligées aux personnes morales ou physiques impliquées dans ce scandale ? Ces personnes sanctionnées sont-elles les véritables responsables de ce scandale quand on sait que l'entrée de telles substances est approuvée par les plus hautes autorités ? Ce sont autant d'interrogations qui font ressortir un certain laxisme sinon une certaine forme de complicité de certains hauts cadres de l'administration ivoirienne. Cet exemple est parmi tant d'autres l'expression de l'avancée de la corruption au sein de la société ivoirienne.

Pour AKADJE (2003 : 182) : « *La corruption est une gangrène qui pourrit toute société aussi avancée soit-elle. Les sanctions doivent être exemplaires pour que le peuple sache que le discours sur la lutte contre la corruption n'est pas une vaine incantation pour se donner bonne conscience.* ».

Si la société à son niveau est en totale perte de vitesse sur le plan moral et civique, que peut-elle exiger des délinquants dans la mesure où ceux-ci, disent-ils, "se cherchent"¹ comme eux.

M. BINATE Aïdara, gérant de kiosque à café à l'ancienne gare d'Adjamé déclare : « **Les voleurs disent que les policiers sont des "chercheurs" comme eux, donc ils ne peuvent pas avoir de problèmes avec eux** ». Cette perte des valeurs morales est ressentie par la jeunesse. A ce propos, un enfant de la rue interrogé par SISSOKO, A. (1997 : 263) affirmait : « *Ici dans notre pays, tout le monde se débrouille ou tout le monde vole avec la vie qui est chère. Les grands-frères et les tontons se débrouillent comme nous. Pourquoi alors nous traitent-ils de délinquants ?* »

N'est-ce pas cette situation que décrit le groupe musical "Les garagistes"² à travers leur titre "Tous coupables", où il dresse un réquisitoire contre la société ivoirienne dans sa totalité.

Aussi, CUSSON (1983 : 148-149) insiste-t-il en affirmant : « *Dans un vacuum social, les principes moraux risquent de s'étioler. Seuls les saints, et par définition ils ne sont pas nombreux, restent dans le droit chemin malgré qu'ils soient entourés d'hommes sans scrupule. C'est pourquoi le spectacle des fautes commises ouvertement et impunément peut affaiblir les croyances morales du commun des mortels. Si tout le monde vole, certains se diront :*

¹ Se chercher : verbe provenant de l'argot ivoirien (noussi) qui signifie se débrouiller.

² Les garagistes sont un groupe de chanteurs qui pratique le Zouglou (genre musical ivoirien qui fait ressortir les maux de la société, souvent sur un ton ironique). Ce titre est tiré de l'album Tapis Rouge, Décembre 2003.

Pourquoi pas moi ? La culpabilité qui est souvent la honte d'agir moins bien que les autres, n'a plus de sens si les autres agissent mal. On n'a plus de réputation à préserver dans la société des gens malhonnêtes ; on risque même d'être ridiculisé pour ses scrupules. Le spectacle de crimes impunis donne, en outre, à l'honnête homme, l'impression d'être trompé. Il accepte de se lier les mains et de respecter les biens et la personne d'autrui, alors que les autres s'octroient toute liberté. Pour ne pas être en reste, il peut alors être tenté de les imiter. Ainsi, il profitera des avantages que les autres se sont octroyés. En d'autres termes, les crimes impunis, surtout s'ils sont fréquents, rendent le respect de la loi de moins en moins rationnel, de moins en moins profitable. ».

La crise morale dans laquelle la société ivoirienne baigne aujourd'hui n'est pas le résultat de la politique qui est menée actuellement par les tenants du pouvoir. Même s'il serait de bon aloi qu'ils s'impliquent réellement pour combattre ce fléau qui détruit pernicieusement l'économie ivoirienne, mais au-delà la société ivoirienne. Elle est plutôt la résultante des prévarications et des détournements, mais au-delà, des lubies et des incuries pour reprendre les termes de KOUDOU, K. (1999), commis depuis l'indépendance de notre pays qui n'ont semblent-ils pas été reprouvés énergiquement par les dirigeants d'alors. Comportements qui ont finalement fini par gagner du terrain au sein de la société ivoirienne. Comment un fonctionnaire qui a détourné de fortes sommes d'argent, appartenant aux contribuables, et qui a pris le large, revienne quelques années plus tard pour jouir du fruit de son larcin en toute impunité ? Même s'il est emprisonné, il viendra, ostensiblement, au sortir de la prison tirer profit de son acte malveillant aux yeux de son collègue qui s'est évertué à travailler en toute conscience professionnelle, en toute intégrité.

Nous pouvons retenir que la crise morale dans laquelle se trouve la société ivoirienne exerce une certaine influence sur la hausse de l'insécurité au sein des gares routières. Cette crise morale influence les agents des forces de sécurité publique à un certain point que certains parmi eux n'hésitent pas à mettre des stratégies sur pied dans le but de se faire de l'argent lors des différentes missions qui leur sont assignées au sein des gares routières. Quand on sait que ces derniers éléments ont, pour certains d'entre eux, été rançonnés lors de leur admission à l'école de formation. Il est de notoriété publique, pour les personnes vivant en Côte d'Ivoire, que les concours d'accès à la fonction publique sont gangrenés par la corruption. Les places sont "gérées"¹ d'avance pour une certaine catégorie de candidats. Ces derniers, moyennant des sommes qui varient de quelques centaines de milliers de Francs CFA

¹ Gérer, terme tiré de l'argot ivoirien (nouchi) qui signifie régler ou résoudre un problème. Dans ce contexte il signifie réserver une place parmi la liste des admis.

à des millions de Francs CFA, ont des places qui leurs sont réservées d'avance sur la liste des candidats admis au concours. Cette situation de corruption au niveau des concours de la fonction publique s'expliquerait par la raréfaction des emplois au sein de la fonction publique surtout avec un nombre sans cesse croissant d'aspirants à l'emploi. Cette situation pousse certains candidats ainsi que leurs parents à mettre tout ce qu'il faut sur la table, pour ne pas dire sous la table, pour que leurs progénitures puissent obtenir un emploi à la fonction publique surtout qu'une fois admis le candidat est sûr de travailler jusqu'à la retraite, ce qui n'est pas forcément le cas pour les travailleurs du privé. Si des candidats ont payé de l'argent afin d'être admis au concours, il est plutôt compréhensible que ces derniers cherchent à récupérer leur capital qu'ils ont investi pour obtenir cet emploi. Cette situation serait susceptible d'expliquer ce phénomène au sein des forces de sécurité publique. Dans ce contexte, ce sont des agents qui en allant en mission n'y vont pas uniquement dans le but d'assurer la sécurité des personnes et des biens mais y vont en pensant comment faire pour rentrer le soir avec de l'argent à la maison pour assurer la popote du lendemain.

2-3-2- Implication des autorités judiciaires

L'implication des autorités judiciaires prend tout sens dans la mesure où les peines sont prononcées par les magistrats à l'endroit des délinquants. Il arrive que les peines prononcées par les magistrats soient en dessous du minimum fixé par la loi. Cet état de fait est dénoncé par le commandant de la brigade de gendarmerie d'Adjamé : « **Après plusieurs constats, je me suis rendu auprès du Procureur de la République pour lui signifier mon indignation face à certaines peines qui étaient prononcées. Regardez, des voleurs de cellulaires (téléphone portable) étaient condamnés à deux mois de prison au lieu des sanctions en vigueur** ». Les propos tenus par le commandant, eu égard à la loi, sont amplement justifiés. L'article 393 du code pénal ivoirien prévoit pour le vol simple, un emprisonnement de cinq à dix ans et une amende de 300.000 Francs CFA à 3.000.000 Francs CFA.

Dans ce cas, l'on comprend le désarroi des forces chargées d'assurer la protection des personnes et des biens. C'est le cas du Maréchal Des Logis (MDL) KONE Dramane : « **Un toxicomane ou un voleur que tu arrêtes et que tu défères au parquet, quelques semaines plus tard, te trouve à la brigade et te dit être venu chercher ses pièces. C'est vraiment décourageant** ».

Nous avons rencontré un magistrat de première instance du tribunal d'Abidjan qui, sous couvert d'anonymat, nous a déclaré : « **Je comprends l'indignation des forces de**

sécurité, mais les réalités sont toutes autres. La seule prison d'Abidjan (MACA)¹ est surpeuplée, donc certains collègues préfèrent ne pas prononcer des peines trop fortes à l'égard des délinquants surtout ceux qui commettent des délits simples ».

Cet état de fait est relevé par CUSSON (1990), qui l'analyse plutôt sous l'angle de la saturation du système pénal. Pour lui, sous la pression de la montée du nombre des affaires à traiter, un système pénal stagnant doit en évacuer le surplus, ce qui, par la baisse de la certitude de la peine qui s'ensuit, favorise une nouvelle croissance du crime. Si par contre, la probabilité qu'un crime soit sanctionné augmente, la criminalité baissera, ce qui décongestionnera l'appareil pénal et rendra possible un mouvement de croissance de la certitude de la peine. CUSSON (2008e) réaffirme cette vision des choses. Pour lui, la règle, la surveillance et la sanction sont complémentaires. Sans règle (loi), la surveillance n'a pas d'objet et la sanction est injuste ; sans surveillance les infractions ne seront pas détectées et, sans sanction la règle cessera d'être prise au sérieux.

Cette attitude des autorités judiciaires, bien que compréhensible ne permet pas aux délinquants de s'amender, mais plutôt de s'enraciner dans le crime. Dès lors, l'on produit de nombreux récidivistes en puissance.

2-3-3-Absence de contrôle des forces de sécurité publique

Tout individu qui ne subit pas de contrôle, a tendance à abuser des pouvoirs qui lui sont conférés. Il est naturel pour l'homme, qui n'a point de contrôle coercitif de son activité, quelle qu'elle soit, aura une tendance à agir à un certain moment selon son bon vouloir c'est-à-dire qu'il sera porté par son égoïsme naturel dans son action. Pour ce faire, tout individu qui occupe une fonction publique doit pouvoir faire l'objet de fréquents contrôles quant à la mission qui lui est confiée. S'acquitte-t-il convenablement des tâches qu'il a à accomplir ? Si tel n'est pas le cas, quelles sont les mesures disciplinaires voire pénales qu'il encourt s'il s'entête à agir selon sa convenance ? Ainsi, s'il y a contrôle et qu'il y a sanction pour les fautifs, cela sera un signal pour tous ceux qui seraient tenter de faire comme les fautifs, mais au-delà pour tous ceux qui poseraient de tels actes. Un agent qui sait que quel que soit l'acte qu'il posera dans son action de sécurisation de la gare, il risque de ne pas répondre des actes malveillants qu'il aura à poser, il sera tenté d'agir en toute quiétude, mais pis, il aura une certaine tendance à narguer ses victimes leur demandant souvent d'aller se plaindre où ils veulent. De telles attitudes conduisent les populations à ne plus avoir confiance aux forces de sécurité publique, mais elles confortent davantage les délinquants dans leurs actions

¹ MACA : Maison d'Arrêt et de Correction d'Abidjan.

criminelles, car ils sont sûrs que les forces de sécurité publique sont occupées à autre chose qu'à les traquer. Pour ce qui nous concerne, au-delà des agents de sécurité publique en faction sur les gares routières, c'est l'ensemble des forces de sécurité publique (depuis la haute hiérarchie jusqu'au dernier sous-officier) qui doit subir ce contrôle. C'est vrai que l'expérience de la police des polices n'a pas été un véritable succès, cependant il faille mettre en place une structure de contrôle desdites forces. Cette structure de contrôle est d'autant plus importante que l'on se souvient, en France¹, de certains officiers de police qui ont été mis en examen dans des affaires de trafics et recels de drogue. Ces derniers, tirant profit de leur statut et de leur place dans la hiérarchie policière, collaboraient avec la pègre. C'est la structure de contrôle de la police qui a mis au jour la supercherie de ces officiers.

S'il est convenable de punir un délinquant lorsque celui-ci pose un acte criminel, que fait-on en cas d'abus de pouvoir d'un agent de sécurité publique ou lorsqu'il se comporte comme un délinquant ?

2-3-4-Moyens et effectifs limités

Les moyens et les effectifs, en ce qui concerne les forces publiques chargées d'assurer la sécurité, sont très limités.

Au niveau des moyens, une lecture en deux temps peut se faire. La première lecture peut se faire avant la crise post-électorale et la seconde, après celle-ci. Ainsi, un effort a été fait, suite à la crise qu'a traversée la Côte d'Ivoire depuis 2002. En ce qui concerne l'acquisition des armes, tous les agents étaient dotés de kalachnikovs et de pistolets automatiques (P.A). Quant au matériel roulant, tous les commissariats de police et les brigades de gendarmerie étaient dotés d'un seul véhicule. Ces véhicules, pour certains commissariats et brigade, étaient hors d'usage.

¹ Cette affaire fait référence à la mise en examen de sept policiers lyonnais au cours de l'année 2011 pour soupçon de corruption dans une affaire de trafic de stupéfiants. Le plus célèbre d'entre eux, le numéro 2 de la Police Judiciaire Lyonnaise a été le, 3 Octobre 2011 à l'issue de sa garde à vue, mis en examen pour corruption, trafic d'influence, association de malfaiteurs, trafic de stupéfiants, détournement de biens et violation de secret professionnel, pour être ensuite écroué à la [maison d'arrêt de la Santé](#). Après une demande favorable des juges parisiens, Michel NEYRET est remis en liberté le **23 mai 2012** après huit mois de prison. Il est assigné à résidence dans la commune de [Toul](#), dans le département de la [Meurthe-et-Moselle](#), et son [permis de conduire](#) lui a été retiré.

Il est révoqué le **7 septembre 2012** par [Manuel Valls](#), actuel ministre de l'intérieur de la République Française. http://fr.wikipedia.org/wiki/Michel_Neyret consulté le 21/10/2012.

Quant aux moyens humains, ils étaient aussi limités. A la faveur de la crise politico-militaire de 2002, les forces de sécurité qui étaient dans les zones ex CNO¹ ont été redéployées dans la partie Sud sous contrôle gouvernementale, les effectifs ont été renforcés. A ce propos, à titre d'exemple, le commissariat du 3^{ème} Arrondissement disposait d'une centaine d'agents tous corps confondus (officiers et sous-officiers), tandis que le commissariat du 27^{ème} Arrondissement disposait d'une soixantaine d'agents. La brigade de gendarmerie d'Adjamé disposait, quant à elle, de 24 gendarmes. Ces effectifs étaient assez insuffisants pour une zone aussi grande et dense qu'Adjamé. Cette zone commerciale qui est très fréquentée par les populations, possédait à peine deux centaines de personnes, policiers et gendarmes tous grades confondus, chargées de la sécurité, en termes d'effectifs fixe. Car celui-ci (effectif) variait en fonction des apports des différentes unités de police (CRS, BAE, district de police d'Adjamé) et de gendarmerie (Brigade Mobile de Sécurité d'Agban).

La seconde lecture, que nous pouvons avoir, fait référence à la période qui vient après la crise post-électorale. En effet, la crise post-électorale a eu de graves conséquences sur le système sécuritaire ivoirien. Tous les commissariats de police et les brigades de gendarmerie, qui font partie de notre terrain d'étude, ont été partiellement ou totalement détruits. Toutes les armes qui y étaient ont été emportées. Le gouvernement, à la fin de la crise, a permis la réhabilitation des différents commissariats et brigades détruits. A l'exception de la brigade d'Abobo qui a été partiellement réhabilité, tous les autres commissariats de police et brigades de gendarmerie ont été entièrement réhabilités.

En ce qui concerne les moyens d'action, les agents de sécurité publique éprouvent d'énormes difficultés quant à l'accomplissement de leurs missions. Aux difficultés qui existaient, en matière de véhicules roulants, bien avant la crise post-électorale, s'est ajouté le problème des armes à feu. Toutes les armes ayant été emportées, les éléments des forces de sécurité publique ne disposent que de quelques kalachnikovs et pistolets automatiques pour accomplir leurs missions. Le nombre des armes étant largement inférieur au besoin réel des agents de sécurité publique. A ce propos, le commissaire BAKAYOKO déclare : « **Nous n'avons presque rien pour accomplir notre mission. Il y a à peine quelques kalachnikovs pour tout ce monde. Ce qui fait qu'on ne peut pas envoyer plusieurs patrouilles simultanément, puisqu'il n'y a pas assez d'armes. Nous n'avons pas de véhicules d'intervention. C'est notre courage et notre envie de sécuriser les populations qui nous**

¹ Zones CNO : Elles font référence aux zones Centre, Nord et Ouest de la Côte d'Ivoire qui étaient sous le contrôle de la rébellion armée depuis Septembre 2002. Rébellion qui s'est muée plus tard en, une branche politique et militaire, les Forces Nouvelles.

permettent de gérer la situation actuelle ». Au commissariat du 27^{ème} Arrondissement la situation est encore plus précaire. Ainsi, le commissaire LOROUGNON, d'affirmer : « **Nous n'avons rien que nos tenues. Avant la crise il y avait un véhicule et nos armes de dotations. Actuellement, il n'y a rien en termes d'armes et de véhicules** ». Tous les commissariats de police ainsi que les brigades de gendarmerie que nous avons visités sont logés à la même enseigne. Tous se plaignent du manque d'équipement (armes à feu et véhicules) mais aussi des effectifs qui sont en deçà de ceux qui existaient avant la crise.

Ces différents problèmes pourraient s'expliquer par les facteurs suivants. Au niveau des effectifs, le redéploiement des agents de l'Etat sur tout le territoire national a entraîné un dégraissage des effectifs pour répondre à cette exigence. En outre, l'embargo des nations unies sur les armes¹ ne permet pas, officiellement, à l'Etat d'acheter des armes pour rééquiper les différents commissariats et brigades de gendarmerie. Pour ce qui est du matériel roulant, l'Etat est en train de mettre des moyens financiers pour fournir des véhicules aux différents commissariats et brigades de gendarmerie.

Malgré la faiblesse des moyens matériels (surtout roulants) et humains, les forces de l'ordre compétentes sur les gares routières s'acquittent tant bien que mal de leurs missions (prévention et répression des infractions).

2-3-5- Manque de coordination des forces de sécurité publique

Les différentes forces de sécurité publique qui exercent sur les gares, opèrent pour chacune d'elle de son côté. Il n'y a aucune coordination dans leurs actions de sécurisation des gares routières. Eu égard aux difficultés (matériels roulants et humains), il aurait été plus facile pour lesdites forces de sécurité publique d'optimiser la gestion des hommes et du matériel affectés à la sécurisation des différentes gares routières. Certes, la Police Nationale est sous la coupole du ministère de l'intérieur et la Gendarmerie Nationale sous l'autorité du ministère de la défense, il n'en demeure pas moins que ces différents corps de sécurité publique œuvrent tous pour la sécurisation des personnes et des biens. S'ils ont la même finalité, il serait plus judicieux de coordonner leurs actions dans la lutte contre l'insécurité. Le commandant GNADOU, de la brigade gendarmerie d'Adjamé déplore ce manque de coopération : « **Normalement, les forces de police et de gendarmerie devraient collaborer. Cette collaboration dépend des hommes qui gèrent la zone. L'esprit de coopération manque, il faut l'inventer. Traditionnellement, les agglomérations appartiennent à la police, tandis que la gendarmerie intervient en rase campagne. Normalement, la police**

¹ L'embargo, sur les armes en Côte d'Ivoire, a été imposé par la Résolution 1572 de l'ONU.

est en première ligne et nous venons en soutien. Il y a souvent des individus qui sont recherchés par le commissariat de police de la zone que nous appréhendons. S'il y avait une coopération nous les leur remettons. Par ailleurs, il y a des plaintes qui sont déposées à la fois à la police comme à la gendarmerie. Si nous collaborions, nous aurions pu unir nos forces sur certains dossiers plutôt que de travailler chacun de son côté ».

L'absence de collaboration entre les différentes forces de sécurité publique, semble intervenir dans la persistance de l'insécurité sur les gares routières. Face à l'insuffisance des moyens humains et matériels, la collaboration entre ces différentes forces de sécurité publique serait de nature à favoriser une meilleure sécurisation de ces espaces publics à hautes fréquentations humaines.

CONCLUSION PARTIELLE

Le phénomène de l'insécurité qui sévit dans les gares routières est très préoccupant. Cette délinquance, qui frappe aussi bien les hommes que les femmes, s'est plus orientée vers les commerçants et les voyageurs. Les commerçants avec plus de 45% de la population des personnes victimisées, arrivent loin devant les voyageurs (10%). Ce parce qu'ils disposent en permanence de biens, notamment les téléphones portables, mais surtout de fortes sommes d'argent.

Cette délinquance sévit plus sur les gares d'Adjamé et la gare Siporex de Yopougon. Ces gares sont les plus grandes et les plus fréquentées par les populations du district d'Abidjan, ce qui expliquerait le taux de victimisation observé sur ces gares.

La délinquance observée, en ces lieux, porte beaucoup plus sur les infractions contre les biens que sur les atteintes à l'intégrité physique. Le vol, avec plus de 46% de la totalité des infractions commises, est l'infraction la plus répandue.

Cette situation est due tant à des facteurs immédiats qui existent sur les gares routières (facteurs endogènes) qu'à des facteurs lointains (exogènes) qui conditionnent le délinquant.

Il est important de mentionner que certains éléments des forces de sécurité publique commis à la surveillance des lieux, ont dévoyé leur fonction première, c'est-à-dire la prévention. A ce propos AKADJE (2003 : 75) montre les vraies motivations qui sous-tendent celle-ci : « *Aucune politique de prévention policière n'est véritablement élaborée. Celle qui prétend l'être est utilisée par les policiers pour racketter, c'est-à-dire soustraire de l'argent aux chauffeurs et aux passants en donnant l'impression d'assurer leurs tâches* ».

Les manifestations et les facteurs explicatifs du phénomène de l'insécurité ayant été abordés, quid des conséquences de l'insécurité sur les populations et l'économie ? Quelles solutions pouvons-nous proposer, en vue de réduire ce phénomène ainsi que ses effets ?

**TROISIEME PARTIE :
CONSEQUENCES ET PROPOSITIONS
DE SOLUTIONS**

CHAPITRE I : CONSEQUENCES DE L'INSECURITE

Les conséquences qui découlent de l'insécurité qui règne sur les gares sont de divers ordres. Néanmoins, nous avons recensé quatre conséquences majeures.

L'insécurité laisse des traces indélébiles, sur le plan psychologique, sur les populations victimes ou non. Ces conséquences psychologiques sont issues, pour la plupart, des conséquences physiques que les populations ont subies.

Les conséquences économiques qui découlent de tous ces préjudices subis sont incalculables. A ces conséquences économiques, sont corrélées les conséquences sociales car les populations cherchent de leur côté à assurer leur propre sécurité. Cette auto-défense semble la résultante immédiate de leurs besoins sécuritaires.

I- Conséquences psychologiques

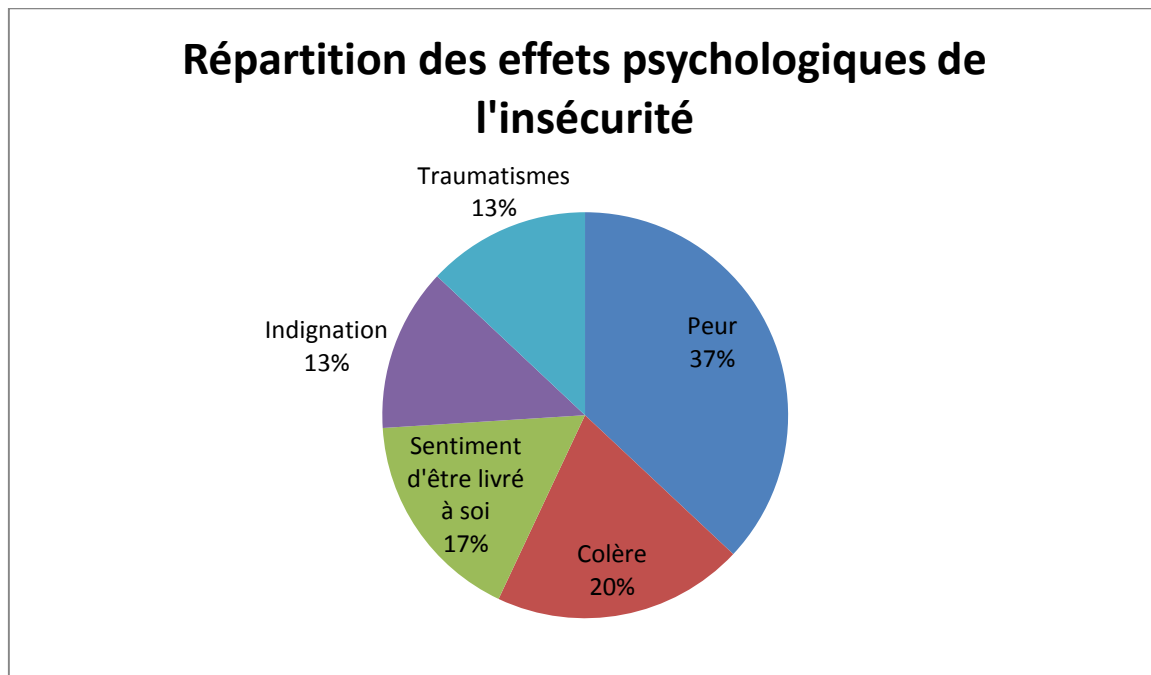
Les conséquences psychologiques de l'insécurité sur les usagers des gares routières sont assez diverses. Ce sont des conséquences qui sont beaucoup moins perceptibles de l'extérieur, mais qui ont un impact assez profond et destructeur sur la vie des diverses victimes de ces infractions. Pour mieux appréhender cet impact, nous avons eu, à certains moments, des entretiens individuels et approfondis avec les victimes. Cet impact psychologique part du sentiment d'insécurité, en passant la peur, la colère, le sentiment d'être livré à soi, l'indignation pour aboutir aux traumatismes psychiques.

Tableau n°16 : Répartition des effets psychologiques de l'insécurité

	GARES D'ADJAME		GARE SIPOREX YOPOUGON		GAGNOA GARE ABOBO		GARE DE BASSAM TREICHVILLE		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Peur	06	35	03	34	02	67	–	–	11	37
Colère	04	23	02	22	–	–	–	–	06	20
Sentiment d'être livré à soi	03	18	01	11	01	33	–	–	05	17
Indignation	02	12	02	22	–	–	–	–	04	13
Traumatismes	02	12	01	11	–	–	01	100	04	13
TOTAL	17	100	09	100	03	100	01	100	30	100

Source : Nos enquêtes

Figure n°9 : Diagramme portant sur la répartition des effets psychologiques de l'insécurité



1-Sentiment d'insécurité

Les infractions commises sur les gares routières du district d'Abidjan laissent des traces au niveau psychique, chez les populations victimes ou non. Parmi ces impacts se trouvent le sentiment d'insécurité. Ce sentiment, qui fait suite à des agressions subies ou dont l'individu a entendu parler, se répand facilement à travers le corps social. Il est de facto présent, en ce qui concerne nos enquêtés, chez toutes les victimes d'agression sur les gares routières. Ce sentiment se répand de bouche à oreille par le biais de la communication verbale, écrite et/ou audio-visuelle. Il a une force de propagation rapide et les individus qui reçoivent les informations relatives aux cas d'agressions, s'approprient voire s'identifient à la victime de telle sorte qu'indirectement ils se sentent, eux aussi, en insécurité. Ce processus d'identification à la victime dérive de l'empathie que ces individus manifestent. Les personnes qui n'ont, personnellement pas, vécu l'agression se mettent à la place de la victime et se disent que cela aurait pu leur arriver. Dans ce processus de communication, un facteur occupe une place prépondérante, c'est la rumeur. Qu'est-ce que la rumeur ? Comment participe-t-elle à l'expansion du sentiment d'insécurité ?

Pour BONARDI et al. (2003 : 203), le terme rumeur dérive du latin *rumor* qui signifie « bruits vagues », « bruit qui court », « propos colportés » ou encore « opinion courante ». La rumeur, « est chez les grecs « fama », qui signifie la voie publique ou l'opinion. Dans la

mythologie grecque, fama est une déesse, dotée d'un grand nombre d'yeux et de bouches. Elle se déplace en volant à la rapidité de l'éclair. Elle habite au milieu du monde, au palais sonore percé de 1000 ouvertures par où pénètrent toutes les voix, même les plus basses. Ce palais renvoie en outre toutes les paroles en les amplifiant. Elle vit là, entourée de la crédulité, de l'erreur, de la fausse joie, de la terreur, de la sédition et des faux produits ».

SHIBUTANI (1966) affirme que les rumeurs sont des nouvelles improvisées résultant d'un processus de discussion collective.

Pour ROSNOW (1980), quatre principaux facteurs constituent l'origine de la rumeur : l'incertitude, l'importance perçue des conséquences, le niveau d'anxiété personnelle et la crédulité. Ainsi, pour lui il s'agit d'aspects conjoncturels et contextuels (incertitude et importance perçue des conséquences) que des dimensions psychologiques (anxiété personnelle et crédulité). De ce fait, personne n'est à l'abri de la rumeur.

La vision d'ALLPORT et POSTMAN (1978) concernant la rumeur, repose sur trois processus (réduction, accentuation et assimilation). Ces processus sont en jeu dans l'évolution et la transformation d'un message de type rumeur. Ainsi, la réduction est le fait qu'un message subisse de nombreuses altérations durant sa transmission. Au niveau de l'accentuation, l'information initiale étant réduite, l'individu se centre sur certains éléments, c'est-à-dire qu'il y a rétention et reproduction sélective d'un nombre limité de détails. De ce fait, ce sont les premières informations qui sont les mieux retenues et ce, du fait des mécanismes liés à la mémoire des individus. Enfin, en ce qui concerne le processus d'assimilation, il s'agit de rendre les informations issues de la rumeur compatibles avec nos schèmes de pensées (attitudes, opinions, croyances...). Ce processus s'achève par la bonne suite de l'information qui se traduit par un achèvement (complément) des images, ou informations incomplètes de sorte à donner du sens et de la cohérence au récit.

Comme nous le constatons, la rumeur joue un rôle important dans la réduction, l'accentuation ou l'assimilation du message initial concernant l'agression supposée ou réelle qui est rapportée. Nous remarquons qu'un fait initial, relatif à une agression physique d'une dame où son sac à main a été emporté, peut se transformer et inclure dans l'agression physique une agression sexuelle (viol) qui peut s'achever par un meurtre barbare. A partir de ce moment, ce récit qui subit des modifications, des altérations des faits originaux, entraîne dans son sillage le sentiment d'insécurité qui ne fait que s'accroître au fur et à mesure que l'information subit une distorsion. Cette propagation de l'information fait naître des peurs chez ceux qui la reçoivent. Cet état de fait favorise la naissance mais plus encore l'entretien

du sentiment d'insécurité et tend à le maintenir dans l'esprit des personnes qui reçoivent l'information.

En ce qui concerne les gares routières, le sentiment d'insécurité ressentie par les populations est plus le fait de la diffusion de quelques cas d'agressions que certains usagers ont eu à subir, puisque les chiffres de notre enquête montrent que 15%¹ des enquêtés affirment avoir subis une agression sur les gares tandis que 43%² disent se sentir en insécurité sur les gares routières. Dès lors, les populations qui fréquentent les gares routières se sentent presque partout en insécurité sur les gares. Ce sentiment gagne aussi bien les personnes travaillant sur les gares routières que celles qui y viennent sporadiquement.

Ce sentiment d'insécurité influence le comportement des populations sur les gares routières. Les populations, cibles des délinquants (commerçants et voyageurs), deviennent extrêmement prudentes. Cette prudence frise la méfiance vis-à-vis des coxers qui sont supposés commettre ces actes de délinquance. Cela se remarque aisément par le refus que ceux-ci opposent lorsque les coxers veulent les aider. HAMED alias doux-amer, coxer exerçant à la gare SIT (San-Pedro) confirme par ses propos : « **Lorsque nous nous approchons des voyageurs et qu'on leur demande où ils vont, certains ne nous écoutent pas tandis que d'autres disent qu'ils connaissent la gare et savent où ils vont** ».

Ce sentiment d'insécurité que ressentent la plupart des commerçants, qui exercent sur les gares routières, finit par se transformer en une forme de résignation morale. C'est le cas de M. GUEYE, commerçant d'appareils électroniques : « **Nous ne savons plus ce que nous allons faire. Donc, lorsqu'on arrive le matin à la gare, on prie le bon Dieu de nous garder jusqu'à ce qu'on retourne à la maison le soir** ». Cette situation d'insécurité sur les gares routières est vécue, à la limite, par les populations comme une fatalité.

2- Peur

L'impact psychologique de l'insécurité sur les usagers des gares routières d'Adjamé est certain. Nous remarquons que les usagers des gares ressentent à divers degrés, la peur. Au-delà du sentiment d'insécurité, la peur est, avec 35%, le premier sentiment ressenti par les victimes. Cette peur est ressentie par les victimes comme un choc, car ne s'attendant pas du tout à une telle agression. A ce propos, un commerçant ayant requis l'anonymat, à l'ancienne gare d'Adjamé raconte : « **Lorsqu'ils sont arrivés, ils ont pointé leurs armes sur moi et ont menacé de me tuer si je ne leur donnais pas ma recette. J'ai eu, en ce jour, la plus grande peur de ma vie. J'ai cru que j'allais mourir** ».

¹ Confère P.111 dudit document.

² Confère P.117 dudit document.

Les victimes de l'insécurité ne sont pas les seules à ressentir la peur sur les gares. En effet, lors de l'enquête de terrain, toutes les personnes rencontrées sur les gares routières redoutaient à un moment donné d'être victime d'une agression. C'est ainsi que M. BAMBA Mamadou (voyageur) révèle : « **Personne n'est à l'abri, on ne sait pas quand on peut t'agresser** ». Nous pensons que les différents récits d'agression et les facteurs de risque réels jouent un rôle important dans la propagation de la peur ressentie par les populations.

Cette peur gagne même les forces chargées d'assurer la protection des personnes et des biens. Interrogés sur les sentiments qui les animent lorsqu'ils se rendent sur les gares routières, les forces de sécurité publique, dans leur majeure partie, mettent en avant la peur. Cette peur qui s'apparente, selon eux, plus à une crainte qui les incite à redoubler de vigilance qu'à une peur paralysante. Les propos du MDL RABE, de la brigade de gendarmerie d'Adjamé, renseignent énormément sur cet état d'esprit : « **Lorsque je me rends sur la gare, je ressens une certaine crainte, une certaine peur, quand je suis en civil. D'un moment à l'autre quelqu'un peut t'agresser, surtout quand on sait que la gare est lieu dangereux. Donc tu pries Dieu et tu pars. Ce qui fait que, je suis très vigilant lorsque je suis sur la gare** ». Le MDL ABO, issu de la même brigade, ajoute : « **Je ressens une certaine peur, une appréhension quand je me rends sur la gare. Je suis très prudent une fois en ce lieu, car avec tous ces petits drogués qui t'accostent par-ci et par-là, donc tu ne sais pas à quel moment tu peux te faire agresser** ».

Les forces de police ne sont pas en reste. Le capitaine N'GORAN Kouamé du 3^{ème} Arrondissement d'Adjamé affirme : « **L'insécurité influence mon comportement dans la mesure où je m'y rends par nécessité et je suis pressé d'en ressortir le plutôt possible. Je ressens une inquiétude crispante et traumatisante, car lorsque vous sentez quelqu'un trop proche de vous, vous vous inquiétez** ». Le sergent-chef DEGBE du 27^{ème} Arrondissement d'Adjamé, rencontré après la crise post-électorale, déclare : « **Je ressens une certaine peur à cause de la forte circulation des armes depuis la crise post-électorale. Aujourd'hui tout le monde est armé. Tous les petits qui traînaient sur les gares ont maintenant des armes. Ils agissent souvent à trois ou quatre et te déposent de ton arme** ». Pour le commissaire LEZOU Arthur du 16^{ème} Arrondissement de Yopougon : « **Au-delà de la crainte que je peux éprouver dans ce lieu dangereux, je suis très vigilant. C'est un lieu qui grouille de monde et on se dit qu'un bandit peut surgir, à tout moment, pour vous agresser. Je redouble de vigilance lorsque je me rends à la gare de Siporex** ».

La vigilance manifestée par ces forces de sécurité publique lorsqu'elles sont sur les gares, semble attester de la dangerosité des lieux et dissimule toutes les appréhensions qu'elles sont susceptibles d'éprouver.

En somme, la peur manifestée par les usagers des gares routières du district d'Abidjan touche aussi bien les personnes victimes d'agression que celles qui ne l'ont pas été.

3- Colère

La colère est le sentiment qui vient après la peur. Ainsi, 20% des personnes agressées disent la ressentir après leur agression. La colère semble être une conséquence logique de l'agression que les victimes ont vécue. Une fois la peur passée, l'angoisse et la tension de l'agression achevée, et la victime étant "revenue à elle", elle réalise, après un certain laps de temps, les conditions qui ont favorisé son agression. A ce niveau, il faut remarquer une certaine dissemblance entre la colère manifestée chez les femmes et la colère manifestée chez les hommes.

La colère des femmes est, en majeure partie, dirigée contre les forces de sécurité publique, mais au-delà contre l'Etat. Cette colère manifestée contre les forces de sécurité publique est perceptible à travers les propos de Mlle KONE Fatou, vendeuse de fruits, à la gare Siporex de Yopougon : « **On ne voit pratiquement pas les forces de l'ordre, ici. Ceux qui viennent, sont occupés à autre chose plutôt qu'à sécuriser la gare. Souvent, tu entends qu'on a agressé quelqu'un dans un coin de la gare alors qu'ils sont sur la gare. Moi-même, ils m'ont agressée une fois très tôt sur la gare. On ne sait même pas ce qu'ils font sur la gare** ». Mme KOFFI Akissi, vendeuse de légumes à l'ancienne gare d'Adjamé, raconte : « **Une fois les petits bandits ont volé une femme très tôt le matin sur la gare. Il n'y avait personne pour l'aider. Les policiers n'étaient pas là. On nous dit que les policiers viennent sur la gare pour nous protéger, mais nous on ne voit pas ça ici** ». Mme DAINGUY Paulette, voyageuse au niveau de l'ancienne gare d'Adjamé, d'insister : « **C'est vrai que tout le monde parle des forces de l'ordre qui ne font pas bien leur travail sur la gare. Mais, moi je pense que c'est l'Etat lui-même qui a failli, car c'est lui qui est garant de la sécurité de tous les citoyens. Qu'il prenne toutes les mesures qui s'imposent afin que notre sécurité soit assurée. On a l'impression que cela n'est pas leur priorité** ». Cette colère des femmes dirigée contre les forces de sécurité publique s'expliquerait par le fait qu'elles ont du mal, voire qu'elles sont incapables de se défendre lors des agressions qu'elles subissent. De ce fait, les personnes publiques commises à cet effet, n'arrivent pas à s'acquitter convenablement de cette tâche, d'où la colère des femmes dirigée à leur endroit. Par ailleurs, la colère des femmes adressée à l'endroit de l'Etat pourrait être perçue par le fait que l'Etat est

le garant de la sécurité de tous les citoyens. Ce faisant, l'Etat joue un rôle protecteur vis-à-vis de ses citoyens. Ce rôle protecteur joué par l'Etat s'apparente au rôle protecteur que joue le père auprès de sa fille. Ce rôle sera ultérieurement dévolu à l'époux qui en aura la charge. A partir de ce moment, ces femmes voient en l'Etat un prolongement de la puissance masculine capable de les protéger contre toute agression, d'assurer leur sécurité. Lorsque celui-ci a du mal à le faire, cela conduit à une forme d'abandon voire de négligence.

Pour ce qui est de la colère des hommes, elle est aussi dirigée vers les forces de sécurité publique et au-delà de l'Etat, mais elle l'est pour certains, parmi eux, contre eux-mêmes. Cette colère fait suite à leur impuissance face à l'agression. A cet effet, M. AKATE Ahmed, commerçant de pièces automobiles détachées à l'ancienne gare d'Adjamé révèle : « **Trois individus armés de pistolets sont venus me braquer et m'ont dépouillé la somme de 180.000 Francs CFA. Ça me fait mal parce que si ce n'était pas à cause de leurs armes, ils ne pouvaient pas prendre mon argent** ». Cette colère des hommes pourrait trouver son explication dans le fait que l'agression, surtout avec des armes, s'apparente à une forme d'humiliation. Humiliation parce que les hommes en présence (agresseur comme agressé) n'ont point eu l'occasion de se jauger physiquement afin que le plus fort (physiquement) puisse naturellement se dégager. Surtout dans ce milieu où les empoignades sont un moyen d'établir une certaine forme d'autorité et de respect des uns par rapport aux autres. Mais, l'introduction d'une arme, quelconque, octroie de facto la puissance, la force et l'avantage à celui qui la possède. Dès lors, l'homme agressé vit cela comme une humiliation, une frustration qu'il a du mal à accepter.

Comme nous le remarquons, la colère des victimes et des populations est à la fois dirigée contre les forces de sécurité publique et au-delà l'Etat, mais elle fait, aussi, suite à leur impuissance face à la situation (insécurité).

4- Sentiment d'être livré à soi

Face à l'insécurité qui sévit dans les gares routières du district d'Abidjan, les populations ont le sentiment d'être livrées à elles-mêmes. Elles ont du mal à comprendre la "liberté" d'action dont jouissent les délinquants. Les forces de sécurité publique sont, dans la majeure partie du temps, presque invisibles voire absentes sur les gares routières. A cet effet, 17% des victimes pensent qu'elles sont livrées à elles-mêmes. Face aux différentes agressions qui ont lieu sur les gares routières, face au manque de réponses adéquates données par les autorités Etatiques et sécuritaires pour combattre l'insécurité, il va de soi que les populations se sentent abandonnées, livrées à elles-mêmes quant à la sécurisation de leurs biens ainsi que de leurs personnes. Ce sentiment d'abandon se justifie dans la mesure où les populations

lorsqu'elles sont confrontées aux agressions, elles ne reçoivent pas le secours qu'elles sont en droit d'attendre des services de sécurité publique. A ce propos, M. KONATE Seydou, vendeur d'œufs, en gros, à l'ancienne gare d'Adjamé déclare : **« On ne voit presque jamais les forces de l'ordre. Quand tu as un problème sur la gare tu ne sais pas à qui tu vas t'adresser afin de trouver une solution. Donc, chacun essaie comme il peut de se protéger. Aussi, on compte sur Dieu pour nous protéger tous les jours car on ne peut pas compter sur les forces de l'ordre, qui si elles sont présentes, n'ont pas notre temps, car elles sont occupées à d'autres choses »**. Par ailleurs, M. BABA, vendeur d'appareils électroniques à la gare d'Abobo dénonce : **« Je ne peux pas comprendre que la gendarmerie soit à une centaine de mètres d'ici et que les délinquants viennent nous agresser ici tous les jours. Ils ne viennent même pas sur la gare pour voir ce qui se passe ici. Comment les bandits peuvent-ils venir braquer tranquillement à côté d'une brigade et repartir comme ils sont venus ? Sans être inquiétés un peu ? Peut-être que leur présence allait faire reculer un peu les délinquants. Donc chacun, de nous, fait comme il peut pour se protéger. On remet tout entre les mains de Dieu, afin qu'il nous protège. »**.

Cet abandon exclusif à la protection divine en dit long sur le sentiment d'abandon que ressentent les populations vis-à-vis des forces de sécurité publique. Si les forces de sécurité publique, à qui la sécurité des populations a été confiée, n'arrivent pas, pour diverses raisons, à assurer la protection de celles-ci, elles n'auront que pour dernier recours la protection divine qui semble être le recours ultime.

La présence et la persistance de ce sentiment semblent se justifier par l'abandon dont sont victimes les usagers des gares routières. Au-delà des forces de sécurité publique que les populations accusent d'apathie, c'est l'Etat qu'elles voient, car il les laisse à la merci des délinquants qui sont sur les gares.

5- Indignation

Avec 13%, l'indignation est un sentiment ressenti et développé par les victimes de l'insécurité sur les gares routières. En plus des victimes, c'est toute la population qui utilise les gares routières qui crie leur ras-le-bol face à la présence peu visible des forces de sécurité publique, mais surtout face au racket auquel ils s'adonnent. Mlle CAMARA Aminata, vendeuse de produits cosmétiques à l'ancienne gare d'Adjamé, crie son indignation : **« Les forces de l'ordre ne savent rien faire d'autre que de racketter. La dernière fois, une dame a été agressée devant elles, mais elles étaient occupées à leur activité favorite (le racket) »**. M. OUEGNIN Léon (chef de gare) à l'ancienne gare d'Adjamé ajoute : **« Nos amis policiers et gendarmes quand ils viennent ici, c'est pour racketter les populations et les**

dépouiller ». M. KOUADIO Félix, gérant de cabine cellulaire à l'ancienne gare d'Adjamé, n'hésite pas à accuser les forces de sécurité publique : « **En 2006, il y a eu des braqueurs en treillis, armés de kalachnikovs qui ont braqué plusieurs magasins au black. Durant plus d'une heure nous n'avons vu aucune force de l'ordre. Ce n'est qu'après leur départ que les forces de l'ordre sont arrivées. Ce sont elles les vrais braqueurs** ».

S'il est vrai qu'à la faveur des différentes crises politico-militaires traversées par le pays, des armes et des treillis circulent au sein des populations, comment comprendre le peu d'empressement des forces de sécurité publique à réagir quand on sait qu'il y a des patrouilles qui se font au sein de la gare.

En outre, le constat que l'on peut faire en ce qui concerne l'indignation manifestée au niveau des gares routières, elle (indignation) est plus le fait des personnes qui exercent une activité sur les gares routières. Cela s'explique par le fait qu'elles ont une présence continue au niveau des gares. Partant de ce fait, elles arrivent à percevoir certaines subtilités quant à l'attitude de certains éléments des forces de sécurité publique, ce qui n'est pas forcément le cas pour quelqu'un qui vient sporadiquement sur les gares routières. Il faut aussi ajouter qu'à la différence du racket qui est pratiqué sur la voie publique et que tout le monde peut percevoir plus ou moins facilement, ici au niveau des gares routières certains agents de sécurité publique dissimulent leurs actes de telles sortes qu'il n'est pas du tout évident de reconnaître au premier regard cette pratique.

En somme, l'indignation manifestée, par les victimes ainsi que les populations qui utilisent les gares, est principalement dirigée contre les forces de sécurité publique. Les agissements de quelques éléments, parmi elles, jettent l'anathème sur toute la corporation. Ces sentiments manifestés à l'égard des forces de sécurité publique entraînent inéluctablement des conséquences quant aux rapports existants entre les usagers des gares et lesdites forces.

6- Traumatismes psychiques

Nous voulons, avant d'évoquer les traumatismes en tant que conséquences de l'insécurité sur les usagers des gares routières, donner quelques repères explicatifs sur les différentes conceptions du traumatisme et de quelques concepts associés.

Le traumatisme psychique, ou psycho-traumatisme, ou encore "trauma" désigne l'effet sur un individu d'un événement soudain qui vient submerger son psychisme et sa capacité à y faire face, en produisant un vécu d'effroi ou de détresse intense¹.

¹ Consulté sur www.wikipédia.fr en Janvier 2009.

Pour FREUD (op.cit.), le traumatisme est une effraction de la pare-excitation par des excitations externes. Cette conception dynamique de FREUD, tirée de la psychanalyse, compare le traumatisme à « un corps étranger » qui aurait pénétré par « effraction » dans cette espèce de « vésicule vivante » qu'est l'organisme, inégalement protégée selon les cas et les circonstances par une couche superficielle de défenses « la pare-excitation ». Cette effraction vient créer un déséquilibre au niveau du psychisme qui était dans un état d'équilibre initial. Cette apparition, soudaine et brutale du trauma, déborde les défenses du Moi, qui doit faire face à cette surcharge d'excitations, qui menacent son intégrité (Moi). Cette effraction a d'importantes conséquences sur l'équilibre psychique des individus affectés. Elle peut déboucher sur des névroses traumatiques en tant que maladie consécutive à un traumatisme psychique.

Ce qui fait le trauma, selon FREUD, c'est une expérience occasionnant des affects très pénibles non « abrégés » dans l'immédiat et non abrégés ultérieurement. Ainsi, tant que les souvenirs traumatiques ne véhiculent pas la totalité de la charge d'affect qui a accompagné l'évènement et que le « lien associatif n'est pas établi entre l'état pathologique et l'état conscient », il n'y a pas d'abréaction¹ possible. C'est pourquoi le refoulement maintient le traumatisé dans un certain état psychologique. Le retour du refoulé se manifestera par une compulsion de répétition, dont les cauchemars répétés en sont une variante, qui aurait pour but de faire naître un état d'angoisse propice à appréhender la représentation protectrice qui s'est produite lorsque dans la réalité, la survenue du danger a surpris le sujet. Le phénomène du traumatisme ne peut donc être que relatif, car il est à la fois dépendant de la violence de l'évènement et de « l'état constitutionnel et conjoncturel de la barrière des défenses ».

LEBIGOT (2009 : 202), poursuivant ses travaux dans le sillage de ceux qu'avaient entamés FREUD, montre schématiquement comment le stress et le trauma agissent sur le psychisme. Ainsi, « *Lors du stress, une action extérieure- une menace de mort par exemple, presse sur la membrane, "la vésicule vivante" comme FREUD l'appelait. La "vésicule*

¹En psychiatrie, le terme abréaction (issu du latin **ab** : hors de, **re** : indiquant le retour et **actio** : fait) désigne le **retour à la conscience d'une émotion passée**, oubliée ou gardée dans le subconscient par des **blocages psychiques**.

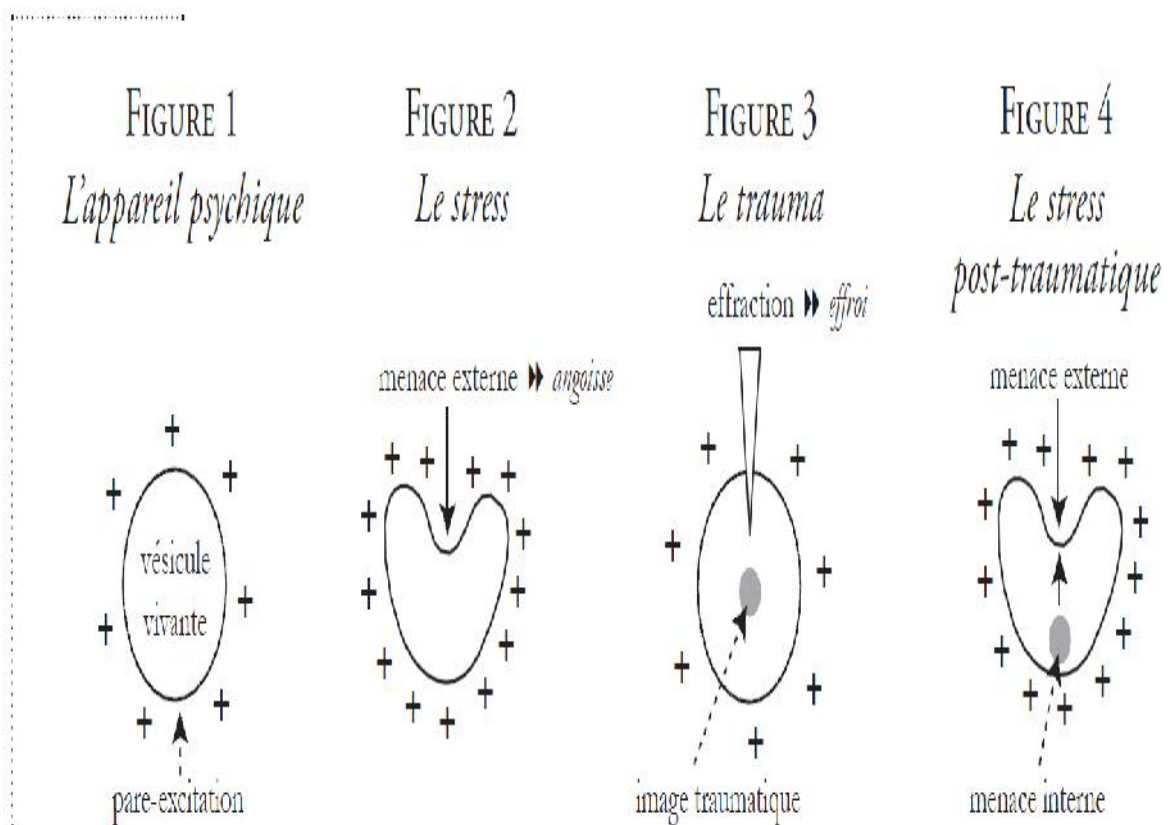
Plus précisément il s'agit d'une **réaction émotionnelle** permettant à un individu de se libérer de l'affect qui est attaché à un traumatisme psychique. Ceci évite que cet affect ne devienne source d'une affection pathologique (affect pathogène). Autrement dit il s'agit d'une sorte de **mécanismes libérateur** par la parole permettant le soulagement et quelque fois la guérison.

L'**abréaction** peut également survenir spontanément au bout d'un certain temps après le **traumatisme initial**. Il est possible et parfois intéressant, voir inéluctable de **chercher à provoquer la survenue de l'abréaction** en utilisant diverses méthodes thérapeutiques, essentiellement l'**hypnose**, la **subnarcose**. Ceci permet d'obtenir la **catharsis**.

<http://www.vulgaris-medical.com/encyclopedie/abreaction-44.html>, consulté le 22/09/2009.

vivante”- comme FREUD appelle sa sphère- est partiellement écrasée, mais rien ne pénètre à l’intérieur. L’énergie positive augmente, ce qui se traduit cliniquement par de l’angoisse. Lorsque la pression se relâche, l’appareil psychique reprend sa forme initiale et continue à fonctionner comme avant. Il tient compte seulement de l’évènement qu’il a rencontré, la perte d’un être cher par exemple ». Au niveau du trauma l’explication est toute différente. « Là, l’évènement [...] pénètre dans l’appareil psychique en traversant la pare-excitation. L’image traumatique va s’incruster au milieu des représentations et sa charge énergétique va bouleverser le fonctionnement psychique du sujet ». LEBIGOT insiste plus sur la distinction qu’il convient de faire entre l’angoisse et l’effroi. Pour lui, l’effraction traumatique ne s’accompagne pas d’angoisse mais, plutôt, d’effroi ; d’une disparition complète de toute activité psychique. L’image traumatique incrustée peut produire de l’angoisse d’origine interne, contrairement au stress dont l’angoisse est d’origine externe. Le schéma suivant, élaboré par LEBIGOT, explique mieux tous ces différents processus.

Figure n° 10 : Schéma explicatif du trauma selon LEBIGOT



Revenant rapidement sur le critère permettant de distinguer un épisode de stress d'un épisode de stress traumatique, JOLLY et ROSNET (2003) pensent que les manifestations de stress cessent lorsque l'épisode de stress est terminé. La personne ressent alors un soulagement important. Si des manifestations diverses apparaissent par la suite, sans élément nouveau dans la situation, il faut alors faire l'hypothèse des réactions post-traumatiques.

JANOFF-BULMAN, cité par BRILLON et al. (1996), se base sur des conceptions psycho-dynamiques et cognitivistes pour expliquer le traumatisme. Pour lui, le sujet a la conception d'un monde juste, bienveillant, logique, intelligible et la conception de soi comme un individu valide et valable. Le traumatisme vient de l'écart entre ses propres conceptions, les significations et les valeurs qu'il attribue au fait brutal et subit qui lui arrive. Ce fait invalide ses conceptions et provoque un sentiment de trahison de la confiance mise dans ses conceptions. Au sentiment de trahison s'ajoute un sentiment d'injustice qui peut s'exprimer ainsi : « Pourquoi est-ce arrivé à moi ? » « Qu'ai-je fait pour mériter cela ? ». Il en résulte un sentiment de culpabilité souvent renforcé socialement lorsque l'entourage blâme la victime. Pour lui, l'individu « normal » possède un sentiment profond de sécurité et de confiance. Le fait traumatisant vient détruire ces certitudes et le monde devient anxiogène. L'individu est obligé de construire un nouveau monde et un nouveau soi au monde.

BARROIS cité par DUMONT (op.cit.), se sert de la phénoménologie pour expliquer le traumatisme. Le traumatisme vient du fait que le trauma est une rupture des liens avec le monde, une césure de sens. Confronté au réel cru, le traumatisé expérimente « l'effroi » qui annonce « la mort de soi comme vérité ultime ». Le traumatisé n'ayant jamais été confronté à la mort ne peut en avoir de représentation. Il lui est donc impossible de se référer à des signifiants.

Pour ROQUES (2007), le traumatisme aurait une explication neurologique. En effet, le cerveau procéderait en permanence, dès qu'il bascule sous l'égide du système parasympathique¹ et en particulier durant le sommeil, au traitement des informations

¹Le système nerveux parasympathique

Lorsqu'il est stimulé, le système nerveux parasympathique freine les phénomènes induits par la stimulation du système nerveux sympathique. En d'autres termes, le système nerveux parasympathique remet l'organisme au repos, en "économie d'énergie" et s'oppose donc notamment au stress. Son neuromédiateur est l'acétylcholine. C'est le système qui prédomine au repos. Sa stimulation se traduit par :

- Une diminution du travail cardiaque (baisse de la fréquence cardiaque)
- Une augmentation de la motricité des viscères digestifs pour favoriser l'assimilation des aliments, synonyme de mise en réserve
- Un rétrécissement des pupilles, ou myosis
- Une constriction bronchique

<http://www.doctissimo.fr/html/sante/encyclopedie/neurotonie.htm> consulté le 22 Juillet 2009.

sensorielles qu'elle reçoit. Ce travail de tri et de classement de l'information en mémoire à long terme, serait rendu impossible quand cette information est menaçante pour l'intégrité physique (la vie) du sujet ou pour son intégrité narcissique (en cas d'humiliation).

Cette menace à laquelle est confronté le cerveau le conduit à se mettre sous le système sympathique ou orthosympathique¹. Le cerveau obéit prioritairement, à ce moment-là, au principe de survie. La victime d'un traumatisme se trouve alors confronté à un dilemme de nature mécanique neurologique. Son cerveau programmé pour traiter les informations ne peut remplir sa mission puisque ce traitement implique un relâchement qui le met en danger et réactive aussitôt une mise en état d'alerte. D'où les manifestations d'hyperactivité neurovégétative et le développement ainsi que le maintien des symptômes intrusifs.

Par ailleurs, pour ROQUES (op.cit.), il faut rajouter encore toutes sortes de traumatismes qui ne mettent pas en danger de mort physique une personne (le sujet ou un tiers), mais son narcissisme, son estime de soi. De ce fait, le traumatisme psychique ne peut se comprendre que dans la relativité, par rapport à un cadre narcissique social dans lequel le sujet se reconnaît.

Après ce bref aperçu de quelques modèles explicatifs du traumatisme, il convient de présenter les manifestations du traumatisme sur les usagers des gares routières.

Il est à noter que tout le monde subit un traumatisme après une agression. Ce traumatisme peut être léger c'est-à-dire que l'organisme arrive tout seul à évacuer cette tension que l'agression a générée. Dans ce cas, l'organisme finit par s'adapter au traumatisme

¹Le système nerveux sympathique (ou orthosympathique)

C'est un système qui prédispose à l'action, au mouvement, à la fuite ou au combat, et ce, via la sécrétion d'un neuromédiateur (substance synthétisée par une terminaison nerveuse et qui permet de transmettre l'influx nerveux à un autre neurone) : l'adrénaline. C'est le système mis en route lors d'un stress. Sa stimulation se traduit par :

- Une augmentation du travail cardiaque (tachycardie, dilatation des coronaires)
- Un ralentissement de la digestion (pour détourner le sang digestif au profit des muscles)
- Une dilatation des pupilles, ou mydriase (pour améliorer son acuité visuelle)
- Une dilatation des bronches (pour améliorer l'arrivée de l'air)
- Une augmentation de la sudation
- Une stimulation du foie (afin de fournir de l'énergie)
- Une stimulation des glandes surrénales productrices d'adrénaline (hormone de la peur et de l'anxiété), de noradrénaline (hormone de la colère et de l'agressivité) et de cortisol (hormone de l'énergie)

En temps normal, ces deux systèmes sont en équilibre et leur activité est sans cesse ajustée en fonction des besoins. L'un ou l'autre devient prédominant selon les circonstances. Ces deux systèmes sont silencieux : ils fonctionnent à notre insu en toute autonomie. Lorsque l'environnement change brutalement ou qu'un événement imprévu survient, l'un ou l'autre peut prendre le pas soudainement et les réactions induites peuvent être perceptibles (augmentation du rythme cardiaque par exemple, vertige lorsqu'on le lève trop rapidement du lit...).

<http://www.doctissimo.fr/html/sante/encyclopedie/neurotonie.htm> consulté le 22 Juillet 2009.

en mettant en œuvre les mécanismes nécessaires lui permettant de faire face à l'évènement traumatique ; c'est le coping. Cependant, il peut devenir pathologique avec tout ce que cela engendre comme conséquence sur la vie des individus.

Par ailleurs, l'on peut développer un traumatisme par le simple fait d'avoir assisté à un évènement traumatique qui a laissé un impact sur le psychisme ou par l'annonce d'une nouvelle bouleversante (perte d'un être cher).

Nous allons mettre, ici, l'accent sur les victimes (ayant acceptées de collaborer avec nous). Au nombre de quatre (4) soit 13% de la population des victimes, nous les avons rencontrés au cours de nos différents entretiens sur les gares routières. Etant des cas particuliers, nous avons eu avec eux des entretiens cliniques approfondis, afin de mieux comprendre l'étendue des traumatismes subis. Nous avons rencontré deux victimes à Adjamé, une à Yopougon et une autre à Treichville. Les deux victimes (un homme et une femme) d'Adjamé sont des commerçants exerçant à l'ancienne gare. Tous deux ont été victimes d'agressions physiques. La victime de Yopougon est une jeune riveraine de la gare, qui a subi un viol sur le territoire de la gare Siporex. Enfin, la dernière victime, que nous avons rencontrée du côté de Treichville, est un voyageur, victime d'une agression physique.

Monsieur GUEYE, commerçant d'appareils électroniques à l'ancienne gare d'Adjamé, a longtemps refusé de revenir sur l'attaque à main armée dont il a été victime. A l'évocation de cette attaque, il avait l'impression de revivre l'agression. Ce comportement est décrit par FEDIDA (2005). Ainsi, elle pense que dans le traumatisme psychique, le patient doit avoir la force d'affronter son souvenir pour raconter l'évènement. Nous avons dû, pour obtenir cet entretien, le rencontrer en dehors de la gare. Par ailleurs, lors de cette entrevue, la victime a raconté brièvement les circonstances de cette agression : « **Ils sont arrivés au nombre de trois (3) avec des fusils et ont menacé de me tuer si je ne leur donnais pas l'argent que j'avais.** ». Lorsque nous revenions à divers moments de la discussion sur les circonstances de l'agression et les sentiments qu'il vivait durant l'agression, il refusait d'en parler, préférant insister sur l'insécurité qui règne sur la gare. Il a, par la suite, reconnu avoir vécu durant les jours qui ont suivi son agression des cauchemars. Ces souvenirs intrusifs bouleversaient ses nuits durant les premiers jours qui ont suivi son agression. Il raconte : « **Les jours qui ont suivi mon agression, je me réveillais en sursaut comme si l'agression était en train de se reproduire. Ma femme se réveillait durant ces moments en essayant de me reconforter, car elle disait que je parlais et j'étais agité sur le lit et tout en sueur. Mais grâce à Dieu, à la prière et au soutien des uns et des autres, j'ai pu traverser ces moments très douloureux. Quelques jours après l'agression, je suis retourné pour reprendre mon**

travail. Maintenant, ça va beaucoup mieux, la peur n'est plus trop présente dans mon esprit et puis on fait l'effort de ne pas le montrer aux autres, car après tout je suis un homme ». A l'analyse des conduites et des propos de M. GUEYE, il ressort que le traumatisme subi l'a conduit à adopter des conduites d'évitement. Par ailleurs, il a reconnu que l'opinion qu'il a de lui-même (estime de soi) est restée la même, c'est-à-dire une estime de soi positive. A la question de savoir si l'agression n'avait pas changé l'opinion qu'il avait de lui, il a répondu ceci : « **J'ai pris une décision sage, car j'ai une femme et des enfants à la maison. Ce n'est pas devant des armes que tu vas prouver que tu es un garçon. Si ces drogués-là me tuais qu'allaient-ils devenir ? Je ne me reproche rien, au contraire, j'ai bien agi car je ne suis pas la seule victime d'agression sur la gare.** ». Au regard, de ces propos nous pouvons retenir que M. GUEYE a eu une résilience, car il a réussi au bout de quelques semaines à surmonter ce traumatisme. Le soutien de la famille et des amis semblent avoir aidé ce dernier à surmonter plus facilement ce traumatisme. Ce soutien lui a apporté un réconfort affectif important, et a, semble-t-il, été déterminant dans sa reconstruction psychique. Dans de telles situations, un manque de soutien en général et affectif en particulier accroît les chances du traumatisé de plonger du côté pathologique du traumatisme. La solitude et l'isolation ramènerait fréquemment le souvenir de l'agression, ce qui serait très envahissant et inconfortable pour le psychisme du traumatisé. En outre, les croyances religieuses, manifestées par les prières, l'ont certainement aidé dans ce processus. Les cauchemars ont disparu et il a pu revenir sur les lieux de son agression et reprendre son activité commerciale. Ces constats rejoignent ceux fait par CYRULNIK (2012). Pour lui, après l'agression, on note deux éléments essentiels à la résilience : le soutien et le sens. Si après le traumatisme, quel qu'il soit, la personne est soutenue et sécurisée, le processus se mettra plus facilement en place. Donner un sens à ce qui est arrivé est primordial également.

Par ailleurs, il ne peut plus être celui qu'il a toujours été, car l'agression a changé quelque chose au niveau de son psychisme, ce qui l'amène à être très prudent : « **Je ne peux pas oublier cette agression comme si elle n'avait jamais existée. Elle m'a conduit à être encore plus prudent lorsque je suis sur la gare. Je fais attention aux mouvements qui se passent autour de moi.** ». Ensuite, il y a un avant et un après trauma. A l'image d'une blessure physique qui finit par guérir en laissant des cicatrices sur le corps, de même la résilience qui se produit au niveau du psychisme ne saurait faire disparaître les traces de l'évènement traumatique¹. Ainsi, comme pour la peau, les lésions peuvent au mieux cicatriser

¹ Levi FAICT et al. (2009), Evaluation du retentissement immédiat du psycho-traumatisme : Du concept à l'alphabet de la victime, in Journal International De Victimologie (JIDV), n° 21, consulté le 20 Avril 2010.

et au pire se compliquer : inflammation (troubles comportementaux), infection (pathologies avérées) voire entraîner le décès de la victime (suicide). Les traumatismes psychologiques laissent toujours des séquelles.

Quant à Mademoiselle KONE Fanta, vendeuse de fruits, elle a déclaré avoir eu des troubles de sommeil et des cauchemars relatifs à l'agression qu'elle avait vécue. Lors de l'entretien, elle a pu nous relater les sentiments qu'elle avait eus durant l'agression. A cet effet, elle déclare : « **Pendant ce moment, j'avais tellement peur que je priais Dieu pour qu'ils ne me tuent pas. Je me sentais un peu bizarre, mon cœur battait vite et j'étais en sueurs. Je priais, tout au fond de moi, pour que dans leur colère ils ne me donnent pas des coups, surtout quand ils m'ont fait tomber pour fouiller dans les poches de la culotte que j'avais mise en dessous de mon pagne. Il y avait une partie de l'argent là-bas à cause des agresseurs qui étaient sur la gare. Ils ont arraché tout mon argent, ce matin-là. Dieu merci, ils ne m'ont pas donné de coups** ». Elle poursuit, en affirmant : « **Quand ils sont partis, j'avais du mal à croire que je venais en un instant de perdre tout l'argent que j'avais sur moi. Mais je remerciais surtout Dieu qu'ils m'aient laissé la vie sauve sans de véritables blessures. Quand les gens sont venus vers moi après qu'ils soient partis (les délinquants), je racontais, les évènements, toute tremblante, parce que j'aurais pu perdre la vie ou me faire violer par ces individus. C'est après l'agression que j'ai pu réaliser la chance que j'ai eu ce jour-là.** ». Nous constatons que lors de l'agression, elle était préoccupée par la sauvegarde de son intégrité physique mais au-delà de sa vie. De ce fait, le psychisme humain en pareil circonstance fonctionne en "mode ralenti" puisqu'il semble tétanisé par la soudaineté et la violence de l'agression mais surtout par l'énergie qu'il doit mettre en œuvre pour que l'organisme continue de fonctionner parallèlement à la surcharge émotionnelle qu'il subit. L'agression capte toute l'attention du psychisme, ce qui ne laisse aucune place pour toute autre réflexion. Ce n'est qu'après coup qu'elle a eu à penser à l'argent qu'elle avait perdu.

Quant aux symptômes post-agression, en dehors de quelques éraflures physiques, elle nous a confié avoir eu, durant les jours qui ont succédé, des troubles de sommeil dus aux différents cauchemars. Par ailleurs, lorsqu'elle se retrouvait toute seule à certains moments de la journée, elle revivait ces souvenirs intrusifs, ce qui ne faisait qu'accroître sa détresse.

Par ailleurs, elle reconnaît avoir bénéficié du soutien des amies commerçantes ainsi que de la famille. Ce soutien lui a été très important dans la mesure où remarque-t-elle : « **Mes amies passaient à la maison, après avoir appris ce qui m'étais arrivé, régulièrement pour me reconforter. Tu vois combien, durant ces moments difficiles la**

famille et les amies ont importants. Nous avons une petite caisse au sein de notre groupe. Et nous nous assistons mutuellement durant les moments difficiles, comme durant les moments de joie. Elles m'ont apporté un peu d'argent pour me soutenir, car j'ai eu quelques jours de repos à la maison. ». Cette agression l'a affectée à un tel point, qu'après s'être physiquement remise, elle a décidé de changer ses habitudes. Elle ne part plus très tôt sur son lieu de vente et quitte les lieux avant la tombée du jour, aux alentours de 17 heures 30minutes. Aussi, reconnaît-elle, qu'il lui a fallu quelques semaines pour que l'angoisse qu'elle manifestait lorsqu'elle traversait les lieux où elle s'était faite agressée ne disparaisse. Cet état des choses l'a conduit à faire un détour, quelques jours après son agression, pour gagner son lieu de commerce. Elle se disait que les délinquants pourraient à nouveau l'agresser, surtout qu'ils savent qu'elle met de l'argent dans sa culotte, sous son pagne.

Depuis l'agression, elle a eu l'opportunité, quelques mois après, de vendre à la gare UTB. Elle se sent beaucoup plus en sécurité dans l'enceinte de cette compagnie. A cet effet, elle déclare « **Après mon agression, j'ai vendu quelque temps vers le marché Gouro. J'ai eu l'occasion de venir vendre ici, grâce à une connaissance, et depuis c'est ici que je suis. Je me sens en sécurité ici car c'est clôturé et il y a des vigiles qui assurent la sécurité de la gare. Ce n'est pas comme de l'autre côté où il n'y a personnes pour assurer notre protection. Je vais de temps en temps chez mes amies vers le marché Gouro pour leur rendre visite et elles viennent aussi me voir ici.**».

Elle s'est remise totalement de cette agression qu'elle a vécue, car tous les symptômes relatifs à cette agression ont disparu (cauchemars, peur sans raison apparente...). Cependant cette dernière a changé certaines de ses habitudes sur la gare mais aussi en dehors de la gare, car elle a avoué avoir peur de sortir de sa maison avant le lever du jour. Elle préfère sortir quand la rue est fréquentée par les passants, ce qui diminue selon elle les risques d'agressions. Cette nouvelle attitude est l'une des conséquences de l'agression sur la victime, c'est-à-dire un stigmate de l'agression dont elle a été victime. Ce stigmate psychique se traduit au niveau comportemental par l'évitement du stimulus ou des stimuli associé(s) à l'agression, en l'occurrence l'heure.

Après les conséquences psychologiques observées au cours des deux entretiens effectués auprès des victimes, au niveau des gares d'Adjamé, quid desdites conséquences au niveau de la victime de Yopougon Siporex ?

La demoiselle, que nous nommerons Y, a subi un viol, effectué par 2 hommes, sur le territoire de la gare Siporex. Elle était âgée de 19 ans lorsque les faits se sont passés en 2008.

Il est à noter que durant ces entretiens, Mlle Y avait beaucoup fondu en larmes, car c'était de terribles moments qu'elle s'évertuait à faire revenir à la surface de son psychisme. Ceux-ci ayant été enfouis au niveau de l'inconscient depuis un certain temps. Elle nous a raconté qu'elle a eu des blessures physiques (génétales et corporelles) lors de ce viol. Répondant à la question de savoir les circonstances qui entouraient le viol et les sentiments qui l'animaient, elle nous a répondu : **« Je n'ai pas pu appeler au secours parce qu'ils ont menacé de me tuer avec un couteau. Ils étaient deux véritables gaillards. J'étais doublement terrifiée par la mort qu'ils risquaient de m'infliger si je voulais m'opposer mais aussi par le viol qu'ils allaient me faire subir. Pendant l'acte, j'étais toute tremblante et je priais Dieu pour qu'ils finissent le plutôt possible afin que je m'en aille. »**. Cet état d'esprit est décrit par LOPEZ et PIFFAUT-FILIZZOLA (1992). Pour eux, entre le violeur et la personne violée, aucune parole (« je ne veux pas », « je ne peux pas ») ne fait loi, ne pose les limites de l'interdit. Ils sont tous deux pris dans un espace (psychique et physique) où le plaisir génital prend place, le violeur cherche et/ou trouve la satisfaction sexuelle, tandis que la victime attend que son agresseur soit « assouvi », afin de pouvoir elle-même être « soulagée » de cette oppression, de la crainte latente (les victimes pensent que leur agresseur va les tuer). Cette tension psychique qui s'est installée durant ce laps de temps avait paralysé son psychisme de telle sorte qu'elle a eu du mal à croire au viol qu'elle avait vécu. **« C'était comme si je rêvais et que cela n'était pas arrivé. »** déclarait-elle. Elle poursuit : **« Dès qu'ils sont parti, je me suis débrouillée pour rentrer à la maison toute en pleurs. Une fois là-bas, je suis allée me laver car je me sentais souillée. J'ai fait ma toilette à plusieurs reprises car j'avais l'impression que leurs saletés étaient encore en moi. J'ai utilisé presque toute la bouteille de mon produit que j'utilise pour ma toilette. Je me suis lavée à plusieurs reprises cette nuit-là, en frottant vigoureusement mon corps pour enlever cette souillure. »**. En agissant de la sorte, mademoiselle Y, cherchait à se débarrasser de tout ce qui était étranger en elle, tout ce qui avait pénétré son être et qui existait encore comme lien physique de cette relation extorquée, non consentie. Cette conception de la réalité que décrivait, Mlle Y, a été abordée par LOPEZ et PIFFAUT-FILIZZOLA (idem). Selon eux, les conséquences psychiques de cette pénétration réelle et fantasmée, sont extrêmement "déstructurantes" (sentiment de se sentir déchirée dans son corps, déchirée dans le sens le plus matériel qui soit, avec un désir et une demande qui peut être qu'on lui retire tout ce qu'elle a de « pourri » en elle, qu'on lui arrache sa peau pour « faire peau neuve »).

Cette agression l'avait fortement perturbée. Ainsi, elle affirme : **« Je n'ai pas fermé l'œil de toute la nuit. Je revivais cette scène de viol dans ma tête et me posais beaucoup**

de questions. Ce n'est que le lendemain que mon père m'a donné un somnifère pour que je puisse dormir. Ce viol a fait que la plupart du temps mon sommeil était agité, je faisais des cauchemars où on me violait à nouveau. Aussi, depuis lors, lorsqu'il y a un petit bruit ou quelque chose auquel je ne m'attends pas, je sursaute et mon cœur bat rapidement comme si quelque chose de grave allait m'arriver. Lorsque je sors, je fais tout pour achever ce que j'ai à faire avant que la nuit ne tombe. Je n'ose plus sortir seule la nuit. Dans les semaines qui ont suivi mon agression, je ne pouvais pas sortir de la maison la nuit. Mais maintenant, je le fais mais toujours en compagnie de mes frères ou de personnes en qui j'ai confiance. ». Les symptômes psycho-traumatiques découlant de cette agression ont influencés la vie de Mlle Y, de telle sorte qu'elle avait changé beaucoup de choses dans sa vie quotidienne. Des reviviscences, en passant par l'angoisse et l'hyperéveil ainsi que l'évitement de tous les stimuli susceptibles de lui rappeler la scène traumatique, tous ces symptômes mettent en avant l'existence de symptômes post-traumatiques. Tout ceci confirme la vision que FAICT et al. (op. cit.), ont de l'impact du traumatisme sur le psychisme. Pour eux, l'intensité et la brutalité de l'effraction psychique initiale vont conditionner l'évolution rapide des victimes. C'est-à-dire, plus l'intensité et la brutalité seront grandes, plus le traumatisme va laisser des traces dans le psychisme de la victime, donc la guérison sera plus longue.

Ce viol avait provoqué, en elle, l'émergence de la haine pour ses violeurs : **« J'ai développé une haine vis-à-vis d'eux. Je priaï chaque jour pour qu'ils meurent, car ils m'avaient déshonorée au plus profond de moi-même. C'est comme s'ils avaient arraché quelque chose de très important, comme si une partie de moi avait été emportée.** ». Cette haine qu'elle vouait à ses violeurs s'était transformée en colère vis-à-vis de son petit ami, mais plus encore à son endroit. Ainsi, déclare-t-elle : **« J'en voulais à mon copain de m'avoir laissée rentrer toute seule ce soir-là. Il a préféré continuer à s'amuser plutôt que de me raccompagner comme il avait l'habitude de le faire. Il est en partie responsable de ce qui est arrivé. Au-delà, c'est à moi-même que j'en voulais. Pourquoi suis-je passée par cet endroit, cette nuit-là ? Quelle serait le regard des autres sur ma personne lorsqu'ils apprendront ce qui m'est arrivée ? N'allais-je pas devenir la risée du quartier, même si en ma présence tout le monde allait compatir à mon malheur ? N'allais-je pas être stigmatisée ?** ». Une certaine forme de culpabilité s'était établie dans sa conscience, du fait qu'elle aurait pu éviter ce qui s'est passé. La culpabilité, dans laquelle elle se trouvait, était la résultante de l'incompréhension et du sentiment d'injustice que renferme cette agression. Cette culpabilité qui ne devrait logiquement pas avoir lieu, du fait qu'elle est la

victime et non l'agresseur, tient en ce que son estime de soi avait été atteinte par l'agression qu'elle venait de vivre. Cette culpabilité renverrait à une névrose traumatique. L'humiliation, que constitue ce viol, est aussi à l'origine de cette estime de soi qui est dévalorisée. L'idée et même l'image qu'elle avait d'elle-même avait fortement été entamée, c'est comme si cette personne idéale qu'elle constituait venait de subir une défiguration. Cette estime de soi est, certes, atteinte par l'agression, mais elle l'est aussi à cause de l'opinion négative que les autres développeront à son sujet. Elle risque d'être stigmatisée comme personne ayant subi un viol, ce qui aura un impact dans les relations qu'elle aura avec ces derniers. Cette stigmatisation pourrait l'amener à vivre recluse chez elle en évitant tout contact avec l'extérieur. Cette situation aurait pour inconvénient de la plonger dans un univers qui accroîtrait son traumatisme plutôt qu'à l'aider à s'en sortir. Une telle "pathologisation" du traumatisme la conduirait irrémédiablement vers une psychose chronique voire un suicide au cas où elle aurait du mal à supporter sa situation (si elle est psychologiquement fragile).

Par ailleurs, elle reconnaît l'importance que lui a procurée le soutien familial dans la gestion de cette affaire, mais aussi pour l'aider à surmonter ce traumatisme. De ce fait, elle affirme : **« Ma famille m'a soutenue durant ces moments difficiles. Mon père est allé avec moi à la police pour porter plainte, de même qu'il m'a conduite auprès d'un médecin pour des analyses médicales en vue de me procurer les soins que nécessitait mon état. Aussi, mon père a-t-il plaidé auprès de tous les membres de la famille afin que ce viol ne soit aucunement divulgué car cela risquait de me faire beaucoup plus de mal que de bien. Les prières ainsi que l'affection de tous les membres de ma famille m'ont fortement aidé à surmonter cette difficulté. Mon père s'est surtout beaucoup rapproché de moi, parce que bien avant mon agression, nos rapports étaient un peu tendus. Il ne m'a aucunement blâmée, mais plutôt réconfortée. Il était à mes petits soins. Ma mère venait constamment dans la chambre me soutenir et dormait avec moi durant les premières semaines qui ont suivi mon agression. Je ne sais pas ce que je serai devenu sans leur soutien car j'ai traversé des moments vraiment pénibles dans mon corps comme dans ma tête. »** Une fois encore, le soutien des proches semble aider la victime dans le processus de deuil qu'elle doit faire de l'agression subie. Cette affection, cette chaleur des membres de la famille paraît capitale dans le processus de résilience que l'individu met en œuvre.

Quelques semaines plus tard, son soulagement sera beaucoup plus profond, reconnaît-elle : **« J'étais soulagée qu'après les analyses médicales effectuées, je n'étais pas enceinte. Je me disais comment allais-je concevoir un enfant de ces criminels avec tout ce que cela**

allait comporter comme ressentiment ? Chaque fois que je verrai cet enfant, cela m'emmènerait à repenser au viol, mais aussi à ne pas lui attribuer l'amour nécessaire dont il devrait avoir besoin. Aussi, étais-je soulagée de n'avoir pas contracté de MST (Maladie Sexuellement Transmissible), mais surtout d'être toujours séronégative. Comment allais-je vivre avec le SIDA ? Ma vie, mon avenir, tout allait être gâché. Je ne pourrai, peut-être, plus me marier et condamner à vivre le restant de mes jours dans la solitude ? ». Les résultats des examens médicaux ont fortement contribué chez Mlle Y, dans son processus de résilience. En effet, le soulagement, qui a découlé des résultats, a balayé toutes les inquiétudes et les questionnements qu'elle avait encore. Ce poids que l'incertitude constituait a été ôté. De ce fait, l'inquiétude qui constituait le dernier point de tension psychique venait, ainsi, de disparaître.

Certes, certains « vestiges » de cette agression demeurent encore dans son comportement (sursaute souvent sur des actions anodines, manifeste encore de temps en temps une peur irraisonnée, ne sors plus seule de la maison une fois la nuit tombée) mais elle note que son état (psychique) s'est beaucoup amélioré.

En somme, nous pouvons conclure, au vu des informations recueillies auprès de Mlle Y, que l'agression qu'elle a vécue (viol) lui a causé un traumatisme assez profond. Par ailleurs, vu le temps que les symptômes post-traumatiques ont mis pour se résorber (en moyenne plus de 8 semaines), nous avons conclu qu'elle avait été dans un Etat de Stress Post-Traumatique (ESPT ou PTSD, pour la dénomination anglophone). En effet, les données fournies par le DSM¹ IV, qui concerne la classification des symptômes et leur durée sont détaillées ci-après :

Les symptômes de l'Etat de Stress Post-Traumatique du DSM-IV (APA, 1994)

Selon les critères diagnostiques déterminés par l'APA au travers le DSM IV, pour déterminer la présence d'un trouble de stress post-traumatique, la victime doit satisfaire les critères suivants :

- A (Menace vitale et sévérité de la réponse péri-traumatique),
- B (Symptômes de reviviscence),
- C (Symptômes d'évitement et d'émoussement),

¹ Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders, publié par l'Association américaine de psychiatrie (APA), est un manuel de référence classifiant et catégorisant les critères diagnostiques et recherches statistiques de troubles mentaux spécifiques. Le système de codage inclus dans le DSM-IV correspond aux codes utilisés dans la CIM-10 (Classification internationale des maladies) créée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), est un autre guide communément utilisé, principalement en Europe et autre part dans le monde.

D (Symptômes d'hyperéveil),
E (Durée de la perturbation) et
F (Souffrance significative ou altération du fonctionnement).

Le critère A : La confrontation à l'événement traumatique.

Le sujet a été exposé à un événement traumatique dans lequel les deux éléments suivants étaient présents :

1. Le sujet a vécu, a été témoin ou a été confronté à un événement ou à des événements durant lesquels des individus ont pu trouver la mort ou être très gravement blessés ou bien ont été menacés de mort ou de grave blessure ou bien durant lesquels son intégrité physique ou celle d'autrui a pu être menacée.

2. La réaction du sujet à l'événement s'est traduite par une peur intense, un sentiment d'impuissance ou d'horreur.

Le critère B : Symptômes d'intrusion

L'événement traumatique est constamment revécu, de l'une (ou de plusieurs) des façons suivantes :

1. Souvenirs répétitifs et envahissants de l'événement provoquant un sentiment de détresse et comprenant des images, des pensées ou des perceptions.

2. Rêves répétitifs de l'événement provoquant un sentiment de détresse.

3. Impression ou agissements soudains « comme si » l'événement traumatique allait se reproduire (illusions, hallucinations, flash-back).

4. Sentiment intense de détresse psychologique lors de l'exposition à des indices externes ou internes évoquant ou ressemblant à un aspect de l'événement traumatique en cause.

5. Réactivité physiologique lors de l'exposition à des indices internes ou externes pouvant évoquer un aspect de l'événement traumatique en cause.

Critère C : Symptômes d'évitement et d'émoussement

Evitement persistant des stimuli associés au traumatisme et émoussement de la réactivité générale (ne préexistant pas au traumatisme), avec au moins trois des manifestations suivantes :

1. Efforts pour éviter les pensées, les sentiments ou les conversations associés au traumatisme.

2. Efforts pour éviter les activités, les endroits où les gens qui éveillent des souvenirs du traumatisme.

3. Incapacité à se rappeler un aspect important du traumatisme.

4. Réduction nette de l'intérêt pour des activités antérieurement importantes ou réduction de la participation à ces mêmes activités.

5. Sentiment de détachement d'autrui ou bien sentiment de devenir étranger aux autres.

6. Restriction des affects (par exemple : incapacité à éprouver des sentiments tendres).

7. Sentiment d'avenir « bouché » (par exemple : ne pas pouvoir faire carrière, se marier, avoir des enfants...).

Critère D : Symptômes d'hyperveil

Présence de symptômes persistants traduisant une activation neurovégétative (ne préexistant pas au traumatisme); au moins deux des manifestations suivantes :

1. Difficultés d'endormissement ou sommeil interrompu.

2. Irritabilité ou accès de colère.

3. Difficultés de concentration.

4. Hypervigilance.

5. Réaction de sursaut exagérée.

Critère E : Les perturbations des critères B, C et D durent plus d'un mois.

Critère F : La perturbation entraîne une souffrance cliniquement significative ou une altération du fonctionnement social, professionnel ou dans d'autres domaines importants.

Par ailleurs, nous l'avons soumise au test de l'IES-R (Impact of Event Scale – Revised) élaboré par WEISS et MARMAR (1997). Il s'agit d'un test auto-administré qui mesure la sévérité des symptômes d'intrusion, d'évitement et d'hyperveil (symptômes neurovégétatifs) vécus pendant les 7 derniers jours qui ont suivis l'agression. Elle a réalisé un score de 30 à ce test. Ce qui équivaut au fait qu'elle présente bon nombre de symptômes de stress post-traumatiques, c'est-à-dire qu'elle souffrait de symptômes de stress post-traumatiques, donc son état est à surveiller. Pour ce faire, ce test d'IES vient de confirmer les indices que nous avons eus lors de notre entretien clinique.

Nous allons, enfin, aborder les conséquences de l'agression dont a été victime M. KADIO Cyril, dans les environs de la gare de Bassam à Treichville. Cette agression physique dont il a été victime a changé beaucoup de choses dans son quotidien. Ainsi, reconnaît-il qu'avant son agression : « **Tous les soirs, à la descente du boulot (aux environs de 19 heures), je marchais pour aller à la gare de BONOUA, jusqu'à ce que je sois agressé.** ». Depuis lors, il a changé ses habitudes. Pour se rendre à la gare, surtout à la descente du travail, il préfère le faire en compagnie de ses connaissances : « **Après mon agression, j'ai décidé de ne plus me rendre seul, surtout une fois la nuit tombée, à la gare pour effectuer mon voyage. Je le fais en compagnie de mes collègues qui ont des véhicules ou**

je le fais en taxi, même si la distance n'est pas grande. Je descends, juste, devant la gare ». Ce changement effectué au niveau du comportement est la conséquence de l'agression endurée, mais au-delà, du traumatisme que cette agression a produit sur le psychisme de Monsieur KADIO.

Par ailleurs, le fait qu'il ait été agressé par deux jeunes hommes, a été l'un des points de fixation que son psychisme a fait de l'agression. En effet, il affirme : « **Lorsque je vois deux personnes (jeunes) m'approcher, je suis troublé. Cela me fait penser à une autre agression.** ». Son psychisme a pris pour stimulus, l'approche de deux jeunes, comme point de départ du déclenchement de certaines réactions physiologiques (tachycardie, sueurs...), annonçant une autre agression physique. A ce stimulus s'ajoute, un autre qu'est le moment de la journée. L'agression ayant été nocturne, ce moment de la journée est devenu anxiogène pour lui. Raison pour laquelle, il dit : « **Les nuits, j'ai des problèmes (peur) pour me rendre à la gare. Je viens plus facilement ici la journée. La journée, je n'éprouve pas de peur, mais une fois la nuit tombée, il est impossible que je me rende à pieds à la gare. C'est pour cela que je le fais en compagnie de mes collègues qui ont des véhicules ou en taxi.** ». Ces symptômes d'évitement, qu'il manifestait, témoignaient de la présence d'un traumatisme.

Revenant sur les symptômes post-traumatiques qu'il a endurés durant les semaines qui ont suivi son agression, il raconte : « **Après l'agression, j'avais reçu des coups de couteau à la pommette, je me suis évanoui. Ce n'est qu'à l'hôpital que je me suis réveillé. Au départ j'étais un peu perdu quant à la reconstitution des événements en rapport avec mon traumatisme. J'avais de fortes migraines. Durant, les premiers jours ma femme m'a raconté que j'étais agité la nuit, car cela était dû aux cauchemars répétitifs que je faisais. Je voyais, durant ces moments, que je revivais la même scène d'agression. J'ai fait un mois à la maison à cause des blessures et conséquences que cette agression a occasionnée (nerfs optiques atteints par les coups de couteau, fortes migraines provoquées par ces blessures). Aussi, il arrivait des fois où lorsque je fermais à peine les yeux je revivais la scène de l'agression. Toute cette période a duré deux semaines. C'était vraiment très pénible, car avec les douleurs physiques que je ressentais, je devais encore revivre ces scènes d'agression à nouveau. A côté de ces cauchemars, il arrivait des moments où je ressentais la peur comme si j'allais revivre la même agression.** ». Ces reviviscences, cette peur irraisonnée mettent en avant l'étendue et la gravité du traumatisme. Cependant, leur durée (2 semaines) nous montre qu'il ne pourrait pas s'agir de symptômes

d'Etat de Stress Post-Traumatique. La violence de l'agression a davantage bouleversée le psychisme.

Monsieur KADIO, a reconnu avoir accablé les autorités, avant de se culpabiliser lui-même par la suite, à son réveil : **« La première nuit (après ma réanimation), j'ai accusé les autorités qui n'ont pas mis les moyens en œuvre afin que la ville soit sécurisée. Ce n'est que par la suite que je me suis dit que j'aurais dû prendre un taxi pour aller à la gare, surtout que ce soir-là j'avais une forte somme d'argent sur moi (870.000 Francs CFA). J'ai mis ma vie en danger en ayant agi de la sorte. Si personne ne m'avait secouru et conduit à l'hôpital, peut être que je serais resté, couché-là, tout en me vidant de mon sang et que la mort survienne par la suite. J'ai mieux compris le sens de la fragilité de la vie d'un homme. »**. Ce transfert de culpabilité, à l'endroit des autorités Etatiques, visait dans un premier temps, à se déculpabiliser. Ceci, afin de ne pas avoir à s'en vouloir davantage, surtout que la souffrance physique (blessures) était déjà présente. Il est assez remarquable que dans ses propos, il ne s'en prenne pas à ses agresseurs, mais plutôt à celui (Etat) qui est garant de la sécurité de tous les citoyens. Il semble les dédouaner en reportant sa colère sur l'Etat. Il y a ici, une sorte de transfert de responsabilité. Cependant, la culpabilité dirigée contre lui-même a fini par prendre le dessus, dans la mesure où, il se dit qu'il aurait pu éviter ce qui lui est arrivé s'il avait pris d'autres mesures préventives (déplacement à bord d'un véhicule plutôt qu'à pieds). Ce transfert de culpabilité, dans les cas d'agression de personnes adultes, revient à son initiateur, tel un effet boomerang. Cette culpabilité qu'il dirige contre lui se résume essentiellement à ce qu'il aurait dû faire, ou aurait pu éviter.

Aussi, nous montre-il le rôle que le soutien de sa femme et de ses amis a joué dans son rétablissement psychique (résilience) : **« Ma femme m'a beaucoup soutenu durant ces moments. Elle est restée à mon chevet jusqu'à ce que je quitte l'hôpital pour la maison. Elle est restée à mes petits soins tout le temps que j'ai mis à la maison pour me rétablir complètement. Ma mère ainsi que mes frères et sœurs me visitaient régulièrement pendant cette période. Il faut aussi souligner que mon Directeur Général ainsi que mes collègues de service sont passés me voir tout le temps de ma convalescence. Cela m'a vraiment fait chaud au cœur, j'ai vu que je n'étais pas seul et que de nombreuses personnes me soutenaient. A ces visites, il faut adjoindre la prière. Mon pasteur ainsi que mes frères et sœurs en christ passaient me voir et profiter pour prier avec moi, afin que les séquelles de l'agression disparaissent totalement. Dieu merci, leurs prières ont porté et maintenant je me porte beaucoup mieux. »**. Le soutien affectif, de la famille et des

amis, occupe une place importante dans le processus de résilience du traumatisé. Il est une sorte de rampe de lancement pour le processus.

Nous pouvons retenir que les agressions entraînent chez toutes les victimes un traumatisme, dont l'intensité et la durée varient en fonction de la violence et de la brutalité du choc traumatique, mais aussi en fonction de l'individu. Avec des points de convergence dans le vécu du traumatisme, les victimes mettent individuellement en œuvre le processus de résilience qui les mènera à une reprise en main de leur vie qui avait jusque-là été bouleversée par le traumatisme issu de l'agression. Pour ce faire, le soutien affectif de la famille ainsi que des amis impulse une dynamique assez forte dans le processus de résilience.

Les conséquences psychologiques ayant été passées en revue, qu'en est-il des conséquences physiques ?

II- Conséquences physiques

Les conséquences physiques, de l'insécurité qui sévit dans les gares routières, sont de divers ordres. Les victimes de cette insécurité peuvent s'en sortir soit avec des blessures légères (éraflures), soit avec des blessures beaucoup plus graves ainsi que des traumatismes physiques (fractures) à la clé. Il arrive des fois où cela débouche sur des homicides.

Il convient de noter que les blessures physiques qui se produisent dans les gares routières sont, en majorité, occasionnées par les vols avec violence. Avec plus de 46% des infractions commises sur les gares routières, le vol lorsqu'il est commis, surtout dans le cas des vols avec violence, cause dans son sillage des conséquences physiques. Il occasionne souvent des blessures légères. C'est le cas de Mlle KONE Fanta. Cette dernière a été victime d'un vol avec violence à la grande gare d'Adjamé. Ses blessures ont été occasionnées par le fauchage effectué par les délinquants dans le but de s'emparer de son argent qu'elle avait mis dans la culotte qu'elle portait sous son pagne. Les éraflures qui ont fait suite à ce fauchage ont été les marques physiques de l'agression subie.

A côté des éraflures, il y a des blessures physiques beaucoup plus graves. Ces blessures effectuées en majeure partie du temps par des armes blanches ou des armes à feu, laissent des traces assez visibles sur le corps des différentes victimes. Ces cicatrices physiques laissent presque toujours des cicatrices psychiques chez ces dernières. Dans le cas de M. DIABY Sékou, ce sont des contusions qu'il avait eues à la tête lorsqu'il a décidé de porter secours à une commerçante, qui se faisait dépouiller par des délinquants. Ces contusions ont été faites à l'aide d'une arme blanche, en l'occurrence une machette. Outre les contusions, il a été blessé au bras par cette même arme. Le boubou qu'il avait mis ce jour-là, a été déchiré à certains endroits et maculé de son sang. M. KONAN Aboutou a, quant à lui, été rué de coups

par des délinquants armés de machettes et d'armes à feu. Ces derniers l'ont fauché et agressé parce qu'il avait tenté de se soustraire à l'agression dont il allait être victime. Il s'en est sorti avec une plaie ouverte au niveau de la tête et des contusions au niveau des jambes.

Aussi, l'agression dont a été victime M. KADIO Cyril a failli emporter son œil gauche. En effet, les coups de couteau reçus au niveau de la pommette gauche, ont occasionné des cicatrices palpables. Ces coups de couteau ont endommagé son nerf optique, ce qui l'a conduit à porté des verres correcteurs pour régler ce problème. Ces blessures ont aussi eu pour conséquence de faire émerger de violentes céphalées qui le conduisent souvent à garder le lit.

Outre les blessures occasionnées par les vols avec violence, nous remarquons qu'il y a des blessures qui font suite à des atteintes sur la personne des victimes. Dans ces cas, il n'y a pas d'objets, à proprement parler, qui suscitent la convoitise des délinquants. Leurs actions ont pour centre d'intérêt la personne de la victime indépendamment d'une quelconque action prédatrice. C'est le cas des blessures qui font suite au viol vécu par certaines victimes. Le cas de Mlle Y, à la gare de Yopougon Siporex est assez évocateur. En effet, lors du viol qu'elle a vécu, elle a reconnu avoir souffert physiquement : **« Lors des rapports avec ton petit ami vous vous préparez mutuellement à cela. Ainsi, il faut qu'il y ait des préliminaires avant les rapports, sinon tu as souvent des blessures. Dans ce cas (viol), d'abord tu n'as pas envie et tu es contrainte à des rapports, en plus de cela la peur et l'absence de préparation font que tu ne peux pas avoir des rapports normaux. Avec tout ça, tu as des rapports avec deux hommes, l'un après l'autre. C'est dans ces conditions que j'ai eu des blessures au niveau vaginal. En plus de ces blessures, j'ai eu des éraflures sur le dos et sur certaines parties de mon corps. »**.

Les propos rapportés par certains éléments de police du 3^{ème} Arrondissement, font état de blessures par balles qu'un des leurs a reçu une nuit lors des patrouilles qu'ils effectuaient à l'ancienne gare d'Adjamé. L'Adjudant SOUMAHORO déclare à cet effet : **« Un camarade a reçu une balle à la gare de Bingerville lors de nos patrouilles nocturnes »**. Ce témoignage met en évidence le fait que les armes à feu utilisées par certains délinquants provoquent aussi des blessures chez certaines victimes.

Au-delà des blessures occasionnées par les délinquants, lors des vols qu'ils commettent, nous remarquons qu'il y a sur les gares des blessures physiques induites par des bagarres entre certains acteurs présents sur ces gares. Il est fréquent d'observer des individus en venir aux poings pour régler certains contentieux. Ces bagarres entraînent des blessures qui partent des éraflures pour aller jusqu'aux blessures très graves (plaies ouvertes à divers endroits du corps). Ces blessures issues de ces violences et voies de fait débouchent rarement

sur des traumatismes physiques (fractures). A contrario, les bagarres qui opposent souvent les syndicalistes font des victimes beaucoup plus graves. Se déroulant la plupart du temps entre clans rivaux qui essaient d'étendre leur hégémonie sur certaines gares (milieu du transport intra-urbain). Les bagarres se déroulent souvent sur l'espace des gares routières (les deux types de transport (interurbain et intra-urbain) cohabitent le plus souvent sur les mêmes espaces). Ces violences visent à établir leur influence et leur autorité auprès des transporteurs qui exercent sur ces espaces. Ces derniers s'acquittant de taxes quotidiennes à l'endroit du/des syndicat(s) présent(s). Les bagarres se déroulent avec des gourdins, des armes blanches, et même des armes à feu. Ces violences font souvent des blessés graves et même des morts parmi les protagonistes.

Les violences, observées sur les gares routières, conduisent occasionnellement à des homicides. C'est ainsi qu'un homicide involontaire a été observé sur la personne d'un coxer. MAMBE Fofana¹ décrit dans son article les circonstances qui ont conduit à cet homicide et les représailles qui s'en sont suivies. En effet, voulant empêcher le vol de la recette d'un conducteur de taxi, LEGRE Yves (coxer) s'est fait mortellement poignarder au cou par le voleur aux alentours de l'immeuble Mirador. La mort du coxer étant survenue, ses amis coxers décident alors de venger sa mort. Cela ne se fait pas sans bavures avant l'appréhension de l'auteur, supposé, du crime qu'ils taillaient mortellement à la machette. Intervenues, pour le soustraire à la vindicte de ces derniers, les policiers le conduisent au CHU de Cocody. Les coxers le rejoindront plus tard pour mettre fin à ses jours (criminel supposé).

Comme nous le constatons, les conséquences physiques de l'insécurité sont aussi diverses que variées. Elles (violences physiques) ont des visées prédatrices dans certains cas (l'agression s'avère ici comme un moyen pour atteindre un but (la prédation), tandis que dans d'autres cas, elles n'ont que pour objet la personne des victimes (l'agression se présente comme une fin).

III- Conséquences économiques

Outre les préjudices physiques que subissent les victimes des vols avec violence, ceux-ci subissent d'autres préjudices financiers. En effet, pas toujours assez perceptibles, les conséquences économiques issues des agressions sur les gares routières du district sont importantes. De l'argent et de nombreux biens sont, chaque jour, arrachés à leurs propriétaires. Ces agressions causent de nombreux désagréments à leurs victimes. Le cas des voyageurs est très éloquent. Le témoignage de M. KONAN Aboutou est révélateur des

¹ Fofana MAMBE, « Bagarre entre deux clans dans la gare routière », Soir info, Novembre 2004, P.15.

difficultés que ces agressions occasionnent à leurs victimes : « **J'ai été agressé et tout mon argent a été emporté alors que je me rendais à des funérailles. J'ai été obligé de plaider auprès du chef de gare (UTD, DAOUKRO) pour pouvoir y aller** ». Ces propos ont été confirmés par M. BOUKARY, chef de gare de SIT (SAN-PEDRO) à l'ancienne gare d'Adjamé : « **Il y a des clients qui viennent souvent nous voir afin que nous les aidions à rentrer chez eux, car ils ont été victimes d'agressions et ont tout perdu sur le coup.** ». Aussi, les sommes perdues par les victimes varient-elles. Elles partent souvent de certaines sommes, peu élevées, à d'importantes sommes. Ainsi, M. KADIO Cyril a été victime d'une agression, aux alentours de la gare de Bassam à Treichville, avec un préjudice financier important : « **Lors de mon agression, j'ai perdu la somme de 870.000 Francs CFA. Cette somme devait servir à effectuer des dépenses au niveau de la société où je travaille.** ».

Les voyageurs ne sont pas les seuls à subir ces préjudices financiers de l'insécurité sur les gares routières. L'autre grande catégorie, victimes de ces actes de prédation, représentée par les commerçants, n'est aucunement épargnée. Ils paient de lourds tributs, puisqu'ils manipulent de fortes sommes d'argent pour effectuer leurs achats. Ces transactions qui s'effectuent entre les commerçants et leurs fournisseurs attirent les délinquants. Certains de trouver de l'argent sur ces derniers (commerçants), les délinquants n'hésitent pas à user de tous les moyens pour entrer en possession de cet argent. Les exemples de préjudices financiers subis par les commerçants sont légions. Cependant nous en avons retenus quelques-uns, afin d'étayer nos propos. A cet effet, M. KOUAME Honoré, chef de gare UTB Yopougon Siporex témoigne : « **Je connais une commerçante qui venait, au marché Gouro, situé vers la compagnie MIDID (gare de DABOU), acheter du poisson vers 5 heures – 5heures 30 minutes. Elle a été dépouillée de la somme de 90.000 Francs CFA.** ». En outre, un commerçant (grossiste) d'origine burkinabé ayant requis l'anonymat déclare : « **J'ai perdu plus de 300.000 Francs CFA, lors du braquage de mon magasin** ». Pour M. KOUAME Parfait, chef de gare d'UTCY (ISSIA), les préjudices de ces vols sont importants. Ainsi, il affirme : « **Un de mes apprentis travaillant dans ma gare a volé 400.000 Francs CFA à une commerçante sur la gare.** ». Ces prédatations portant sur l'argent sont celles qui sont le plus représentées, cependant, les préjudices financiers portant sur le vol d'objets de valeurs (Téléphones portables, chaînes et autres bijoux de fortes valeurs...) le sont tout autant. Ces objets, ayant de fortes valeurs commerciales et pouvant être facilement écoulés auprès de receleurs, sont autant prisés que l'argent. Au-delà de ces objets ayants de fortes valeurs commerciales, certains objets ayant, apparemment moins de valeurs, sont subtilisés par les délinquants. C'est le cas de cette dame, aux dires de M. TOURE Alassane, qui s'est aperçue

que ses bananes avaient été vendues par un coxer qui les avait subtilement écoulées. Comme nous le constatons, tout ce qui est susceptible d'être vendu, a une valeur aux yeux des délinquants. De ce fait, la prédation portant sur la monnaie fiduciaire ainsi que tous les autres objets ayant une valeur vénale provoquent d'importants préjudices financiers pour leurs différentes victimes.

Hormis ces préjudices directs, les préjudices indirects liés à cette insécurité sont aussi nombreux. Les compagnies de transport situées dans les zones à risques (zones où les agressions ont une forte possibilité de survenir ou zones dangereuses) sont obligées de lancer les premiers départs un peu tardivement. C'est le cas de la compagnie SIT (San-Pédro), située à l'ancienne gare d'Adjamé, où le premier véhicule quitte la gare à 08 Heures. M. BOUKARI, chef de gare de SIT dit ceci : « **Nous demandons à nos clients de ne pas s'aventurer sur la gare très tôt le matin, pas avant 07 heures. Pour ce faire, nous avons différé le premier départ à 08 Heures** ». Aussi, KOUADIO Kouakou alias Baoulé, chef de gare de SBTA (DIVO) à la gare de Yopougon Siporex révèle : « **Nous lançons nos premiers cars à 7 heures 30 minutes afin que nos clients ne mettent pas leur sécurité en jeu. Il vaudrait mieux décaler légèrement les horaires que de lancer très tôt les cars et exposer nos clients, avec cette insécurité qui règne ici. Nous arrêtons à 17 heures 30 minutes parce qu'il n'y a pas beaucoup de clients, mais, aussi, à cause de l'insécurité.** ».

Par ailleurs, certaines compagnies de transport situées à l'intérieur de la gare (Ancienne gare d'Adjamé où l'éclairage public fait gravement défaut), déplacent leurs cars vers les zones plus éclairées (gage de sécurité selon eux) à la tombée de la nuit. Cette manière de faire est bien connue des compagnies de transport qui utilisent les dynas¹. M. KONE, chef de gare d'UTM (Daloa) à l'ancienne gare d'Adjamé affirme : « **A la tombée du jour (vers 18 heures 30 minutes), nous déplaçons les cars au bord de la route, sur le goudron, pour ne pas que nos passagers se fassent agresser.** ».

Le manque à gagner engendré par cette situation de départs tardifs et d'arrêts d'activités prématurés est très important. M. BROU, chef de gare à UTD (DAOUKRO) à l'ancienne gare d'Adjamé révèle : « **Au temps du CNSP, on lançait les cars jusqu'à 22 heures. Mais depuis lors, le dernier départ s'effectue à 18 heures. Nous perdons de l'argent mais nous préférons avoir la vie sauve pour continuer à exercer.** ». Certes, les horaires des départs ont été modifiés eu égard à l'insécurité qui règne au sein desdites gares routières, mais la question de l'insécurité plus ou moins généralisée dans laquelle est plongée

¹ Minicar de transport (18 places) utilisé pour le transport des voyageurs.

la Côte d'Ivoire depuis plus de dix ans semblent être pour quelque chose. A la faveur des crises successives que ce pays a connues depuis 2002, de nombreuses armes de tous calibres sont dispersées dans la nature. Ces armes qui circulent font l'affaire des coupeurs de route et autres bandits. Ces derniers sèment la terreur sur les différents axes routiers du pays arrachant les biens des voyageurs et autres commerçants, mais en ôtant souvent la vie à certains usagers de ces axes routiers. C'est le constat que fait M. OUATTARA Seydou, chef de gare, à la gare d'Abobo (Gagnoa gare) : **« Nous commençons nos activités à 6 heures et les arrêtons à 18 heures, à cause de l'insécurité qui règne dans la gare, mais aussi à cause des coupeurs de route qui nous causent d'importants désagréments. Mieux vaut prendre des précautions pour ne pas mettre la vie des passagers et de nos chauffeurs en jeu. ».**

Ces conséquences économiques se font, aussi, ressentir au niveau des recettes municipales. En effet, les recettes perçues au niveau des gares routières ont subi une baisse. C'est cet état de fait que présente M. BAMBA (percepteur de taxes à la mairie de d'Adjamé) : **« L'insécurité et la crise actuelle (tensions politiques post-électorales, Décembre 2010) ont fait chuter nos recettes dans les gares routières. Les gens ne veulent plus aller à l'intérieur des gares (dans certaines zones jugées dangereuses) pour faire leurs achats, à cause des délinquants qui y sont. Les clients de l'intérieur du pays qui venaient pour leurs emplettes ne viennent plus. Tout cela se répercute sur les recettes des magasins et par ricochet sur les taxes que nous percevons. ».**

Comme nous le percevons les conséquences économiques de l'insécurité qui règne au sein des différentes gares routières sont multiformes. Elles se répercutent sur toutes les couches sociales et tous les usagers des gares routières. Des transporteurs en passant par les commerçants, sans oublier les voyageurs et les clients, qui y vont pour effectuer des achats, tous subissent à divers degrés les préjudices économiques de cette insécurité. Les collectivités territoriales ne sont pas en reste. Les mairies ressentent ces baisses d'activités au niveau des taxes qu'elles perçoivent. L'insécurité fait reculer l'activité commerciale et économique au-delà, en détournant les clients vers d'autres zones jugées plus sûres pour effectuer leurs achats. A partir de ce moment, les zones délaissées par les clients finissent par s'étioler économiquement, c'est-à-dire que l'activité économique recule. Partant de là, les recettes perçues au niveau local comme national vont régresser.

IV- Conséquences sociales

Les conséquences sociales de l'insécurité sur les populations exerçant sur les gares routières, ainsi que les autres utilisateurs des gares routières sont diverses. Cette diversité prend en compte un ensemble d'attitudes et opinions que les usagers adoptent pour faire face

à cette insécurité, mais aussi pour exprimer leur manque de confiance aux éléments de sécurité publique chargés d'assurer la sécurité des biens et des personnes.

A cet effet, l'absence voire la présence peu visible des éléments des forces de sécurité publique sur les gares routières a décrédibilisé ces derniers auprès de bon nombre de personnes présentes sur les gares. La fonction de protection des personnes et des biens qui est la leur, est négligée au profit d'autres activités, lorsque ceux-ci sont présents sur les gares routières. Cette manière de faire, a fait naître un mur de méfiance entre les forces de sécurité publique et la population. Il y a un manque de confiance de la population à l'endroit de ses forces de sécurité. C'est ce que révèle M. KOUADIO Kouakou, alias Baoulé, chef de gare de SBTA à la gare de Yopougon Siporex : « **Les policiers n'ont pas le temps pour nous. Ils ont d'autres choses plus importantes à faire plutôt que de venir assurer la sécurité ici. Même ceux qui viennent sont d'abord en nombre insuffisant et s'asseyent à des endroits bien précis pour causer. Leur présence est égale à leur absence car pendant qu'ils sont présents sur la gare les bandits continuent d'agresser en toute tranquillité.** ».

Par ailleurs, l'attitude de certains éléments des forces de sécurité publique a contribué à accroître ce fossé entre les populations et lesdites forces. Les populations les perçoivent comme des forces qui passent tout leur temps à pratiquer le racket plutôt que de veiller à la sécurité sur les gares. Ce manque de confiance qui s'est installée entre les populations et les forces de sécurité publique, débouche souvent sur de la suspicion. M. N'DA Léonard, chef de gare de la compagnie CTAF (ADZOPE) à la grande gare d'Adjamé affirme : « **Il existe une certaine complicité entre les forces de l'ordre et les délinquants. C'est sous leurs yeux que les délinquants agissent impunément.** ». M. AIDARA Ibrahim, voyageur, en partance pour DALOA, très amer déclare : « **J'ai été agressé au nez et à la barbe des policiers qui m'ont répondu qu'ils étaient occupés lorsque je leur ai signifié que je venais de me faire agresser.** ». Nous avons vécu au niveau de l'ancienne gare d'Adjamé une tentative d'agression. Alors que nous tentions de nous dérober à cette tentative d'agression, le délinquant a rétorqué ceci : « **Où tu vas là (en direction des éléments de police qui étaient présents sur la gare), nous (délinquant) on travaille pour eux. Donc, il ne faut pas te fatiguer.** ». Les déclarations de ce délinquant, même si elles ne prouvent pas grande chose, elles suscitent des interrogations et sont de nature à créer un trouble dans l'esprit de celui qui aura entendu de tels propos. Elles semblent confirmer cette thèse qui circule sur les gares routières, évoquant une certaine complicité entre les délinquants et les forces de sécurité de publique. Les délinquants sont soupçonnés de travailler pour certains éléments des forces de sécurité publique. Les délinquants leur versent de l'argent en contrepartie de leur indulgence

ou de leur apathie lorsque ces derniers sont en train d'agresser des personnes sur les gares routières. De tels soupçons ne feraient qu'accroître le fossé existant déjà entre les populations et les forces de sécurité censées assurer leur protection. Cette méfiance se trouverait dès lors renforcée par de telles attitudes et propos. L'unanimité sur la passivité que certains policiers manifestent lors des attaques des délinquants est grande. Nombreux sont les personnes enquêtées qui partagent ce point de vue.

Toutefois, ceux qui n'ont pas de telles opinions sont aussi déçus par l'attitude des forces de sécurité qui consiste à ne pas donner de suite aux sollicitations visant la sécurisation de certains espaces publics. C'est le cas de M. ELLO, chef de gare de la compagnie STB (BONOUA) qui affirme : « **Tu vas aller leur demander de venir vous aider à assurer la sécurité des passagers aux alentours des gares, ils ne vont pas le faire. Je n'ai jamais vu ça.** ».

En outre, l'autre conséquence, induite par la crise de confiance qui s'est installée entre les populations exerçant sur les gares routières et les forces de sécurité publique, est le manque de collaboration. En effet, le manque de confiance a conduit les populations à ne plus collaborer avec les forces de sécurité publique puisqu'elles les suspectent d'être de connivence avec les délinquants. D'où le refus implicite que les populations manifestent quant à l'appui qu'elles devraient apporter aux forces de sécurité publique dans la lutte contre l'insécurité dans les gares routières. Ces dernières ne se pressent pas pour fournir, aux forces de sécurité publique, les informations nécessaires devant leur servir dans la conduite des enquêtes et aussi pour appréhender les délinquants.

Aussi, faut-il reconnaître que, la peur des représailles qu'engendrerait toute dénonciation auprès des forces de sécurité publique, est l'autre cause de ce refus de collaborer. Monsieur DIABY Sékou, chef de gare de la compagnie GTI (ABENGOUROU) à l'ancienne gare d'Adjamé fait des révélations : « **Les délinquants là, on se connaît, on mange avec eux, on fait tout ensemble. Tu vas te lever et puis tu vas aller les dénoncer à la police, lorsqu'ils vont revenir quelque temps après, toi-même tu sais ce qu'ils vont te faire. J'ai deux femmes et enfants à la maison, je ne vais pas venir me faire tuer ici pour rien.** ». Cette peur des représailles accroît encore plus l'emprise (peur qu'ils inspirent) que les délinquants ont sur ceux qui seraient tentés de les dénoncer auprès des autorités policières. Ils existent en ce lieu une sorte de loi d'omerta. Cette peur de dénoncer les délinquants sous peine de subir des représailles pouvant aller de simples bastonnades à des homicides. Tout cet environnement fait, sans doute, l'affaire des délinquants qui semblent se trouver en terrain conquis. En somme, ce manque de confiance entre les populations et les autorités (chargées

de la sécurité publique dans ce cas précis) a des conséquences que relèvent ROCHE (2002). Pour lui, moins de confiance dans les autorités peut conduire la population à les informer moins, de telle sorte que les statistiques « mentent » en laissant croire que les choses vont mieux ou ne se dégradent. CHALOM et LEONARD (op.cit.) vont dans le même sens mais avec une toute autre approche. Ainsi, le fait que les institutions de contrôle social aient privilégié la grande criminalité au détriment de la petite délinquance, les a conduit à une sorte d'impuissance face à la petite délinquance de rue. De ce fait, la multiplication de ces actes de délinquance crée, sans conteste, dans le public un sentiment d'insécurité. Cette croissance de la peur du crime entraîne une perte de crédibilité et de légitimité des forces de sécurité publique. Pour faire simple, plus la situation sécuritaire ne s'améliore pas sur les gares routières, moins l'action, des forces de sécurité publique, est bien perçue. Par voie de conséquence, elles perdent leur crédit et la confiance que la population place en elles. AKADJE (op.cit.) fait le même constat. Pour lui, la non-coopération avec la police est due à la peur des représailles. La population s'abstient volontairement de dénoncer des criminels par peur de se faire agresser car la police apparaît très influençable. Il poursuit en montrant que la peur conduit le citoyen à ne rien dire même en cas de flagrant délit.

A côté des conséquences, ci-dessus, évoquées, s'ajoute à elles, une certaine forme de désolidarisation observée lors des agressions. En effet, les agressions vécues sur les gares routières se passent souvent dans un contexte où la victime est seule avec le/les agresseurs sans qu'elle ne reçoive une quelconque aide de tierces personnes. Dans la plupart des cas, les délinquants dépouillent facilement leurs victimes sans que les passants ne portent secours aux victimes. Ces agissements sont évoqués par AKADJE (op.cit.), s'inspirant d'un article du quotidien *Fraternité matin*¹, qui fait les observations suivantes : « *Il est 10 heures du matin (12 Juillet 1998), N.K tenant un sac à main, longe la voie jouxtant la gare d'Adjamé. Il est intercepté par trois jeunes : « Où vas-tu ? » lui demande l'un d'eux qui le saisit par le bras. « A la gare de DIMBOKRO », répond N.K qui ne réalise pas certainement ce qui lui arrive. Aussitôt, N.K s'est mis à crier au milieu des trois jeunes ; l'un d'eux le dépouille. La scène se déroule devant de nombreuses personnes. Aux cris de la victime, répondent des rires. Manifestement, une telle scène est banale à la gare d'Adjamé ; elle n'émeut plus. N.K se demande pourquoi il n'y a pas de patrouille policière ici ; une patrouille permanente. Une victime dépouillée par des délinquants n'a eu aucune réponse à ses appels au secours. L'acte est si banal et fréquent que personne n'a osé voler au secours de ce dernier.* ». Cette

¹ Franck ZAGBAYOU, *Fraternité Matin*, N° 10123 du 16 Juillet 1998, P.3.

désolidarisation observée souvent durant les agressions, semble être l'impact de l'insécurité sur les usagers des gares routières. Le sentiment d'insécurité découlant de cette dernière (insécurité) a fini par conduire chacun à se préoccuper de sa sécurité, à "sauver sa tête" plutôt qu'à la perdre en voulant porter assistance à autrui. C'est cet état de fait que ROCHE (2002) révèle. Pour lui, le sentiment d'insécurité désolidarise les personnes et fragilise la communauté des usagers des lieux. Cette psychose ambiante qui règne dans les gares (surtout à l'ancienne gare d'Adjamé) facilite, implicitement, la tâche aux délinquants qui peuvent opérer dans une certaine quiétude. Aussi, cette peur est-elle fondée sur des expériences négatives que certaines personnes ont vécues en voulant porter assistance à une personne en train de se faire agresser. Cela a été le cas de M. DIABY SEKOU, qui a eu des blessures et des contusions à la tête et au bras. Son boubou a été déchiré par les multiples coups de machettes données par les délinquants. Ces blessures physiques et autres conséquences matérielles font suite au secours qu'il était allé porter à une commerçante qui se faisait dépouiller à l'ancienne gare d'Adjamé. Ce faisant, les passants réfléchissent plus d'une fois avant de se lancer dans une quelconque assistance aux victimes, craignant de devenir eux-mêmes des victimes à leur tour.

Par ailleurs, l'insécurité qui sévit dans les gares routières, leur (gares routières) donne une image négative. Les différentes agressions effectuées en ces lieux ainsi que les témoignages, plus ou moins exact, qui sont faits de ces actes, répandent une image de lieux, peu ou prou, insécures. Ces récits associés aux rumeurs et autres préjugés présentent ces lieux comme de véritables nids de bandits où les agressions sont quasi-systématiques. A partir des différentes images peintes de ces gares routières, il va de soi que certaines personnes se détournent de ces endroits pour se diriger vers d'autres lieux, jugés plus sécurisants. Ce faisant, cette clientèle qui se dirige vers d'autres endroits, constitue un véritable manque à gagner pour les différents opérateurs économiques installés en ces lieux. De même, les mauvaises expériences vécues par certaines victimes, peuvent les amener à ne plus jamais retourner dans ces gares compte tenu de la violence qui a accompagné l'agression et de l'intensité du traumatisme qui s'en est suivie.

L'autre conséquence qui découle de cette insécurité, est le fait que les personnes agressées ne portent pas souvent plainte auprès des autorités compétentes (Police, Gendarmerie ou Parquet (dans certains cas)). Le constat qui s'impose c'est que les personnes agressées portent rarement plainte. A ce propos, 83,33% des personnes interrogées (victimes), soit 25 personnes, n'ont pas porté plainte suite à leurs agressions. Pour 52% d'entre elles, (13 personnes), cela n'aboutira à rien. A ce propos, M. KADIO Cyril témoigne : « **Après mon**

agression, j'ai déposé une plainte au 2^{ème} Arrondissement (commissariat de police situé à Treichville) et à la brigade de gendarmerie de Treichville. Depuis lors, je n'ai plus eu de suite par rapport à cette plainte. Je comprends ces personnes qui ne veulent pas porter plainte, parce qu'ils (forces de sécurité publique) ne m'ont jamais appelé pour me dire si l'affaire a été résolue ou pas. ». Tandis que 32%, (8 personnes), affirme ne pas reconnaître les agresseurs. Enfin, 16%, (4 personnes), des enquêtés pensent que ce sont les mêmes, c'est-à-dire que les policiers et les délinquants sont complices. Cette manière de faire, range une bonne proportion des crimes commis dans la criminalité cachée. Cette attitude est déplorable dans la mesure où les chiffres donnés par les autorités chargées de la sécurité publique (Police et Gendarmerie) faisant état de la hausse ou de la chute de la criminalité ne reflètent que les données en leurs possessions. Alors que la réalité du terrain est tout autre.

Un autre constat qu'il convient de faire, c'est la perception que les populations ont de l'action des éléments de police affectés à la sécurisation des gares. Les éléments de la police ont une image, auprès des usagers des gares routières, très écornée par rapport à celle qu'ils ont des gendarmes. Certes certains éléments des deux corps posent des actes qui jettent le discrédit sur ces deux corporations (racket et autres abus d'autorité), mais les policiers sont plus visés par les griefs qui sont formulés à l'encontre des forces de sécurité publique chargées de la sécurisation des gares routières. Les gendarmes jouissent d'un respect un peu plus grand que les policiers, auprès des usagers des gares routières. A quoi cela est-il dû ? Au vu des informations et autres entretiens effectués auprès des populations, nous pensons que c'est la présence des policiers et les actes que certains, parmi eux, posent qui expliquent cette situation. En effet, les éléments de la police passent beaucoup plus de temps sur les gares, ce qui n'est pas le cas des gendarmes qui y vont ponctuellement. Les éléments de la police ont une présence quotidienne sur les gares (gares d'Adjamé et Yopougon), ce qui fait qu'ils sont plus aperçus et semblent incapables de faire reculer les agressions, d'où ce fort ressentiment des populations à leur encontre. Aussi, les suspicions faisant état d'une quelconque collaboration entre les délinquants et certains éléments de la police sont-elles de nature à aggraver cette image négative.

Face à l'incapacité, plus ou moins, avérée des forces de sécurité publique de venir à bout de cette insécurité au niveau des gares routières, les populations vont prendre des mesures en vue de préserver leur sécurité ainsi que celle de leurs biens. Pour ce faire, cet important besoin de sécurité manifesté par les populations a favorisé l'apparition de groupes ou d'individus assurant la sécurité des compagnies de transport, des commerçants. Des plus organisés et reconnus par les autorités publiques jusqu'aux personnes non reconnues par

l'Etat, toutes ces personnes et structures assurent tant bien que mal la sécurité de leurs employeurs. L'exemple des Blacks Tigers à la gare d'Agban est un cas éloquent. M. DIABY Souleymane, responsable de cette structure de sécurité informelle déclare : « **Avant notre arrivée dans la gare, la situation était difficile parce que le banditisme se vivait tous les jours. De jour comme de nuit, il y avait des agressions à armes à feu comme à armes blanches. Nous avons agi fermement et les résultats sont là, la criminalité a beaucoup baissé ici.** ». Les propos de M. DIABY sont largement partagés par les chefs de gares et les commerçants, principaux employeurs de cette structure. Dans un tel contexte, les sociétés de sécurité informelle semblent être la solution en vue de combler les limites du système officiel de contrôle social. Certaines compagnies de transport engagent des veilleurs de nuit qui font la surveillance des lieux avec des moyens de fortune (gourdins, machettes et autres moyens de défense). C'est fort à propos que DULONG (1985) dit que l'auto-défense est l'une des solutions adoptée par les populations face à l'insécurité et à l'incapacité de l'Etat à les défendre.

De même, ce besoin de sécurité au niveau des gares routières a occasionné l'arrivée des sociétés de sécurité privée. Ainsi, quelques-unes protègent certaines compagnies de transport et des supermarchés installés sur le territoire de la gare routière. C'est le cas à l'ancienne gare d'Adjamé et à la gare de Bassam de Treichville. La présence de ces derniers sur ces sites, semble donner une certaine assurance (protection) aux usagers qui fréquentent ces endroits.

Les conséquences sociales de l'insécurité sont nombreuses et touchent divers aspects de la vie sociale. De la crise de confiance, née de la méfiance, qui s'est installée entre les usagers des gares routières et les forces de sécurité publique, en passant par le manque de collaboration et le refus de porter plainte auprès des autorités compétentes etc., l'insécurité a fortement fragilisé les relations sociales existantes entre la population et les forces de sécurité publique censées assurer leur protection ainsi que celle de leurs biens.

Les conséquences de l'insécurité (psychologiques, physiques, économiques et sociales) ayant été abordées, quid des propositions de solutions susceptibles d'aider au renforcement de la sécurité dans ces espaces publiques ?

CHAPITRE II : PROPOSITIONS DE SOLUTIONS

Face aux diverses manifestations de l'insécurité et à ses conséquences (psychologiques, sociales, physiques et économiques) sur les usagers des gares routières, il nous est apparu opportun de faire quelques propositions en vue de réduire l'insécurité et par conséquent ses conséquences sur les usagers des gares routières.

Pour ce faire, nous avons voulu inscrire nos propositions dans le cadre de certains aménagements physiques à faire au niveau des différentes gares routières, en vue de réduire les opportunités offertes aux délinquants. En outre, ces modifications doivent nécessairement s'accompagner de mesures préventives (préventions situationnelles) visant à dissuader les délinquants de passer à l'acte mais aussi à rassurer les usagers de la présence des forces de sécurité publique. Ces mesures spécifiques doivent être suivies d'un ensemble de mesures connexes ayant pour but de mettre un peu d'ordre et de la discipline au sein des différentes composantes épinglées comme source de cette insécurité sur les gares routières. Ces différentes mesures devront permettre de réduire les interstices criminels dont profitent les délinquants pour agir. Enfin, croyons-nous qu'il faille prendre des mesures de portée beaucoup plus générale afin d'influencer certains facteurs entrant en ligne de compte dans la survenance, de manière indirecte, et l'entretien de l'insécurité. Tous ces ensembles de mesures ont été regroupés sous trois types d'actions à mener dans le temps :

- Les mesures à court terme,
- Les mesures à moyen terme,
- Les mesures à long terme.

I- Mesures à court terme

Les mesures à court terme ou mesures immédiates font recours à des actions à mettre en œuvre, rapidement, en vue d'agir sur la situation actuelle dans laquelle se trouvent ces gares routières. Ces mesures portent sur les aménagements et réaménagements physiques à faire sur ces gares et les actions de préventions situationnelles à mettre en œuvre.

Les mesures d'aménagements et de réaménagements physiques font recours à l'éclairage public, au bitumage des voies internes des gares, au désengorgement des voies publiques occupées par les commerçants et autres transporteurs, à la destruction des lieux de vente et de consommation des drogues et autres stupéfiants. De même les lieux susceptibles d'être des repères pour les délinquants doivent être détruits ou protégés.

En ce qui concerne l'éclairage public, vu la situation actuelle, il urge que les autorités compétentes (autorités municipales) en collaboration avec les différents syndicats de transport s'adressent à la Compagnie Ivoirienne d'Electricité (C.I.E) afin que les différentes gares routières (les deux gares d'Adjamé, la gare de Yopougon Siporex) ainsi que leurs alentours (toutes les gares) aient de l'éclairage public. Les principales voies donnant accès à ces différentes gares méritent, aussi, de recevoir une attention particulière en matière d'électrification. S'il est normal que le territoire des gares routières soit éclairé, cette action préventive risque de perdre de son efficacité si les principales voies donnant accès à ces gares restent dans l'obscurité. D'où l'éclairage de ces voies. Aussi, convient-il que cet éclairage demeure constant afin d'éviter que le retour de la pénombre ne soit, à nouveau bénéfique aux délinquants. Cette proposition avait déjà été faite par FERRI¹ qui déclarait : « *Dans une rue obscure, il se commet de nombreux crimes. Pour les faire cesser, il suffira de mieux éclairer la rue. Ce sera plus intelligent et plus économique que de mettre des gendarmes ou des policiers dans cette rue et de construire des prisons pour y enfermer les criminels* ». Cette conception est la même pour LEBIGRE (1993) et CUSSON (2002) qui perçoivent l'éclairage des lieux criminogènes comme un moyen de prévenir cette criminalité. En éclairant ces espaces publics, il serait problématique pour les délinquants de passer facilement à l'acte dans ces conditions. Dès lors, les délinquants ne pourront plus bénéficier aisément de l'obscurité pour accomplir leurs activités criminelles.

Il conviendrait, en outre, que les autorités municipales fassent fi des procédures administratives qui les régissent en vue d'installer l'éclairage public dans les gares. En effet, selon M. OUATTARA, responsable des services techniques de la mairie d'Adjamé : « **La mairie appuie les projets de ses contribuables. En ce qui concerne l'éclairage public dans les gares d'Adjamé, les transporteurs doivent faire la demande à la CIE et la mairie ne viendra qu'en appoint pour soutenir cette demande** ». Cette version n'est pas entendue de la sorte par les transporteurs qui estiment que la mairie doit le faire puisqu'ils payent des taxes et que cela est du ressort exclusif de la mairie. A la lumière de cette polémique, il serait impérieux de la dépasser et de penser à l'essentiel, c'est-à-dire éclairer intégralement les gares routières d'Adjamé, mais au-delà toutes les autres gares routières.

A côté de l'éclairage public, les autorités municipales (Adjamé et Yopougon) doivent, dans le souci de favoriser une meilleure circulation sur la gare, bitumer les voies internes (Ancienne gare d'Adjamé et Yopougon Siporex) ou tout au moins les reprofiler

¹ Enrico FERRI (1905), Sociologie Criminelle, Alcan, Paris. L'œuvre est d'abord paru sous le titre **Les Nouveaux Horizons du Droit Pénal** avant le titre que l'on connaît aujourd'hui.

régulièrement. Plusieurs fois élaborées comme projets à réaliser par les différents maires qui se sont succédé à la tête de la commune d'Adjamé, ce projet n'a jamais connu une exécution. De ce fait, c'est le statu quo depuis des décennies. Il faudrait que les autorités actuelles, qui ont manifesté la volonté de réaliser ce projet, prennent le taureau par les cornes et passent finalement à l'acte pour le bonheur des automobilistes qui s'y rendent quotidiennement. En le faisant, les véhicules des services de sécurité publique pourront intervenir promptement et voler au secours des personnes qui sont dans le besoin. Les patrouilles, à bord de véhicules, se feront beaucoup plus aisément.

Les voies publiques encombrées par les commerçants et autres transporteurs doivent dégagées afin que la fluidité de la circulation soit une réalité. Ce faisant, les interventions des services de sécurité publique pourront être effectuées plus facilement, car les embouteillages auxquels l'on assiste sur les gares routières font souvent les affaires des délinquants qui en profitent pour se fondre dans la nature.

Les mesures d'aménagements, des espaces publics, à effectuer sur les gares routières doivent, aussi, prendre en compte la destruction et la fermeture des lieux de vente et de consommation des drogues et autres stupéfiants. L'existence de ces espaces aux environs des gares routières participe à la persistance de l'insécurité. Au-delà, ces mesures de destruction doivent s'étendre à tout le district d'Abidjan pour éviter l'effet de déplacement de la consommation vers d'autres endroits où celle-ci (consommation) pourra se faire en toute quiétude. A la destruction de ces espaces, il faut ajouter la destruction ou la protection des endroits susceptibles d'être les repères des délinquants. Nous pensons, notamment, aux baraques et autres maisons abandonnées, ou inachevées. Les culs-de-sac et autres couloirs qu'empruntent les usagers des gares routières doivent être gardés par les forces de sécurité (elles doivent se positionner à ces divers endroits) afin que les délinquants ne se l'approprient pas.

En ce qui concerne l'aspect sécuritaire à proprement parler, nous pensons que la prévention situationnelle serait la mieux indiquée en termes d'approche stratégique de protection. Elle est définie par CUSSON (2002) comme les modifications des circonstances particulières dans lesquelles les délits pourraient être commis afin qu'ils paraissent difficiles, risqués ou inintéressants pour qui serait tenté de les commettre. Celle-ci a pour fonction de protéger les personnes et les biens contre des menaces précises : cambriolages résidentiels, vols d'automobiles... Certes, lorsque nous évoquons le cas de l'électrification et toutes les autres mesures ci-dessus citées, nous faisons appel à la prévention situationnelle, mais nous voulons dans la partie à venir qu'elle s'applique à l'aspect sécuritaire exclusivement. Ainsi

dit, les forces de sécurité publique doivent faire des patrouilles (pédestres et à bord de véhicules). Ces dernières ayant pour objectif premier de dissuader les délinquants et ensuite de rassurer les usagers des gares, de leur présence pour parer à toute agression éventuelle. Ses patrouilles devraient être ostensibles, comme le déclare KNUTSSON (1997) afin de montrer aux délinquants qu'il serait périlleux pour eux de passer à l'acte. BAUER (op.cit.) montre que les patrouilles des agents de sécurité publique sont appréciées des populations, car elles se sentent plus en sécurité quand il y en a. Pour KOUDOU, O. (2006 : 47), ces patrouilles policières devraient être ciblées, intenses et continues sur les sites à risques criminels. Ainsi, déclare-t-il : « *Cette concentration à partir des renseignements criminels pourrait aider à réduire la dispersion des forces de sécurité afin de produire un effet de dissuasion situationnelle.* ».

Compte tenu des difficultés, en matière d'effectif au niveau des différents commissariats de police et brigades de gendarmerie, et dans un souci d'efficacité, il serait souhaitable qu'une franche collaboration s'installe entre ces deux entités responsables de la sécurité publique. S'il est vrai qu'ils ne sont pas tous les deux (Police et Gendarmerie) sous la tutelle du même ministère¹, il n'en demeure pas moins qu'elles ont les mêmes objectifs (assurer la protection des biens et des personnes). Si tel est le cas, il va sans dire qu'elles devraient échanger les informations et effectuer des actions de terrain ensemble afin d'optimiser les effectifs dont elles disposent. En agissant de la sorte, elles résolvent partiellement le problème d'effectif (tous les responsables des commissariats de police et brigades de gendarmerie visités nous ont signalé un déficit numérique en termes d'agents eu égard à la superficie de leur zone de compétence.) et gagnent en efficacité (quadrillage conséquent de la gare). Cette expérience avait, déjà, été faite à travers la mise sur pied du Centre Opérationnel Inter-Armé (COIA) par le gouvernement. Celle-ci (expérience) s'est faite par les ministères de la sécurité et de la défense, ce, à la faveur de la guerre qu'avait traversée la Côte d'Ivoire durant les années 2002 à 2004. La création d'une telle structure inter-armée, regroupant les forces de police et de gendarmerie pour la sécurisation des personnes et des biens, répondait au besoin d'harmoniser les stratégies et les techniques de lutte contre l'insécurité. Un tel exemple pourrait être suivi quant à la sécurisation des gares routières. Cette proposition est reprise par KOUDOU, O. (2006 : 45). Cependant il va au-delà, en élargissant les structures susceptibles de jouer un rôle dans la sécurisation des lieux publics. La prévention situationnelle « intégrée », comme il l'a baptisé, ne se limite pas, seulement, à

¹La Police dépend du Ministère de la sécurité publique tandis que la Gendarmerie est sous la tutelle du Ministère de la défense.

l'action de la police où il est de plus en plus question de prévention policière. Outre les agents de sécurité publique classique (policiers et gendarmes), il faut intégrer les agents de la police municipale et ceux des structures de sécurité privée. Nous pensons que les agents de la police municipale, avec un renforcement en équipement, en formation, et en effectif peuvent participer à la dissuasion sur les gares routières. Une collaboration entre les structures de sécurité publique et privée serait de bon augure dans ce cadre global de sécurisation des gares routières. La coordination des actions menées par toutes ces entités existantes, permettrait un maillage conséquent des gares routières, ce qui accroîtrait l'effet dissuasif de cette présence. Il est à noter que les services de la police municipale ainsi que les sociétés de sécurité privée n'ont qu'un rôle dissuasif et non répressif. Le côté répressif est uniquement dévolu, comme le stipule la loi, aux autorités de sécurité publique.

Par ailleurs, outre les actions préventives à effectuer par les différentes composantes du système sécuritaire « intégré », il faut sensibiliser les populations sur la nécessité de collaborer avec les forces de sécurité publique. Cette sensibilisation devra mettre en avant les avantages liés à de telles pratiques citoyennes qui ont pour seul but de fournir les informations nécessaires, devant conduire à la mise hors d'état de nuire des délinquants, en somme, à la protection de la communauté. Cette collaboration consistera principalement à la fourniture d'informations et autres indices à ces derniers (forces de sécurité publique) dans la conduite des différentes enquêtes. Cette collaboration permettra aux autorités sécuritaires d'accomplir un peu plus facilement leur mission de protection des personnes et des biens.

Les résultats probants issus d'une telle collaboration permettront, indubitablement, de faire renaître la confiance entre les forces de sécurité publique et la population. Cette confiance renaîtra, aussi, par la cessation des activités de racket et de toutes collusions supposées avec les délinquants. Ces comportements, peu honorables, pratiqués par certains agents de sécurité publique sont à la base de cette perte de confiance. L'abandon de ces activités aidera, certainement, à rétablir cette confiance qui a été brisée.

Toutes ces mesures préventives pourront, certes, aider à prévenir les actes de délinquance, mais il faudrait que les victimes potentielles adoptent de nouveaux comportements. Ces comportements se résumeraient essentiellement en des mesures « d'auto protection », comme le présente CUSSON, cité par KOUDOU, O. (2006). Ces mesures « d'auto protection » consisterait en des surveillances et vérifications (le premier niveau de prévention débute chez les victimes potentielles, qui doivent être vigilantes en ouvrant l'œil sur tout ce qui se passe autour d'elles), des empêchements physiques (baies de protection pour les caissiers par exemple), des mesures pour limiter les dégâts (ne pas conserver sur soi de

fortes sommes d'argent en ce qui concerne les personnes qui pratiquent une activité commerciale). A cela, il faut adjoindre la solidarité entre les usagers des gares routières en cas d'agression ou de tentative d'agression, la dissimulation de tout ce qui pourrait attirer les délinquants (objets de valeurs, argent...). L'adoption de tels comportements devrait faire l'objet d'une large diffusion à travers des campagnes d'éducation pour la sécurité (FAVARD cité par KOUDOU, O.) ou des campagnes de sensibilisation dont le but principal serait la modification des attitudes de toutes ces victimes potentielles (usagers des gares routières dans leur ensemble).

Pour que toutes ces suggestions portent leurs fruits, il serait convenable que les transporteurs, tous syndicats confondus, installent un comité de gestion et de suivi. Il aura pour principale mission d'instaurer, de concert avec les transporteurs, de l'ordre au sein de la gare. Cette proposition vaut pour l'ancienne gare d'Adjamé, celles de Yopougon Siporex et Gagnoa gare d'Abobo. La gare de Bassam possède une certaine organisation en son sein, ce qui permet une gestion beaucoup plus efficiente de cette gare. L'instauration d'un tel comité permettrait d'associer tous les acteurs du monde du transport ainsi que les autres composantes de cette population (commerçants, charretiers...) qui utilisent les gares routières. En agissant de la sorte, ce comité de gestion et de suivi mettrait sur pied des mécanismes visant à rétablir l'ordre ; ce faisant il mettrait fin au désordre dont profitent aisément les délinquants pour passer à l'acte. C'est ce comité qui sera l'interlocuteur de chaque gare auprès des différentes autorités administratives, politiques et sécuritaires. Un tel comité existe à la gare d'Agban et il est dirigé par Monsieur DIABY. C'est ce comité qui a confié la sécurité de la gare aux Blacks Tigers.

Les mesures à court terme ayant été énoncées, qu'en est-il des mesures à moyen terme ?

II- Mesures à moyen terme

L'une des premières mesures qui devrait être envisagée en ce qui concerne les actions à moyen terme est relative au milieu des coxers. Compte tenu du rôle qu'ils jouent au niveau de la gare (transport de bagages) et de l'importance socio-économique que revêt cette activité¹, il serait important d'organiser ce secteur d'activité qui emploie en général de jeunes ivoiriens déscolarisés. M. TEMON Timothée, ex-coxer à l'ancienne gare d'Adjamé et actuellement chef de gare de SAMA Express (SAN-PEDRO), suggère qu'une structure telle

¹ Un coxer obtient, en moyenne, 45.000 Francs CFA par mois, soit 1500 Francs CFA, en moyenne, par jour. Ces derniers sont de véritables soutiens financiers pour leurs familles (femmes, enfants pour ceux qui en ont ; surtout pour leurs géniteurs et la fratrie). Ils sont issus pour la majorité de familles pauvres et nombreuses.

Delta force voit le jour. En effet, de 1999 à 2001, cette structure était chargée d'identifier les coxers exerçant sur l'ancienne gare en leur octroyant, moyennant la somme de 1000 Francs CFA et deux photos d'identité, un badge afin de distinguer les coxers des délinquants qui s'infiltreraient parmi eux. De ce fait, chaque coxer avait un territoire où il exerçait avec d'autres coxers. L'intrusion d'une tierce personne était automatiquement sue. Cette proposition de M. TEMON devrait être affinée et exploitée afin d'assainir dans la mesure du possible ce secteur d'activité. Cette initiative pourrait être prise en compte par un projet qui sera piloté par l'Etat ; ce, en vue de reconnaître cette activité au même titre que d'autres types d'activité. Le milieu du transport est caractérisé par son aspect informel. Une bonne partie des personnes qui exercent dans ce milieu, n'est pas reconnue, officiellement, par l'Etat. Un assainissement et une réorganisation de ce secteur permettrait à l'Etat d'engranger des ressources nouvelles, surtout qu'il s'y brasse d'importantes sommes d'argent. L'Etat en faisant d'une pierre deux coups résout par-là, un tant soit peu, l'épineux problème du chômage des jeunes, et accroît ses ressources financières. L'exemple des dockers au port en est la parfaite illustration.

Cette implication de l'Etat doit, par ailleurs, se manifester au niveau du nombre important de syndicats rencontrés dans ce domaine d'activité. Afin de mieux répondre aux différents problèmes qui prévalent dans le milieu du transport, l'Etat doit demander aux différents syndicats de se regrouper dans le but d'avoir peu d'interlocuteurs avec qui il pourra trouver des solutions aux différents problèmes posés. Pour ce faire, ces regroupements doivent être assez représentatifs en prenant en compte toute la diversité des acteurs du milieu des transports.

De même, ces syndicats doivent être formés sur les droits et devoirs qu'ils ont vis-à-vis de leurs adhérents. Cela aura pour avantage de mettre fin à toute cette violence qui est observée dans ce milieu. En effet, quelques syndicats s'imposent aux autres acteurs (chefs de gare, chauffeurs...) qui exploitent certaines lignes de transport. Elles les considèrent, de facto, comme leurs adhérents et perçoivent par l'intimidation et la violence des taxes journalières. Cette manière de faire entre en contradiction avec la liberté dont dispose chaque citoyen d'appartenir au syndicat de son choix. L'Etat doit par conséquent réaffirmer son autorité auprès des syndicats qui persisteraient dans de telles pratiques mafieuses, malgré toutes les injonctions qui leur seraient adressées, en les dissolvant de manière pure et simple.

Aussi, des sanctions disciplinaires devaient-elles être prises à l'encontre des agents de sécurité publique coupables de racket et de toute forme d'abus d'autorité. Ce faisant, ces sanctions viendraient réaffirmer aux éléments des forces de sécurité publique qu'ils ne sont

au-dessus des lois et qu'ils sont logés à la même enseigne que tous les autres citoyens. Ces sanctions auront pour effets de mettre au pas tous ceux qui seraient tentés d'agir de la sorte. Par conséquent, la confiance de la population dans ses forces de sécurité se trouvera renforcée.

A côté de toutes ces mesures, il convient d'ajouter l'installation de postes de police sur les gares. Les gares d'Adjamé et de Yopougon Siporex sont concernées par cette mesure eu égard à leur superficie respective. Quant aux gares d'Abobo et de Treichville, leur superficie étant plus petite, l'installation de poste de police ne serait pas souhaitable. Les délinquants qui seraient appréhendés en ces lieux seraient directement conduits au commissariat de police ou à la brigade de gendarmerie.

En outre, il faut organiser la formation continue des agents de sécurité publique en vue de faire des recyclages sur les moyens de lutte contre la délinquance urbaine au niveau des espaces publics. Ces recyclages devront prendre en compte les avancées technologiques et autres méthodes de sécurisation de ces espaces publics. A ce niveau, nous pouvons dire comme KOUDOU, O. (2006 : 50) qu'il faille : « *Renforcer la formation du policier en analyse criminologique et méthodes d'intervention plus efficaces issues d'études reconnues performantes mondialement.* ».

Ce renforcement de la formation ne saurait se faire au détriment du renforcement des ressources humaines et du matériel de sécurité. Ce renforcement passe par un accroissement des effectifs et surtout par les moyens matériels (engins roulants, armes, matériels de communication) octroyés aux forces de sécurité publique. Cet accroissement du matériel roulant leur donnera une certaine mobilité sur le terrain, mais encore plus d'efficacité dans la coordination des actions à mener (matériels de communication et de défense).

Par ailleurs, il serait judicieux de créer des sections spécialisées (forces de sécurité publique) dans la protection et la surveillance des espaces publics à forte affluence. Cette spécialisation des agents à ce type de sécurisation d'espace public à forte affluence pourrait au-delà des gares routières servir à d'autres endroits comme les marchés, les rues très fréquentées, ou les stations de métro dans les pays qui en possèdent...

La lutte contre la prolifération des lieux de vente des médicaments de la rue serait à envisager dans la mesure où ils (lieux de vente) s'avèrent être de véritables sources d'approvisionnement en substances psychotropes pour les délinquants. En effet, eu égard à la modicité des coûts d'obtention de ces médicaments, souvent utilisés pour en tirer des effets autres que les effets thérapeutiques initiaux, les délinquants toxicomanes les utilisent en substitution des drogues. Cette lutte doit aller de pair avec les différentes actions visant la

fermeture et la destruction des lieux de vente et de consommation des drogues. Cette bataille doit aller au-delà des intentions pour se traduire concrètement par des actes forts visant à déstructurer et démanteler toute cette nébuleuse qui tire profit de la vente de ces médicaments, en dépit des lois qui régissent la commercialisation des médicaments sur le territoire ivoirien.

De même la lutte contre le trafic de drogues doit être accentuée avec des moyens accrus, fournis aux services compétents pour effectuer cette lutte. Des échanges réguliers avec les autres instances internationales de lutte contre la drogue permettront aux services ivoiriens d'être au fait des dernières découvertes en la matière. Assimilée au combustible qui entretient le feu lors d'un incendie, la drogue est à la base des violences qui accompagnent la plupart des agressions. En agissant vigoureusement sur l'approvisionnement et la consommation des drogues mais au-delà des stupéfiants, nous serions vraisemblablement en train de faire reculer la violence qui accompagne les agressions. De même, serions-nous en train, de la sorte, de supprimer le combustible qui alimente le feu lors de l'incendie.

Enfin croyons-nous, comme KOUDOU, O. (2006 : 49) qu'il faille évaluer et adapter de façon permanente ces actions de lutte contre l'insécurité. Ainsi, affirme-t-il : « *Sur un trimestre ou un semestre, les actions policières devraient être évaluées afin de mesurer leur efficacité ; ceci implique une adaptation des actions au regard des résultats qui devraient être communiqués à la population.* ». Une évaluation régulière des différentes actions policières permettrait de déceler des faiblesses quant à l'efficacité des mesures en cours, et envisager des mesures correctives en vue d'adapter ces dernières au phénomène de l'insécurité qui est sans cesse en mutation.

Les mesures à moyen terme ayant été évoquées, quid des mesures à long terme ?

III- Mesures à long terme

Les mesures à long terme constituent la dernière phase de propositions à faire en vue d'améliorer la sécurité des personnes et des biens dans les gares routières. Elles sont constituées essentiellement de mesures qui nécessitent la mobilisation d'importants moyens financiers et d'actions à mener sur le long terme.

Pour ce qui est des mesures concernant les gares routières, il serait préférable d'envisager à long terme la délocalisation pure et simple de l'Ancienne gare d'Adjamé et celle de Yopougon Siporex.

La délocalisation de l'Ancienne gare d'Adjamé répondrait à la fin du caractère provisoire de cette gare. Cette délocalisation permettrait de construire une nouvelle gare plus viable et moderne. Celle-ci devrait prendre en compte les nouveaux critères de sécurité et abriter un commissariat de police dans le but de gérer au mieux la sécurité des biens et des

personnes. A ce propos, le projet de construction d'une nouvelle gare interurbaine serait le bienvenu et devrait le plus tôt possible voir le jour pour le bonheur des populations qui exercent en ces lieux et aussi celui des voyageurs. Cependant, la situation géographique de l'actuelle gare (elle est située au centre de la commune d'Adjamé, qui est elle-même au centre du district d'Abidjan) devrait être maintenue selon les transporteurs. Pour ce faire, il faudrait délocaliser temporairement la gare et construire une nouvelle gare sur le même site. L'application d'un véritable plan directeur incorporant toutes les normes de sécurité devrait être adoptée. C'est à juste titre que la construction d'un commissariat sur la gare avec un effectif important et des moyens matériels accrus serait souhaitable. Cette nouvelle gare devrait être clôturée avec une seule entrée et une seule sortie, de sorte à canaliser tous les mouvements de véhicules et de personnes. Compte tenu des avancées technologiques en matière de sécurité, cette gare devrait être équipée de caméras de surveillance afin d'accroître la capacité d'observation et de protection des personnes et des biens.

Quant à la gare de Yopougon Siporex, sa délocalisation devrait être très vite étudiée, eu égard aux risques encourus par les usagers de cette gare. Il serait urgent qu'une étude soit menée dans le but de délocaliser cette gare. En effet, cette gare est parcourue dans toute sa longueur par des lignes électriques à haute tension. Cette zone qui, si l'on se réfère aux normes en matière d'urbanisme, devrait être déclarée inconstructible, c'est-à-dire qu'elle ne devrait pas abriter d'habitations encore moins une gare routière. Nous croyons que le principe de précaution commanderait de ne point demeurer dans une telle zone à hauts risques. A supposer qu'il y ait une rupture de câbles électriques, surtout durant la saison pluvieuse, nul n'est besoin de décrire les nombreuses pertes en vies humaines qu'une telle catastrophe engendrerait. Dès lors, il revient aux différents ministères concernés (Ministère des transports, Ministère de la construction, de l'urbanisme et de l'habitat entre autres) ainsi qu'aux autorités municipales de faire des études en vue de procéder à la recherche de partenariats et autres financements afin que cette gare soit délocalisée. Il serait dramatique de parer au plus pressé en décrétant, soit la fermeture ou la délocalisation de la gare suite à une rupture de câbles électriques avec de nombreuses pertes en vies humaines à la clé. Nous pensons que la prévention étant fille de la sagesse, il faille tirer toutes les conclusions de ce constat avant que le pire ne se produise.

En ce qui concerne la gare d'Abobo (Gagnoa gare), la construction de la gare routière internationale d'Anonkoua-kouté vient régler ce problème de précarité dans laquelle se trouve cette gare (Gagnoa gare). Toutes les compagnies exerçant à Gagnoa gare devront se réinstaller dans cette nouvelle gare qui comporte toutes les normes de sécurité (vidéosurveillance,

clôture, électrification publique, poste de police...) ainsi que toutes les autres commodités inhérentes à toutes les gares modernes. La délocalisation de cette gare participera au processus d'embellissement de cette commune, car celle-ci obstruait une partie du trottoir de la voie expresse d'Abobo. Cette nouvelle gare routière internationale d'Anonkoua-kouté qui a été inaugurée le 11 Août 2012 a débuté ses activités. Il serait souhaitable que tout soit mis en œuvre afin que les conditions d'accès à cette gare ne soit pas hors de portée des transporteurs. Ce faisant, toutes ces compagnies seront logées sur le même site, ce qui facilitera davantage la tâche aux voyageurs.

Les gares d'Agban (Adjamé) et de Bassam (Treichville) ne souffrent pas de véritables problèmes structurels, donc il suffirait de faire quelques aménagements pour qu'elles soient aux normes des gares modernes.

L'imposition d'un cahier de charges aux transporteurs serait de bon augure dans la mesure où ceux-ci devraient respecter un minimum de règles visant à éviter le désordre que l'on constate actuellement au sein des différentes gares routières.

L'autre problème auquel il faudrait s'attaquer sur le long terme, demeure celui du racket en particulier et de la corruption en général. Confiner la lutte contre la corruption, uniquement, au racket policier serait une lutte qui serait vouée à l'échec. La lutte contre la corruption devrait se faire à l'échelle globale de la société. Il s'agit, ici, de la moralisation de la vie publique qui doit se faire à tous les niveaux de la société. La lutte contre la corruption devrait débiter depuis les hautes sphères de la République pour s'étendre aux échelles inférieures de la société. Pourquoi exiger "des petits" fonctionnaires qu'ils soient honnêtes tandis que les hauts cadres de l'administration ne le sont pas ? Même lorsque pèsent sur eux (hauts fonctionnaires) de lourds soupçons d'enrichissement illicite, aucune enquête n'est diligentée à leur endroit. Lorsque les soupçons sont avérés, aucune sanction pénale encore moins administrative ne leur sont appliquées. Cette dissonance fragilise le discours de la lutte contre la corruption et conforte les individus qui pratiquent le racket et la corruption. Il est du ressort des gouvernants d'impulser la conduite à suivre en étant eux-mêmes exempts de tout reproche dans la gestion de la chose publique.

La lutte contre la corruption devrait prendre en compte le volet éducatif. L'enseignement du civisme à l'école devrait aller au-delà de l'enseignement primaire pour se poursuivre au secondaire. De même qu'il est enseigné aux élèves de l'enseignement primaire, le civisme fiscal, il serait opportun de l'étendre au respect de la chose publique. Ce faisant, les citoyens de demain auront une armature un peu plus forte pour résister à la corruption ainsi qu'aux détournements des deniers publics.

La lutte contre la corruption ne devrait toutefois pas se faire en mettant de côté la lutte contre la pauvreté. En effet, la pauvreté a été identifiée par les différentes personnes enquêtées comme une cause de la délinquance. A ce titre elle mérite aussi d'être combattue. Vu les statistiques¹, il se constate aisément que la décennie de crise qu'a traversée la Côte d'Ivoire a accru le taux de pauvreté de la population. La paupérisation qui touche plus de la moitié des populations vivant en Côte d'Ivoire mérite une attention particulière des autorités politiques, administratives, des organisations non gouvernementales (ONG), des organismes internationaux... Les différents programmes de lutte contre la pauvreté devront être exécutés en ciblant les couches sociales les plus, économiquement, fragilisées. Cet aspect du problème mérite de trouver une solution, car quelle que soit la perspicacité et la qualité des solutions envisagées, celles-ci demeureront inefficaces faute de combattre les facteurs lointains. Il faudrait agir à la fois sur les facteurs en amont et ceux en aval afin d'obtenir des résultats plus probants, car ces deux aspects de la réalité se rencontrent pour entretenir le phénomène de l'insécurité.

Le dernier point sur lequel nous voudrions nous appesantir, est relatif au cas de la Maison d'Arrêt et de Correction d'Abidjan (MACA). Etant le seul établissement pénitentiaire du district d'Abidjan, il semble dépassé quant à sa capacité d'accueil. Dès lors, la construction d'une nouvelle prison civile serait à mettre en œuvre le plus rapidement possible. Cette nouvelle construction permettrait à coup sûr aux autorités compétentes (autorités judiciaires et autorités pénitentiaires) d'accomplir leurs missions de manière beaucoup plus aisée. Les évasions successives qui s'y sont déroulées ces dernières années, viennent démontrer, si besoin l'était, l'impérieuse nécessité de construire de nouvelles structures pénitentiaires. Le District d'Abidjan compte plus de cinq millions d'habitants pour une structure pénitentiaire capable d'accueillir environ trois mille détenus. Alors qu'il s'y trouve actuellement plus de six mille détenus. Ce projet serait à mettre au compte des urgences afin qu'il voit le jour, le plus rapidement possible.

¹ Le taux de pauvreté était de 48,94% en 2010 contre 61,5% en 2011 selon une étude menée par la Cellule d'Analyse des Politiques Economiques (CAPEC) du CIRES (Centre Ivoirien de Recherches Economiques et Sociales) cité par le PNUD. Cet article est de Mafoumgbé BAMBA du quotidien Le Temps du 02 Septembre 2012.

CONCLUSION PARTIELLE

L'insécurité a des conséquences diverses sur les usagers des gares routières. Celles-ci se résument essentiellement aux conséquences physiques qui ont une connotation un peu plus individuelle, c'est-à-dire que ces conséquences sont vécues par les victimes individuellement.

A côté des de ces conséquences individuelles, se trouvent les conséquences psychologiques et économiques qui sont à la jonction entre les conséquences individuelles et collectives. Au niveau psychologique, les traumatismes vécus par les victimes sont individuels tandis que le sentiment d'insécurité et les peurs entre autres ont un caractère un peu plus collectif. De même, les conséquences économiques peuvent être vécues individuellement (perte de la recette journalière) comme collectivement (baisse généralisée du chiffre d'affaire).

Enfin, il faut ajouter que les conséquences sociales sont vécues de plus en plus collectivement, car agissant de manière directe ou indirecte sur les populations qui y sont.

Sans être exhaustives et loin d'être la panacée miracle à l'insécurité, les mesures envisagées l'ont été en relation avec les facteurs identifiés comme source de cette insécurité. Pour ce faire, nous avons envisagé, compte tenu des difficultés financières que traverse la Côte d'Ivoire, des mesures à court, moyen et long terme. L'application de ces mesures et leurs adaptations continues au phénomène de la criminalité, phénomène en constante mutation, la ferait reculer sur les différentes gares routières du district d'Abidjan.

CONCLUSION GENERALE

Le district d'Abidjan est un véritable carrefour en matière de transport interurbain au niveau de la Côte d'Ivoire et même au niveau de la sous-région. Il abrite les plus importantes gares interurbaines de la Côte d'Ivoire.

Les problèmes de sécurité qui sévissent dans les différentes gares routières interurbaines du district d'Abidjan, ont attiré notre attention sur le phénomène de l'insécurité des personnes et des biens, tel qu'il est vécu dans ces lieux. Pour des raisons de budget, nous avons circonscrit nos investigations au niveau de cinq gares routières installées dans quatre communes du district d'Abidjan. Ce sont les gares routières d'Adjamé (Ancienne gare et nouvelle gare), la gare de Siporex (Yopougon), Gagnoa gare (Abobo) et la gare de Bassam située dans la commune de Treichville.

La compréhension du phénomène de l'insécurité des personnes et des biens dans les gares routières d'Abidjan, a nécessité la formulation de certains objectifs. Ainsi, nous avons eu pour objectif général d'analyser les facteurs explicatifs de cette insécurité ainsi que son impact sur les usagers des gares routières. Autour de cet objectif principal, nous avons développé quelques objectifs spécifiques. Ceux-ci visent, d'abord, à identifier les facteurs explicatifs de l'insécurité. Ils consistent, par la suite, à relever les conséquences de l'insécurité sur les personnes ainsi que sur l'activité économique. Enfin, ils cherchent à proposer des solutions en vue de faire reculer l'insécurité ainsi que son impact sur les usagers des gares routières.

Dans la poursuite de ces objectifs, des questions ont été formulées : Quels sont les facteurs qui expliquent cette insécurité ? Quels sont ses effets sur les personnes ainsi que sur l'aspect économique ? Et quelles sont les mesures à mettre en œuvre pour réduire l'insécurité ainsi que son impact sur les populations ?

La quête de réponses à ces différentes questions, nous a conduit à formuler les hypothèses suivantes : - L'environnement architectural inadéquat des gares routières et la présence peu visible des agents de sécurité publique offrent des opportunités criminelles aux délinquants. - L'insécurité dans les gares routières modifie le comportement des usagers en installant la peur, la colère, le sentiment d'être livré à soi et l'indignation. - L'insécurité dans les gares routières engendre des traumatismes chez les victimes.

Dans la conduite de ce travail, nous avons eu recours aux techniques de recueil de données que sont la recherche documentaire, l'observation et le questionnaire, et cela en conformité avec les méthodes de recherche. Pour ce faire, la méthode clinique, la méthode

interactionniste, la méthode systémique et la méthode phénoménologique ont été au cœur des méthodes de recherche utilisées.

Cette étude nous a permis de constater que l'insécurité se manifeste tant au niveau des personnes que des biens. Les infractions contre les personnes se résument surtout en des violences physiques (coups et blessures volontaires et violences et voies de fait) commis pour la plupart lors des vols. En ce qui concerne les infractions contre les biens, c'est le vol qui devance de très loin toutes les autres infractions. Ainsi, ces infractions sont commises par divers individus (délinquants solitaires, groupes de délinquants, certains éléments des forces de sécurité publique) à tout moment de la journée.

Plusieurs facteurs expliquent cette insécurité : Facteurs endogènes et facteurs exogènes. Les facteurs endogènes se rapportent entre autres à l'état et la mauvaise organisation des gares routières, le nombre et le manque et le manque de cohésion des syndicats de transporteurs. De même d'autres facteurs (exogènes) expliquent aussi cette insécurité. Il s'agit par exemple des actes posés par certains éléments des forces de sécurité publique en faction sur les gares routières.

Il résulte de nombreuses conséquences qui découlent de cette insécurité. A ce titre, les conséquences psychologiques caractérisées par le sentiment d'insécurité, les peurs, la méfiance, les traumatismes divers vécus par les victimes etc., sont pour la plupart du temps imperceptibles.

Aussi, au niveau physique, les nombreuses éraflures ainsi que les divers traumatismes physiques subis par les victimes témoignent-ils des violences qui accompagnent souvent les agressions.

En outre, les conséquences économiques et sociales sont importantes : Nombreuses pertes d'argent et d'autres biens qui touchent les particuliers aussi bien que les entreprises de transport. De même, la baisse des activités économiques et, par induction, des recettes fiscales se répercutent sur les caisses des autorités locales comme Etatiques. Les conséquences sociales se résument essentiellement à travers la perte de confiance des populations dans les forces de sécurité publique, le refus de déposer plainte, les pratiques d'auto-défense...

Que faut-il faire devant cette insécurité qui semble ne pas décroître ? Quelles solutions adoptées, face à l'impuissance, supposée des autorités en charge de la sécurité ?

C'est à ces interrogations que les mesures envisagées tentent d'apporter des réponses. Elles sont articulées autour de trois mesures principales (mesures à court, moyen et long terme). Ces mesures visent à améliorer l'état des gares, à organiser le milieu des syndicats de transport et des coxers, à construire une nouvelle prison civile pour le district d'Abidjan...

Ces mesures ont pour objectif principal d'agir sur le volet architecturo-sécuritaire qui est l'une des causes majeures de l'insécurité. Ces causes architecturo-sécuritaires occupent une place prépondérante dans la naissance et l'entretien de l'insécurité sur les gares routières. En agissant efficacement sur celles-ci à travers les différentes modifications physiques à apporter aux gares routières et les mesures préventives de sécurité à mettre en place, l'insécurité devrait connaître un recul significatif, ce qui entraînera conséquemment une baisse des traumatismes physiques et psychologiques liés à l'insécurité. La confiance des populations dans leurs institutions sécuritaires publiques renaîtra, facilitant ainsi la collaboration entre les populations et les forces de sécurité publique. L'activité économique trouvera une embellie certaine, eu égard au retour de la sécurité. Les mesures d'auto-défense jusque-là adoptées seront, sûrement, abandonnées puisque la sécurité sera effectivement assurée par les forces de sécurité publique. Il faut, toutefois, ajouter que l'abandon de telles pratiques dépend d'abord des actions, de sensibilisation et d'information, à mener auprès des populations.

Le retour de la sécurité sur les gares routières nécessite l'implication de tous les acteurs immédiats (Transporteurs, forces de sécurité, commerçants, voyageurs...) mais aussi de tous les citoyens en général (Autorités municipales, Etatiques, les membres des ONG...).

Ces résultats et analyses nous confortent dans la thèse suivante : L'insécurité des personnes et des biens, telle qu'elle est vécue dans les gares routières d'Abidjan, est un phénomène actuel qui suscite de nombreuses interrogations de la part des usagers des transports interurbains, mais surtout laisse de nombreuses victimes directes et indirectes dans son sillage. Cela dit, trois principaux facteurs expliquent le phénomène de l'insécurité ainsi que son impact sur les usagers des gares routières. D'abord, l'environnement architectural inadéquat et la présence peu visible des agents de sécurité publique offre des opportunités criminelles aux délinquants. Ensuite, l'insécurité qui règne dans les gares routières modifie le comportement des usagers en installant la peur, la colère, le sentiment d'être livré à soi et l'indignation. Enfin, cette insécurité qui prévaut dans les gares routières engendre des traumatismes chez les victimes.

En dépit du fait que l'insécurité des personnes et des biens dans les gares routières semble progresser dans un contexte sécuritaire globalement préoccupant, il est à noter que cette situation n'est pas irréversible. Le retour de la sécurité dans ces lieux est lié en partie à l'implication de tous les acteurs ainsi que l'application des mesures, à la fois préventives et répressives, adaptées au contexte local. Ces mesures préventives, qui font recours aux

mesures de prévention situationnelle, doivent faire l'objet d'amélioration constante, ce, pour faire face à l'ingéniosité des délinquants comme le préconise GASSIN (1996).

Nous espérons que ces écrits aideront le milieu scientifique à découvrir l'insécurité, telle qu'elle est vécue dans les gares routières, sous ses nombreuses facettes. Ces écrits devraient être analysés par les décideurs locaux et Etatiques afin d'entreprendre des mesures vigoureuses qui, nulle doute, aideront au retour de la sérénité et de la sécurité dans ces espaces publics pourvoyeurs de nombreux dividendes pour l'économie locale et nationale, mais aussi créateurs de milliers d'emplois.

Au moment où nous achevons notre étude, il va sans dire que nous sommes conscients des limites de cette thèse. Comme tout travail scientifique, la fin de la présente étude est le début d'une nouvelle réflexion sur certains aspects que ce travail n'a pas pu prendre en compte.

Au-delà du fait que cette thèse a porté sur les manifestations de l'insécurité au niveau des gares routières, celle-ci pourrait être utilisée dans la résolution de certains problèmes sécuritaires concernant la sécurisation des espaces publics à fortes fréquentation de personnes. Certes quelques aménagements et adaptations devraient être, sûrement, faits. Mais nous croyons, comme KOUDOU, O. (2006), qu'une bonne utilisation de l'analyse criminologique permettrait de trouver des solutions en tenant compte de la spécificité du cas à solutionner.

Nous pensons que le gouvernement, les autorités municipales, les organismes internationaux, les partenaires bilatéraux et multilatéraux ainsi que les Organismes Non Gouvernementaux (ONG) sauront, à sa juste mesure prendre le pouls de la situation sécuritaire sur les gares routières du district d'Abidjan. Nous osons croire que par notre modeste contribution, nous aurons apporté quelque chose à la sécurisation des gares routières. La Côte d'Ivoire mérite des gares routières dignes de son rang dans la sous-région.

BIBLIOGRAPHIE**DICTIONNAIRES**

ANZIEU, D. (1991). Dictionnaire de psychologie. Paris : PUF.

CAUCHE, P., DUPREZ, J.M., GADREY, N. et SIMON, M. (2010). Dictionnaire de Sociologie. Paris : Armand Colin.

FRÖLICH, W. (1997). Dictionnaire de la psychologie. Paris : Le livre de poche (la Pochothèque).

GRAWITZ, M. (2004). Lexique des sciences sociales. Paris : édition Dalloz. 8^{ème} édition.

REY, A. (Ed.) (1998). Le Micro Robert. Paris : Dictionnaires Le Robert.

GUINCHARD, S., GUILLIEN, R., VINCENT, J. et MONTAGNIER, G. (2007). Lexique des Termes Juridiques. Paris : édition Dalloz. 16^{ème} édition.

MAUBOURGET, P. (Ed.) (1996). Petit Larousse Compact. Paris : Larousse.

PIERON, H. (2003). Vocabulaire de la psychologie. Paris : PUF.

CORNU, G. (Ed.) (2008). Vocabulaire Juridique. Paris : PUF.

OUVRAGES DE METHODOLOGIE

GRAWITZ, M. (1996). Méthode des sciences sociales. Paris : Dalloz. 10^{ème} édition.

GUIDERE, M. (2004). Méthodologie de la recherche. Paris : Ellipses.

JACOBI, B. (1995). Cents mots pour l'entretien clinique. Toulouse : Erès.

N'DA, P. (2000). Méthodologie de la recherche, de la problématique à la discussion des résultats. Comment réaliser un mémoire, une thèse en sciences sociales et en éducation. Abidjan : PUCI.

N'DA, P. (2002). Méthodologie de la recherche, de la problématique à la discussion des résultats. Comment réaliser un mémoire, une thèse en sciences sociales et en éducation. Abidjan : EDUCI. 2^{ème} édition revue et augmentée.

QUIVY, R. et VAN CAMPENHOUDT, L. (2006). Manuel de recherche en sciences sociales. Paris : Dunod. 3^{ème} édition.

OUVRAGES GENERAUX

ALLPORT, G. et POSTMAN, L. (1978). Les bases psychologiques des rumeurs, psychologie sociale, tome 1. Paris : Dunod.

ARENDT, H. (1989). Du mensonge à la violence. Paris : le Seuil.

AVENEL, C. (2010). Sociologie des quartiers sensibles. Paris : Armand Colin.

BALAAM, Y. (1997). Enfants de la rue et de la prison dans une ville Africaine. Yaoundé : Presses de l'Université Catholique d'Afrique Centrale (PUCAC).

BANDURA, A. (1973). Aggression, a social learning analysis. Englewood cliffs, New Jersey : Prentice Hall.

BASTIDE, L. (2000). "L'image, une école de violence". In G. LANGOUET (Ed.). Les jeunes et les médias en France (61-68). Paris : Hachette.

BATON-HERVE, E. (2000). Les enfants téléspectateurs. Programmes, discours, représentations. Paris : L'Harmattan.

BEAUD, S. et PIALOUX, M. (2004). Violences urbaines, violence sociale. Paris : Fayard.

BIDEAUD, J. , HOUDE, O. et PEDINIELLI, J.-L. (1993). L'Homme en développement. Paris : PUF.

BODY-GENDROT, S. (1993). Ville et violence : l'irruption de nouveaux acteurs. Paris : PUF.

BONARDI, C. , GEORGET, P. , ROLAND-LEVY, C. et ROUSSIAN, N. (2003). Psychologie sociale appliquée, économie, médias et nouvelles technologies. Paris : Press éditions.

BOUDON, R. (2003). « Les effets de la violence à la télévision : ce que la sociologie peut apporter à la réflexion ». In J. CLUZEL (Ed.). Jeunes, éducation et violence à la télévision (51-52). Paris : PUF.

CHAILLOU, P. (1996). Violence des jeunes, l'autorité parentale en question. Paris : Gallimard.

COURTWRIGHT, D. (1998). Violent land. Cambridge : Harvard University Press.

DELUMEAU, J. (1978). La peur en occident (XIV^{ème}-XVII^{ème}siècle). Paris : Fayard.

DOMENACH, J.-M. (1980). La violence et ses causes. Paris : UNESCO.

DUBOIS-MAURY, J. et CHALINE, C. (2002). Les risques urbains. Paris : Armand Colin.

DURKHEIM, E. (1987). Les règles de la méthode sociologique. Paris : PUF. 23^{ème} édition.

FERRI, E. (1905). Sociologie criminelle. Paris : Alcan.

- FITZHUGH, D. (1972).** Tout se joue avant 6 ans. Paris : Robert Laffont.
- FREUD, S. (1920).** Au-delà du principe du plaisir. Paris : Petite bibliothèque Payot. Nouvelle édition.
- GILLIGAN, J. (2000).** Violence. London: Jessica Kingsley Publishers.
- GRAHAM, H. D. et GURR, T. R. (1974).** The history of violence in America. Colombus : Merrill publ.
- HAERINGER, P. (1983).** Abidjan au coin de la rue, éléments de la vie citadine de la métropole ivoirienne. Paris : ORSTOM.
- HAMMON, A. (2004).** Quel monde pour demain ? Scénarios pour le XXI^{ème} siècle. Paris : Nouveaux horizons.
- HERITIER, F. (1996).** De la violence. Paris : Odile Jacob.
- HOBBS, T. (1971).** Le Léviathan. Paris : Sirey.
- JELLEN, C. (1999).** La guerre des rues. In La violence et les jeunes. Paris : Plon.
- KOUDOU, K. R. (1999).** Eléments de psychologie de l'adolescent. Abidjan : Presses Universitaires de Côte d'Ivoire (PUCI).
- LAZAR, J. (2002).** La violence des jeunes, comment fabrique-t-on des délinquants ?. Paris : Flammarion.
- LEBRETON, D. (1991).** Passion du risque. Paris : Métailié.
- LEBIGRE, A. (1988).** La justice du Roi : la vie judiciaire dans l'ancienne France. Paris : Albin Michel.
- LEFRANCOIS, D. et PORCHET, F. (2000).** Ville et violence, dossier documentaire. Paris : Centre de documentation de l'Urbanisme.
- LEPOUTRE, D. (1997).** Cœur de banlieue, codes, rites, et langages. Paris : Odile Jacob.
- LOCKE, J. (1967).** Traité du gouvernement civil. Paris : Vrin.
- MERLE, R. et VITU, A. (1982).** Traité de droit criminel, droit pénal spécial, Tome 2. Paris : Cujas.
- MERTON, R. (1965).** Eléments de théorie et de méthode sociologiques. Paris : Plon.
- MICHARD, H. (1973).** La délinquance des jeunes en France, Notes et documentaires. Paris : La documentation Française.
- MICHAUD, Y. (1978).** Violence et politique. Paris : Gallimard.
- MICHAUD, Y. (1986).** La violence. Paris : PUF. Que sais-je.

- MOLENAT, X. (2006).** Les écrans rendent-ils violents ?. In R. MEYRAN (Ed.). Les mécanismes de la violence, Etats-Institutions-Individu (253-259). Auxerre : Sciences Humaines éditions.
- OCQUETEAU, F. , FRENAIS, J. et VARLY, P. (2002).** Ordonner le désordre. Paris : La documentation Française.
- PEDRAZZINI, Y. (2005).** La violence des villes. Tunis : Enjeux Planète.
- PEROUSE DE MONTCLOS, M.-A. (2002).** Villes et violence en Afrique noire. Paris : IRD éditions et Khartala.
- PETICLERC, J.-M. (2002).** Les nouvelles délinquances des jeunes, Violences urbaines et réponses éducatives. Paris : Dunod.
- ROSANVALLON, P. (1992).** La crise de l'Etat-providence. Paris : Seuil.
- SHIBUTANI, T. (1966).** Improvised News : A sociological study of rumor. Indianapolis : Bobbs Merrill.
- SOREL, G. (1946).** Réflexions sur la violence. Paris : Marcel Rivière.
- TISSERON, S. (2000).** Enfants sous influences. Les écrans rendent-ils les jeunes violents ?. Paris : Armand Colin.
- WIEVIORKA, M. (1997).** L'expérience française contemporaine. In A. OBADIA (Ed.). Entreprendre la ville, nouvelles temporalités-nouveaux services (115-126). Paris : De l'Aube.

OUVRAGES SPECIFIQUES

ACKERMAN, W., DULONG, R. et JEUDY, H.-P. (1983). Les imaginaires de l'insécurité. Paris : Librairie des méridiens, collection Réponses sociologiques.

BAUER, A. et RAUFER, X. (2002). Violence et insécurité urbaines. Paris : PUF. Que sais-je ?.

BENNET, T. et DURIE, L. (1999). Preventing Residential burglary in Cambridge : From crime audits to targeted strategies. London: Home office, Policing and Reducing crime unit.

CARIO, R. (2006). Victimologie, de l'effraction du lien intersubjectif à la restauration sociale, volume 1. Paris : L'Harmattan. 3^{ème} édition revue et corrigée.

CHALOM, M. et LEONARD, L. (2001). Insécurité, Police de proximité et gouvernance locale. Paris : l'Harmattan.

COING, H. et MEUNIER, C. (1980). Insécurité urbaine ? Une arme pour le pouvoir. Paris : Anthropos.

CROCQ, L. (1999). Les traumatismes psychiques de guerre. Paris : Odile Jacob.

CROCQ, L. , DALLIGAND, L. , VILLERBU, L. , TARQUINIO, C. , DUCHET, C. , COQ, J.-M. , CHIDIAE, N. et VITRY, M. (2007). Traumatismes psychiques, prise en charge psychologique des victimes. Paris : Masson.

CROCQ, L. (2012). 16 Leçons sur le trauma. Paris : Odile Jacob.

CUSSON, M. (1981). Délinquants pourquoi ? . Paris : Armand Colin.

CUSSON, M. (1983). Le contrôle social du crime. Paris : Les Presses Universitaires de France. Collections sociologies.

CUSSON, M. (1987). Pourquoi punir ? . Paris : Dalloz.

CUSSON, M. (1990). Croissance et décroissance du crime. Paris : PUF.

CUSSON, M. (2000). La criminologie. Paris : Hachette supérieure. Dernière édition.

CUSSON, M. (2002). Prévenir la délinquance : les méthodes efficaces. Paris : PUF.

CYRULNIK, B. (2003). Le murmure des fantômes. Paris : Odile Jacob.

DE LIEGE, M.-P. (2000). Du milieu rural au milieu urbain, lutter contre l'insécurité et régler les conflits. In Citadins et ruraux en Afrique subsaharienne (97-107). Yaoundé : Cahiers de l'UCAC, Khartala.

DULONG, R. (1985). L'insécurité : un phénomène au travail, Actions et recherches sociales. Toulouse : Erès.

DUPREZ, D. et HEDLI, M. (1992). Le mal des banlieues ? Sentiment d'insécurité et crise identitaire. Paris : l'Harmattan.

EZZAT, A. F. (1971). La victime est-elle coupable ?. Montréal : Presses Universitaires de l'Université de Montréal.

EZZAT, A. F. et SACCO, V. (1989). Crime and victimization of the elderly. New York: Springer Verlag.

FILLIEULE, R. (2001). Sociologie de la délinquance. Paris : PUF. 1^{ère} édition.

GASSIN, R. (2003). Criminologie. Paris : Dalloz. 5^{ème} édition.

KOUDOU, K. R. (1996). Education et développement moral de l'adolescent africains pour ne pas en faire des délinquants. Paris : l'Harmattan.

KOUDOU, O. (2007). Histoire de la criminologie : les grands courants théoriques d'hier à aujourd'hui. Abidjan : PUA.

LAGRANGE, H. (1995). La civilité à l'épreuve. Crime et sentiment d'insécurité. Paris : PUF.

LAGRANGE, H. (2001). De l'affrontement à l'esquive, Violences, délinquances et usages des drogues. Paris : Syros.

LEBIGRE, A. (1993). La police, une histoire sous influence. Paris : Gallimard.

LEVINE, P. (1997). Waking the tiger, Healing Trauma. Berkeley : North Atlantic Books, CA.

LOPEZ, G. et PIFFAUT-FILLIZOLA, G. (1992). Le viol. Paris : PUF. Que sais-je ?.

MUCCHIELLI, L. (2002). Violences et insécurité. Fantômes et réalités dans le débat français. Paris : La Découverte.

PICCA, G. (1996). La criminologie. Paris, PUF. Que sais-je ?.

PINATEL, J. (1971). Société criminogène. Paris : Calmann-Lévy.

ROCHE, S. (1993 a). Le sentiment d'insécurité. Paris : PUF.

ROCHE, S. (1993 b). Le sentiment d'insécurité : Quatre éléments pour une théorie : pression, expositions, vulnérabilité et acceptabilité. Paris : PUF.

ROCHE, S. (1994). Insécurité et libertés. Paris : le Seuil.

ROCHE, S. (1996). La société incivile. Qu'est-ce que l'insécurité ?. Paris : le Seuil.

ROCHE, S. (2001). La délinquance des jeunes. Paris : Seuil.

ROCHE, S. (2002). Tolérance zéro ? Incivilités et insécurité, Paris, Odile Jacob.

ROQUES, J. (2007). Guérir avec l'EMDR¹- Traitements - Théorie- Témoignages. Paris : le Seuil.

SUTHERLAND, E. et CRESSEY, D. (1966). Principes de criminologie. Paris : Cujas.

WILSON, J. et KELLING, G. (1982). Broken windows, the police and neighborhood safety. New-York : Atlantic monthly.

¹ EMDR= Eye Movement Desensitization and Reprocessing.

ARTICLES & REVUES, RAPPORTS, THESES, MEMOIRES**➤ ARTICLES & REVUES**

BANDURA, A., ROSS, A. et ROSS, A. S. (1963). Imitation of film-mediated aggressive models. *Journal of Abnormal Social Psychology*, 66, 25-41.

BARIL, M. (1980). Ils n'ont plus de liberté : Réactions à la victimisation et ses conséquences. *Criminologie*, 13 (1), 94-103.

BARIL, M. (1983). Une illustration de la peur concrète : le cas des victimes. *Criminologie*, 16(1), 31-49.

BARIL, M. et MORISSETTE, A. (1985). Du côté des victimes. Une autre perspective sur le vol à main armée. In NORMANDEAU, A. (Ed), *Le vol à main armée à Montréal*, 18 (2), (117-133). Montréal : PUM.

BELLOT, C. et COUSINEAU, M.-M. (1996). Le métro : espace de vie, espace de contrôle. *Déviance et société*, 20 (4), 377-395.

BLOCK, R. et DAVIS, S. (1996). The environs of rapid transit stations: A focus street crime or just another risky place? .In CLARKE, R. (Ed), *Prevention mass transit crime*, *Crime Prevention Studies*, 6 (237-257). Monsey, New York : Criminal Justice Press, Rutgers University.

BOISOT, M. (2001). Une approche critique. In SAMET, C. (Ed), *Violence et délinquance des jeunes* (35-44). Paris : la Documentation Française.

BRILLON, Y. (1983). La peur du crime et la punitivité chez les personnes âgées, *Criminologie*, 16 (1), 7-29.

BRILLON, P., MARCHAND, A. et STEPHENSON, R. (1996). Conceptualisation étiologique du trouble de stress post-traumatique : description et analyse critique, *Revue Francophone de Clinique Cognitive et comportementale*, 1, 1-12.

BUI-TRONG, L. (1998). Les rapports des jeunes avec l'autorité policière, *Migrants-Formation*, n°112, 52-54.

CALAS, B. (1991). La violence et ses conséquences urbaines à Kampala, *Violence et pouvoir, Politique Africaine*, n°2, Juin, Paris : Khartala, 28-39.

CARRER, F. (2004). Insécurité urbaine et politiques d'interventions : La réalité italienne, *Déviance et société*, 28 (4), 463-485.

CHAURAND, N. (2005). Incivilité et contrôle social. In *Dimensions psychosociales et environnementales de l'incivilité et de l'insécurité*, 133-140.

CLARKE, R. et HARRIS, P. (1992). Auto theft and its prevention. In TONRY, M. (Ed), Crime and justice, A review of research. 16, (1-54). Chicago: University of Chicago Press.

CLARKE, R., BELANGER, M. et EASTMAN, J. (1996). Where Angel Fears to tread: A test in the New-York city subway of the robbery/density hypothesis. In CLARKE, R. (Ed), Preventing Mass Transit crime, Crime Prevention Studies, 6 (217-235). Monsey, New-York : Criminal Justice Press, Rutgers University.

COLETTE-CARRIERE, R. (1980). La victimologie et le viol, un discours complice, Criminologie, 13 (1), 60-79.

CRENNER, E. (1996). Insécurité et sentiment d'insécurité, INSEE, (501).

CUSSON, M. (1986). L'analyse stratégique et quelques développements récents en criminologie, Criminologie, 19 (1), 53-72.

CUSSON, M. (1992). Déviance. In BOUDON, R. (Ed), Traité de sociologie (389-422). Paris : Les Presses Universitaires Françaises. 1^{ère} édition.

CUSSON, M. (2006). La délinquance, une vie choisie, Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique et Scientifique (131-148), vol. 54. Genève, Avril-Juin.

CUSSON, M. (2008a). La surveillance et la contre-surveillance. In CUSON, M., DUPONT, B., LEMIEUX, F. (Eds), Traité de sécurité intérieure (429-436). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

CUSSON, M. (2008b). De l'action de sécurité. In CUSON, M., DUPONT, B., LEMIEUX, F. (Eds), Traité de sécurité intérieure (43-57). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

CUSSON, M. (2008c). La prévention : les principes et la prévention policière. In CUSON, M., DUPONT, B., LEMIEUX, F. (Eds), Traité de sécurité intérieure (403-412). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

CUSSON, M. (2008d). Questions de stratégie pour la Police. In CUSON, M., DUPONT, B., LEMIEUX, F. (Eds), Traité de sécurité intérieure (130-139). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

CUSSON, M. (2008e). Comment prévenir ? Les techniques et la méthode de la prévention situationnelle. In CUSON, M., DUPONT, B., LEMIEUX, F. (Eds), Traité de sécurité intérieure (413-428). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

DAGNAUD, M. (2003). Médias et violence. L'état du débat. Problèmes politiques et sociaux, n° 886, Mars.

DITTMANN, J. (2005). Les causes de la peur : la mesure des sentiments d'insécurité et de la peur du crime en Allemagne et en France, Déviance et société, 29 (3), 299-312.

DJIDER, Z. et VANOVERMEIR, S. (2007). Des insultes aux coups : Hommes et femmes inégaux face à la violence, INSEE Première, n° 1124.

DONEGANI, J.-M. et SADOUN, M. (2003). Ce que le politique dit de la violence. In Questions de violence, Raisons Politiques, Etudes de pensée politique, Revue Française de sciences politiques. Paris : Presses de sciences politiques.

DOURLENS, C. (1988). Villes, risques et périls, Les annales de la recherche urbaine, 40 (6-9). Paris.

DUBOIS, M. (2004). Approche compréhensive des attentes psychosociales des victimes d'agression, Journal International de Victimologie, JIDV 7 (Tome 2, n° 3), 1-43.

DULONG, R. (1983). L'insécurité n'est pas un mythe, Regards sur l'actualité, n° 90, (21-27). Paris : la Documentation Française.

DUPONT, B. (2008). La gouvernance et la sécurité. In CUSSON, M., DUPONT, B., LEMIEUX, F. (Eds), Traité de sécurité intérieure (67-80). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

DURAND, S. (1983). La peur du crime dans un quartier de Montréal (Côte-des-Neiges), Criminologie, 16 (1), 85-99.

FEDIDA, W. M. (2005). Trauma et commotion psychique. In LEBIGOT, F. et BESSOLES, P. (Eds), Victimologie-Criminologie, approches cliniques (63-75). Paris : Champ social.

FELSON, M., BELANGER, M.E., BICHLER, G.M., BRUZINSKI, C.D., CAMPBELL, G.S., FRIED, C.L., GROFIK, K.C., MAZUR, I.S., O'REGAN, A.B., SWEENEY, P.J., ULLMAN, A.L. et WILLIAMS, P.L. (1996). Redesigning Hell: Preventing Crime and disorder at the Port Authority Bus Terminal. In CLARKE, R. (Ed), Preventing Mass Transit crime 5-92. Monsey, New-York: Criminal Justice Press, Rutgers University.

FELSON, M. et VAN DIJK, J. (1993). La théorie des opportunités et l'erreur de généralisation, Criminologie, 26 (2), 29-36.

GASSIN, R. (1996). La relation entre la prévention situationnelle et le contrôle de la criminalité, Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique, 49 (3), 259-271.

GASSIN, R. (2004). Essai de théorie générale de la ruse en criminologie, Revue Pénitentiaire et de Droit pénal, 4, 905-934.

GASSIN, R. (2005). Quels sont les liens entre le crime, phénomène individuel et la criminalité, phénomène collectif ? . In ALBERNHE, T. (Ed), Criminologie et psychiatrie (115-121). Paris: Ellipses.

HUESMANN, R. L., MOISE-TITUS, J., PODOLSKY, C.-L. P. et ERON, L. D. (2003). Longitudinal relations between children's exposure to TV violence and their aggressive behavior in young adulthood: 1977-1992. Developmental Psychology, 39 (2), 78-105.

- IMOĞAI, K., VAN DETH, P. et BEAUCHENE, A. (2001).** Pourquoi les jeunes sont-ils violents ?, Violence et délinquance des jeunes (113-146). Paris : la Documentation Française.
- JOLLY, A. et ROSNET, E. (2003).** Aspects psychologiques des accidents de loisirs, Urgence pratique, 60, 33-77.
- JOSSE, E. (2007).** Le traumatisme psychique : Quelques repères notionnels, International Journal of Victimology, Année 4, n° 4, 3-15.
- KHAN, R. (1980).** La violence et développement économique, La violence et ses causes (177-201). Paris: UNESCO.
- KNUTSSON, J. (1997).** Restoring public order in a city park, Crime Prevention Studies, vol. 7, Police for prevention: Reducing crime, Public intoxication, an injury (13-152). Monsey, New-York : Criminal Justice Press.
- KOUDOU, K. R. (2006).** Urbanisation et violences des jeunes de la rue: Quelle validité pour la théorie de l'espace défendable en criminologie ?, Revue Africaine de Criminologie, n° 3, Abidjan, EDUCI, 8-33.
- KOUDOU, O. (2006).** Insécurité urbaine, analyse criminologique et prévention et prévention situationnelle « intégrée », Revue Africaine de Criminologie, n° 3, Abidjan, EDUCI, 34-52.
- LAGRANGE, H. (1984).** Perceptions de la violence et sentiment d'insécurité, Déviance et société, 8 (4), 321-344.
- LAGRANGE, H. et ZAUBERMAN, R. (1991).** Introduction du débat sur le crime et l'insécurité urbaine aux politiques locales, Déviance et société, 15 (3), 243-247.
- LAGRANGE, H. (1992).** Appréhension et préoccupation sécuritaire, Déviance et société, 16 (1), 1-29.
- LAGRANGE, H. (1998).** Du diagnostic à l'action : l'échelle pertinente du territoire, Les Cahiers de la sécurité intérieure, 33, 175-194.
- LAPEYRONNIE, D. (1999).** Violence et intégration sociale, Hommes et Migrations, 1217, Janvier-Février, 66-79.
- LA VIGNE, N. (1996).** Safe Transport: security by design on the Washington metro. In CLARKE, R. (Ed), Preventing Mass Transit crime 163-197. Monsey, New-York: Criminal Justice Press, Rutgers University.
- LEBIGOT, F. (2009).** Le traumatisme psychique, Revue Francophone du Stress et du Trauma, 9 (4), 201-204.
- LE BLANC, M. (1990).** Le cycle de la violence physique: Trajectoire sociale et cheminement personnel de la violence individuelle et de groupe, Revue de Criminologie, 23 (1), 41-74.

LE BLANC, M. (1993). Changement social et délinquance des adolescents, une analyse à la lumière des écrits de Denis SZABO, *Criminologie*, 26 (2), 13-28.

LE BLANC, M. (1999). Les comportements violents des adolescents : un phénomène particulier. In PROULX, J., CUSSON, M., OUIMET, M. (Eds), *Les violences criminelles* (319-353). Québec : Presses de l'Université de Laval.

LE BLANC, M. (2003). Evolution de la délinquance cachée et officielle des adolescents Québécois de 1930 à 2000. In LE BLANC, M., OUIMET, M. et SZABO, D. (Eds), *Traité de criminologie empirique* (39-70). Montréal : les Presses de l'Université de Montréal. 3^{ème} édition.

LE BOSSE, Y. et LAVALLEE, M. (1993). Empowerment et psychologie communautaire, aperçu historique et perspectives d'avenir, *les Cahiers Internationaux de Psychologie*, 18, 13-29.

LEVI-FAICT, T. W., ESCARD, E., VAN DEHORST, A., MIELE, C., BOYER, B., PELTIER-EVRARD, C., BEY, A. et DEBOUT, M. (2009). Evaluation du retentissement immédiat du psycho-traumatisme : Du concept à l'alphabet de la victime, *Journal International de Victimologie*, 21, Tome 7, 3, 5-21.

LOEBER, R. et STOUTHAMER-LOEBER, M. (1986). Family factors as correlates and predictors of juvenile conduct problem and delinquency. In TONRY, M. et MORRIS, N. (Eds), *Crime and justice: An annual review of research*, vol. 7 (29-149). Chicago : University of Chicago Press.

LOUBET DEL BAYLE, J.-L. (2008). Sécurité et contrôle social. In CUSSON, M., DUPONT, B., LEMIEUX, F. (Eds), *Traité de sécurité intérieure* (58-66). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

LOUIS-GUERIN, C. (1983). La peur du crime : mythes et réalités, *Criminologie*, 16 (1), 69-83.

MACE, E. (2000). Le traitement médiatique de la sécurité, *Crime et sécurité, l'état des savoirs*, 33-41.

MANSEAU, H. et GRENIER, H. (1979). Les petits commerçants victimes de vol à main armée en quête de justice, *Criminologie*, 12(1), 57-65.

MAUGER, G. (1999). Bandes et valeurs de virilité, *Regards sur l'actualité*, Juillet- Août, 12-18.

MIALOCQ, H. (2005). La violence est-elle inévitable ?. Les raisons de la colère, *Spiritus*, 178, 43-52.

MIGNAULT, S. (2008). L'audit de sécurité et la protection des organisations. In CUSSON, M., DUPONT, B., LEMIEUX, F. (Eds), *Traité de sécurité intérieure* (387-400). Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

- MOHAMED, A. M. (2002).** Les jeunes miliciens de Somalie entre guerre et démobilisation. In MARGUERAT, Y. (Ed), Jeunes marginalisés (42-49). Paris : GREJEM.
- MUCCHIELLI, L. (1999).** Violences urbaines, réactions collectives et représentations de classe chez les jeunes des quartiers relégués de la France des années 1990, Actuel Marx, 26, 85-108.
- MUCCHIELLI, L. (2000).** La « démission parentale » en question : un bilan des recherches, Revue Questions pénales, 13 (4), 1-4.
- MUCCHIELLI, L. (2001b).** La place de la famille dans la genèse de la délinquance, Regards sur l'actualité, n° 268, 31-42.
- MUCCHIELLI, L. (2002a).** Misère du débat sur « l'insécurité », Hommes et libertés, n° 118, 46-49.
- MUCCHIELLI, L. (2002b).** Repenser la prévention pour « faire société », Hommes et Libertés, n° 120, 54-57.
- MUCCHIELLI, L. (2002c).** L'évolution de la délinquance juvénile : essai de bilan critique, Vie sociale, n° 3, 21-47.
- MUCCHIELLI, L. (2004a).** Regard sociologique sur l'évolution des délinquants juvéniles, leur genèse et leur prévention, Comprendre, n° 5, 199-220.
- MUCCHIELLI, L. (2004b).** "Les caractéristiques démographiques et sociales des meurtriers et de leurs victimes. Une enquête dans un département de la région parisienne dans les années 1990", Population-F, 59 (2), 203-232.
- MUCHEMBLED, R. (2001).** Insécurité : le péril jeune. In SAMET, C. (Ed), Violence et délinquance des jeunes (15-24). Paris : La Documentation Française.
- NIEBURG, H. L. (1963).** Uses of violence, Journal of conflict resolution, vol. 7, 43-46.
- ONU (1985).** Résolution 40/34 du 11 Décembre 1985 de l'Assemblée Générale des Nations Unies, portant Déclaration des principes fondamentaux de justice relatifs aux victimes, Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique, 3,331-341.
- PARENT, G.-A. (1990).** Les médias : source de victimisation, Criminologie, 23 (2), 47-71.
- PARIZEAU, P. A. (1980).** Le dédommagement des victimes, Criminologie, 13 (1), 37-59.
- PEROUSE DE MONTCLOS, M.-A. (2004).** Violence urbaine et criminalité en Afrique subsaharienne : un état des lieux, Déviance et société, 28 (1), 81-95.
- RAOULT, A. P. (2005).** Crise d'identité ou urgence d'exister. In LEBIGOT, F. et BESSOLES, P. (Eds), Victimologie-criminologie, approches cliniques (123-137). Paris : Champ social.

RENGERT, G. (1994). Drogue et crime : l'impact du commerce de drogues sur le tissu urbain, *Criminologie*, 27 (1), 69-79.

ROBERT, P. et POTTER, M.-L. (1997). On ne se sent plus en sécurité, *Délinquance et insécurité, une enquête sur deux décennies*, *Revue Française de sciences politique*, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 47 (6), 707-740.

ROCHE, S., ASTOR, S., IVALDI, G. et TOURNIER, V. (2000). Enquête sur la délinquance auto-déclarée des jeunes, Grenoble, CERAT.

ROSNOW, R. (1980). Psychology of rumor reconsidered, *Psychological Bulletin*, 87 (3), 578-591.

SACHIKO, K. (1998). A review of research on media violence in Japan. In VON FEILITZEN, C., ULLA, C. (Eds), *Children and media violence (81-105)*. Yearbook from the UNESCO International Clearinghouse on children and violence on the screen at Nordic Information Center for Medical and Communication Research (NORDICOM) : Göteborg University.

SAKAMOTO, A. (2000). Videos games and violence. Controversy on research in Japan. In VON FEILITZEN, C., ULLA, C. (Eds), *Children in the new media landscape. Games, pornography, perceptions (61-77)*. Yearbook from the UNESCO International Clearinghouse on children and violence on the screen at NORDICOM : Göteborg University.

SAUTKINA, E., LIMA, L.M., TOLBA, M. K., ABDEL-HADI, A. et SOLIMAN, S. (2005). Environnement urbain et comportements anormaux, *L'école d'été en psychologie environnementale*, Lisbonne, Institut Supérieur du Travail et de l'Entreprise.

SISSOKO, A. (1997). Abidjan : Une situation relativement bien maîtrisée ?. In HERAULT, G. et ADESANMI, P. (Eds). *Jeunes, culture de la rue et violence urbaine (247-279)*. Ibadan : Institut Français de Recherche en Afrique.

SISSOKO, A. (2006). Jeunes dans et de la rue à Abidjan : Parcours, vécu et violence urbaine, *Revue Africaine de Criminologie*, n° 3, Abidjan, EDUCI, 53-91.

SZABO, D. (1970). Urbanisation et criminalité. In SZABO, D. et NORMANDEAU, A. (Eds). *Déviance et criminalité (176-194)*. Paris : Armand Colin, collection U₂.

TREMBLAY, P. et OUIMET, M. (2001). Trajets urbains et risques de victimisation : les sites de transit et le cas du métro de Montréal, *Criminologie*, 34 (1), 157-176.

VAN SAN, M. (2004). Des quartiers de mauvaise réputation, l'image de la criminalité dans deux quartiers en Belgique, *Déviance et société*, 28 (2), 211-231.

VIDAL-NACQUET, P. (1999). Penser la sécurité sous l'angle de la co-production, *Cahiers du CR-DSU*, n° 22, Mars, 12-19.

VON FEILITZEN, C. (2001). Influences of media violence, a brief research summary. The UNESCO International Clearinghouse on children and violence on the screen at NORDICOM.

WEISS, D., MARMAR, C. (1997). The impact of Event Scale-Revised. In WILSON, J. et KEANE, T. (Eds), Assessing psychological trauma and PTSD (399-411). New-York : Guildford.

WIDMER, E., LANGUIN, N., PATTARONI, L. , KELLERHALS, J. et CHRISTIAN-NILS, R. (2004). Du sentiment d'insécurité aux représentations de la délinquance, *Déviante et société*, 28 (2), 141-158.

➤ **RAPPORTS**

BUVUNIC, M. et MORRISON, A. (1999). Violence as an obstacle to development, Washington D.C, Inter-american Development Bank. (Technical Note 4: Economic and social consequences of violence.)

ELCHARDUS, M., DE GROOF, S. et WENDY, S. (2005). Le sentiment d'insécurité et le rôle des médias, Rapport de la Fondation Roi Baudoin. Bruxelles : Fondation Roi Baudoin.

LAZERGES, C. et BALDUYCK, J.-P. (1998). Réponse à la délinquance des mineurs, Rapport de la mission Interministérielle sur la prévention et le traitement de la délinquance des mineurs. Paris : La Documentation Française.

MINISTERE DE L'INTERIEUR DE LA France (1998). Rapport sur l'insécurité en France, Guide pratique pour les contrats locaux. Paris : La Documentation Française.

OMS (1996). WHO Global consultation on violence and health. Violence: a public Health priority. Genève : Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Document non publié, WHO/EHA/SPI. POA.2.

SISSOKO, A. (1998). Délinquance juvénile et insécurité à Abidjan. Ministère de la Justice et des Droits de l'Homme.

TELLER, M. et ALBERS, C. (2006). Rapport général sur le sentiment d'insécurité. Bruxelles : Fondation Roi Baudoin.

➤ **THESES**

AKADJE, A. M. (2003). Sécurité publique et sécurité privée en Côte d'Ivoire, Thèse de doctorat ès sciences humaines (non publié). Toulouse : Université des sciences sociales de Toulouse.

CRIZOA, H. (2010). Les violences dans le milieu des transports en commun privé à Abidjan, Thèse de doctorat unique (non publié). Abidjan : UFR Criminologie, Université de Cocody.

➤ **MEMOIRES**

DJEDJE, A. (2001). L'insécurité dans la commune du Plateau. Mémoire de maîtrise. Abidjan : UFR Criminologie, Université de Cocody.

DUMONT, A. L. J. (2002). Le traumatisme de guerre comme vulnérabilité à la dépression ?. Mémoire de maîtrise de Psychologie clinique et psychopathologie. Dijon : Université de Bourgogne.

GAULITHY, K. G. (2005). L'insécurité des personnes et des biens dans les gares routières : le cas des gares d'Adjamé. Mémoire de maîtrise. Abidjan : UFR Criminologie, Université de Cocody.

KHALFI, K. (2012). Gare routière, démarche conceptuelle vers un système constructif ouvert. Mémoire de magister. Souk-Ahras : Institut des Sciences et de Technologie, Centre Universitaire Mohamed Chérif Messaadia.

KOUAKOU, K. (1992). La répartition géographique de la criminalité et sa signification sociale à Abidjan. Mémoire de maîtrise. Abidjan : Institut de Criminologie, Université de Cocody.

KOUASSI, A. (1994). Abandon d'enfants et délinquance juvénile en Côte d'Ivoire : le cas de la ville d'Abidjan. Mémoire de maîtrise. Abidjan : Institut de Criminologie, Université de Cocody.

SEMOU, J. C. (1996). Approche criminologique de la réaction sociale informelle face au phénomène criminel : le cas du lynchage. Mémoire de maîtrise. Abidjan : UFR Criminologie, Université de Cocody.

SORO, G. (1996). Rôle des chasseurs traditionnels dans la lutte contre la criminalité dans le Nord de la Côte d'Ivoire : le cas de la région de Korhogo. Mémoire de maîtrise. Abidjan : UFR Criminologie, Université de Cocody.

ARTICLES DE PRESSE, SITES INTERNET ET AUTRES➤ **ARTICLES DE PRESSE**

GAILLARD, P. (2000). D’Houphouët à Gueï, Jeune Afrique l’Intelligent, Hors-série n° 2, Janvier, pp. 26-37.

MAMBE, F. (2004). Bagarre entre deux clans à la gare routière, Soir Info, du 04 Novembre 2004, p.16.

MUCCHIELLI, L. (2001a). Pour comprendre la violence, Le Monde, du 13 Novembre 2001, 9-11.

ZAGBAYOU, F. (1998). Des agents rackettent à Adjamé, Fraternité matin, n° 10123 du 16 Juillet, p. 3.

➤ **SITES INTERNET**

Union Européenne (2001). Journal officiel de la Commission Européenne du 22 Mars 2001 ; <http://www.europa.eu.int/eur-lex>.

CYRULNIK, B. (2012). La résilience : Interview de CYRULNIK Boris, propos recueillis par CATALIAUD Charlène sur Santé-AZ.
<http://santeaz.aufeminin.com/mag/psychologie/d38940.html>.

MAÏGA, A. K. (2008). Insécurité à Bamako : « La gare de Sogoninko continue d’être un nid de bandit », in l’Indicateur Renouveau, www.malijet.com

www.cecos.ci

www.classiques.uqa.ca

<http://www.doctissimo.fr/html/sante/encyclopedie/neurotonie.htm>

www.erudit.org

www.victimologie.com

<http://www.vulgaris-medical.com/encyclopedie/abreaction-44.html>

<http://www.vulgaris-medical.com>

http://fr.wikipedia.org/wiki/Michel_Neyret

www.wikipédia.fr

➤ **AUTRES**

BANGA, L. (2004). Ma part de vérité, émission réalisée le mardi 02 Décembre 2003 sur TV2.

GARNIER, J.-P. (2003). Un espace indéfendable, l'aménagement urbain à l'heure sécuritaire. Document inédit.

HEILIG, L. (2000). La sécurité des femmes : Théories et pratiques, comité d'action femmes et sécurité urbaine : Table de concertation en matière d'agressions à caractère sexuel, région de Montréal.

SAUTIER, L. (2004). Couleurs vacances, émission réalisée le 28 Août 2004 sur TV2.

ANNEXES

ANNEXE I : QUESTIONNAIRES ET TEST

Questionnaire N°1 : FORCES INSTITUTIONNELLES DE SECURITE PUBLIQUE¹

Nom & Prénoms :

Fonction :

Sexe :

1- Pensez-vous que la gare routière que vous avez dans votre zone géographique de compétence est sécurisée ?

Oui

Non

2- Pensez-vous que la gare est assez éclairée ?

Oui

Non

Quelle en est l'incidence sur vos patrouilles nocturnes ?

3- L'état des routes est-il un handicap dans l'accomplissement de votre mission ?

Oui

Non

4- Est-ce que, globalement, la gare est bien construite en vue de permettre une meilleure circulation et une bonne sécurisation ?

.....
.....
.....

5- Quels types d'infraction rencontrez-vous dans cette gare ?

.....
.....
.....
.....

6- Quelles sont les infractions récurrentes ?

.....
.....
.....
.....

7- A quel moment de la journée se commet-il le plus d'infractions ?

Tôt le matin Au cours de la journée La nuit Tard la nuit

8- Quelle est la situation matrimoniale des individus appréhendés sur la gare routière ?

Marié

Célibataire

Concubinage

¹ FORCES DE SECURITE PUBLIQUE : Forces de Police et de Gendarmerie.

9- Combien d'agents sont-ils affectés à la sécurisation des de la gare routière ?

.....
.....

10- Sont-ils en nombre suffisant pour exercer correctement leur mission ?

.....
.....
.....

11- Quels sont les moyens matériels dont vous disposez pour accomplir votre mission ?

.....
.....
.....

12- Avez-vous personnellement été victime d'agression sur cette gare ?

Oui

Non

Si oui, combien de fois et expliquez !

.....
.....
.....
.....

Si non, et dans votre entourage ? Expliquez !

.....
.....
.....
.....

13- Vous sentez-vous en insécurité sur la gare ?

Oui

Non

14- Quels sentiments ressentez-vous lorsque vous-vous rendez sur la gare ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

15- Ces sentiments ont-ils une influence sur votre comportement lorsque vous êtes présents sur gare routière ?

Oui

Non

Pourquoi ?

16- Quels sont, à votre avis, les facteurs qui expliquent et entretiennent cette délinquance ?

.....
.....
.....
.....

17- Vous êtes souvent accusés de pratiquer le racket plutôt que de traquer les véritables délinquants, qu'en dites-vous ?

.....
.....
.....
.....

18- Que préconisez-vous pour une lutte plus efficace ?

.....
.....
.....
.....
.....

8- Vous sentez-vous en sécurité lorsque vous vous rendez sur la gare routière ?

Oui Non

Si non, à quel moment de la journée et quels sentiments vous animent ?

.....
.....
.....

9- Ces sentiments influencent-ils votre comportement sur la gare routière ?

.....
.....

10- Qui sont, à votre avis, les agresseurs ?

.....
.....

10- Lorsque vous vous rendez sur la gare routière, rencontrez-vous des agents des forces de sécurité publique ?

Jamais Rarement Souvent Régulièrement Toujours

11- Sont-ils en nombre suffisant pour jouer efficacement leur rôle de protection sur la gare ?

Oui Non Aucune idée

12- Comment percevez-vous la sécurisation des gares routières faite par les forces de sécurité publique ?

Très bonne Bonne Moyenne Insuffisante Très insuffisante

13- Comment jugez-vous le niveau d'éclairage de la gare ?

Pas du tout éclairée Peu éclairée Suffisamment éclairée Très éclairée

14- Est-ce que, globalement, la gare est bien construite en vue de permettre une meilleure circulation et une bonne sécurisation ?

.....
.....
.....

15- Quels sont les facteurs qui entretiennent l'insécurité dans les gares routières ?

.....
.....

16- Que peuvent faire les syndicats de transporteurs et les chefs de gares pour une mieux sécuriser la gare ?

.....
.....
.....

RESERVE A L'ASSOCIATION DES CONSOMMATEURS

17- Quelles sont les actions menées par votre syndicat auprès des différents syndicats de transporteurs afin de mieux protéger les voyageurs ?

.....
.....
.....
.....

18- Quelles sont les actions menées dans ce sens auprès des autorités publiques ?

.....
.....
.....
.....

Questionnaire N°3 : COMMERCANTS & FENACCI¹

Nom & Prénoms :

Activité exercée:

Sexe :

1- Avez-vous déjà entendu parler d'agression dans la gare routière ?

Oui

Non

2- Avez-vous, personnellement, déjà été victime d'une agression dans la gare routière ?

Oui

Non

Si oui, combien de fois ?

.....
.....

Comment vous êtes-vous senti après votre agression ?

.....
.....
.....
.....

Si non, et dans votre entourage ? Expliquez

.....
.....
.....
.....

N'avez-vous pas été affecté par cette agression dont vous avez entendue parler ?

.....
.....
.....

4- Avez-vous porté plainte au commissariat de police ou à la brigade de gendarmerie ?

Oui

Non

Si oui, quelles ont été les suites données à votre plainte ?

.....
.....
.....

¹ FENACCI : Fédération Nationale des Commerçants de Côte d'Ivoire

Si non, pourquoi ?

.....
.....
.....
.....

5- Qui sont, à votre avis, les agresseurs qui sévissent sur la gare routière ?

.....
.....
.....

6- Quels sont les biens que recherchent le plus souvent les délinquants ?

.....
.....
.....

7- Pensez-vous que la gare est sécurisée ?

Oui Non

8- Vous sentez-vous en sécurité lorsque vous vendez à la gare routière ?

Oui Non

9- Quel impact cette insécurité a sur votre activité professionnelle et vous-même ?

.....
.....
.....

10- Comment jugez-vous le niveau de sécurisation fait par les forces de sécurité publique ?

Très bonne Bonne Moyenne Insuffisante Très insuffisante

11- Pensez-vous que les forces de sécurité publique sont en nombre suffisant pour sécuriser la gare routière ?

Oui Non Aucune idée

12- Comment jugez-vous le niveau d'éclairage de la gare routière ?

Pas du tout éclairée Peu éclairée Suffisamment éclairée Très éclairée

13- Est-ce que, globalement, la gare est bien construite en vue de permettre une meilleure circulation et une bonne sécurisation ?

.....
.....
.....

14- Quels sont les facteurs qui entretiennent l'insécurité dans la gare routière ?

.....
.....
.....

15- Quelles sont les actions à mener en vue de mieux sécuriser la gare routière ?

.....
.....
.....
.....
.....

RESERVE A LA FENACCI

16- Quelles sont les initiatives prises par votre syndicat afin de mieux protéger l'intégrité physique et les biens de vos membres ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

4- Avez-vous porté plainte au commissariat de police ou à la brigade de gendarmerie ?

Oui

Non

Si oui, quelles ont été les suites données à votre plainte ?

.....
.....
.....

Si non, pourquoi ?

.....
.....
.....

5- Vous sentez-vous en insécurité sur la gare routière ?

Oui

Non

Si oui, à quel moment de la journée ?

.....
.....
.....

Quels sentiments vous animent ?

.....
.....
.....
.....

6- Quel impact cette insécurité a sur votre activité économique et sur vous-même ?

.....
.....
.....
.....

7- Quelles sont les personnes qui sont à la base de cette insécurité ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

16- Les résultats sont-ils satisfaisants ? Expliquez !

.....
.....
.....
.....

17- Quel est l'état de la coopération entre votre compagnie de transport et les forces de sécurité publique ?

.....
.....
.....
.....

18- Quelles sont vos propositions afin de réduire la délinquance dans la gare routière ?

.....
.....
.....
.....
.....

Questionnaire N°5 : COXERS

Nom & Prénoms :

Sexe :

1- Depuis combien de temps exercez-vous sur la gare ?

.....
.....

2- Combien gagnez-vous en moyenne par jour ?

.....
.....

3- Estimez-vous cela suffisant pour vos besoins ?

.....
.....

4- Etes-vous déjà allé à l'école ?

Oui

Non

Si oui, quel est votre niveau d'étude ?

.....
.....

5- Quelles sont vos relations avec les compagnies de transport ?

.....
.....
.....
.....
.....

6- Avez-vous déjà assisté à une agression sur la gare routière ?

Oui

Non

7- Quels sont les objets les plus recherchés par les agresseurs ?

.....
.....
.....

8- Qui, selon vous, sont à l'origine de l'insécurité dans la gare routière ?

.....
.....
.....

9- N'existe-t-il pas parmi vous des délinquants qui exercent ?

.....
.....
.....
.....

10- Quelles mesures prenez-vous pour les éloigner de votre milieu ?

.....
.....
.....
.....

11- Vous êtes souvent accusés d'être à la base des agressions qui ont lieu au sein de la gare routière, qu'en dites-vous ?

.....
.....
.....
.....

12- Connaissez-vous des coxers qui ont progressé dans leur parcours ?

Oui

Non

Expliquez comment !

.....
.....
.....
.....

Questionnaire N°6 : STRUCTURES DE SECURITE PRIVEE & INFORMELLE

Nom & Prénoms :

Société :

Sexe :

1- Bénéficiez-vous d'une autorisation des autorités compétentes pour exercer sur la gare routière ?

Oui

Non

2- Pensez-vous que la gare est sécurisée ?

Oui

Non

3- Quels types d'infractions rencontrez-vous sur la gare routière ?

.....
.....
.....
.....

4- Avez-vous personnellement été victime d'agression sur la gare routière ?

Oui

Non

Si oui, quels sentiments avez-vous ressentis ?

5- Connaissez-vous des personnes qui ont été l'objet d'agression ?

Oui

Non

Si oui, quel impact leur agression a eu sur vous ?

6- Qui sont ceux qui, à votre avis, commettent ces infractions ?

.....
.....
.....

7- Collaborez-vous avec les forces de sécurité institutionnelle ?

Oui

Non

8- Que faites-vous lorsque vous appréhendez des délinquants ?

.....
.....
.....
.....

9- Comment percevez-vous la sécurisation des gares faite par les forces de sécurité publique ?

Très bonne

Bonne

Moyenne

Insuffisante

Très insuffisante

10- Que préconisez-vous pour une meilleure sécurisation de la gare routière ?

.....
.....
.....
.....
.....

GRILLE D'ENTRETIEN ADRESSEE AUX VICTIMES

1- Pourriez-vous me raconter ce qui s'est passé ? (Trauma)

.....
.....
.....
.....
.....

2- Pourriez-vous me parler de votre vie avant l' «évènement » ?

.....
.....
.....
.....
.....

3- Comment travailliez-vous ici avant votre agression ?

.....
.....
.....
.....
.....

4- Est-ce que cet évènement a changé quelque chose dans votre vie, dans votre manière de travailler ?

.....
.....
.....
.....
.....

5- Qu'est ce qui a changé en vous ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

6- Comment faites-vous pour surmonter un tel évènement ?

.....
.....
.....
.....
.....

7- Avez-vous demandé l'aide de quelqu'un ?

.....
.....
.....
.....

8- Pensez-vous surmonter tout seul cet évènement ?

.....
.....
.....
.....
.....

9- Qu'est ce qui a changé dans votre comportement sur la gare routière, mais aussi à la maison ?

.....
.....
.....
.....

10- Jusqu'à quel moment seriez-vous prêt à quitter la gare pour aller exercer ailleurs ?

.....
.....
.....
.....

11- Envisagez-vous quitter la gare un jour pour cause d'insécurité ?

.....
.....
.....
.....
.....

12- Quel est le regard des autres (voisins, collègues, amis...) portent sur vous après votre victimisation ?

.....
.....
.....
.....
.....

13- Comment vous percevez-vous après cette agression ?

.....
.....
.....
.....
.....

TEST IES-R (Impact of Event Scale – Revised) (WEISS ET MARMAR)

Voici une liste de difficultés que les gens éprouvent parfois à la suite d'un événement stressant. Veuillez lire attentivement chaque item et indiquer à quel point vous avez été bouleversé(e) pour chacune de ces difficultés au cours de ces 7 derniers jours, en ce qui concerne l'événement suivant :

POUR QUEL TYPE DE POPULATION L'IES-R EST-IL PRÉCONISÉ ?

Toute personne adulte.

QU'EST-CE QUE L'IES-R MESURE ?

Il s'agit d'un test auto-administré qui mesure la sévérité des symptômes d'intrusion, d'évitement et d'hyperéveil (symptômes neurovégétatifs) vécus pendant les 7 derniers jours.

DURÉE DU TEST

Passation : 5 minutes

Cotation : 5 minutes

COTATION

Pour coter ce test, nous vous proposons cette méthode validée :

Comptez les réponses de votre patient selon son type de réponse à chaque question :

Pas du tout = 0; Un peu = 1; Moyennement = 2; Beaucoup = 3; Énormément = 4

Une fois le score établi, reportez-vous à la grille des scores.

GRILLE DES RÉSULTATS**Un score à l'IES-R entre 1 – 11 :**

Votre patient présente peu de symptômes de stress post-traumatique. Aucune action n'est requise.

Un score à l'IES-R entre 12 – 32 :

Votre patient présente un bon nombre de symptômes de stress post-traumatiques.

A surveiller.

Un score égal ou supérieur à 33 :

La plupart des personnes qui présentent un niveau de symptômes post-traumatiques tel que celui de votre patient souffrent d'un trouble de stress post-traumatique. Référer le patient pour une évaluation approfondie.

COCHEZ LA RÉPONSE CORRESPONDANT À VOTRE CHOIX

	Pas du tout	Un peu	Moyennement	Beaucoup	Enormément
Tout rappel de l'événement ravivait mes sentiments face à l'événement.					
Je me suis réveillé la nuit.					
Différentes choses m'y faisaient penser.					
Je me sentais irritable et en colère.					
Quand j'y repensais ou qu'on me le rappelait, j'évitais de me laisser bouleverser.					
Sans le vouloir, j'y repensais.					
J'ai eu l'impression que l'événement n'était jamais arrivé ou n'était pas réel.					
Je me suis tenu(e) loin de tout ce qui m'y faisait penser.					
Des images de l'événement surgissaient dans ma tête.					
J'étais nerveux (nerveuse) et je sursautais facilement.					
J'essayais de ne pas y penser.					
J'étais conscient(e) d'avoir encore beaucoup d'émotions à propos de l'événement, mais je n'y ai pas fait face.					
Mes sentiments à propos de l'événement étaient comme figés.					
Je me sentais et je réagissais comme si j'étais encore dans l'événement.					
J'avais du mal à m'endormir.					
J'ai ressenti des vagues de sentiments intenses à propos de l'événement.					
J'ai essayé de l'effacer de ma mémoire.					
J'avais du mal à me concentrer.					
Ce qui me rappelait l'événement me causait des réactions physiques telles que des sueurs, des difficultés à respirer, des nausées ou des palpitations.					
J'ai rêvé à l'événement.					
J'étais aux aguets et sur mes gardes.					
J'ai essayé de ne pas en parler.					

ANNEXE II : PHOTOGRAPHIES

Photo n° 1 : Vue d'une voie à la grande gare d'Adjamé durant la saison pluvieuse



Cliché : GAULITHY Georges, Juin 2009

Photo n° 2 : Vue d'une voie à la grande gare d'Adjamé durant la saison sèche



Cliché : GAULITHY Georges, Février 2010

Photo n° 3 : Vue de la gare de DIMBOKRO (Grande gare d'Adjamé)



Cliché : GAULITHY Georges, Février 2010.

Photo n° 4 : Vue de commerçants sur la grande gare d'Adjamé



Cliché : GAULITHY Georges, Juin 2009.

Photo n° 5 : Vue d'un charretier et d'un pousseur de brouette en pleine activité aux alentours de la gare d'Agban (Adjamé).



Cliché : GAULITHY Georges, Février 2010.

Photo n° 6 : Vue d'un endroit (sous les bananiers) utilisé comme fumoir par des toxicomanes aux alentours de la gare d'Agban (Adjamé)



Cliché : GAULITHY Georges, Février 2010.

Photo n° 7 : Vue panoramique de la gare SIPOREX (Yopougon).



Cliché : GAULITHY Georges, Mars 2010.

Photo n° 7 : Vue panoramique de la gare UTB SIPOREX (Yopougon).



Cliché : GAULITHY Georges, Mars 2010.

Photo n° 8 : Vue des lignes hautes tensions qui traversent la gare SIPOREX



Cliché : GAULITHY Georges, Mars 2010

Photo n° 9 : Vue d'une partie de la clôture du Lycée professionnelle de Yopougon (l'enceinte sert de refuge et de fumoir à certains délinquants).



Cliché : GAULITHY Georges, Mars 2010.

Photo n° 10 : Vue du marché de SIPOREX (Intérieur)



Cliché : GAULITHY Georges, Mars 2010.

Photo n° 11 : Vue d'un point de déchargement de produits vivriers, gare SIPOREX



Cliché : GAULITHY Georges, Mars 2010.

Photo n° 12 : Vue d'un véhicule en pleine embarcation en partance pour TANDA à Gagnoa gare (Abobo).



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2010

Photo n° 13 : Vue de la gare de la compagnie TSF, Gagnoa gare (Abobo)



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2010

Photo n° 14 : Vue panoramique de la Gare Routière Internationale d'Anonkoua-kouté (Abobo).



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2012

Photo n° 15 : Vue de l'entrée (point de contrôle) de la Gare Routière Internationale d'Anonkoua-kouté (Abobo).



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2012

Photo n° 16 : Vue de commerçantes sur la Gare Routière Internationale d'Anonkoua-kouté (Abobo).



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2012

Photo n° 17 : Vue des quais d'embarquement à la Gare Routière Internationale d'Anonkoua-kouté (Abobo).



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2012

Photo n° 18 : Vue latérale de la gare de Bassam à Treichville



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2010

Photo n° 19 : Vue frontale de la gare de Bassam à Treichville



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2010

Photo n° 20 : Vue de la gare des “504” jouxtant la gare de Bassam de Treichville



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2010

Photo n° 21 : Vue d’une commerçante de denrée alimentaire exerçant devant la gare de Bassam de Treichville.



Cliché : GAULITHY Georges, Janvier 2010

Photo n° 22 : Vue du médicament Rivotril utilisé par les toxicomanes.



Source : www.wikipédia.fr

Photo n° 23 : Vue du crack (dérivé de la cocaïne se présentant sous forme de cristaux).



Source : www.wikipédia.fr

Photo n° 24 : Vue d'une personne fumant le crack.



Source : www.wikipédia.fr

Photo n° 24 : Vue de feuilles de cannabis.



Source : www.wikipédia.fr

ANNEXE III : DOCUMENTS**STATISTIQUES DES COMMISSARIATS DU 3^{ème}, 16^{ème}, 27^{ème} ARRONDISSEMENT****PERIODE : (JANVIER-OCTOBRE 2009)**

Infractions	COMMISSARIATS								
	3 ^{ème} Arrondissement			16 ^{ème} Arrondissement			27 ^{ème} Arrondissement		
	H	F	M	H	F	M	H	F	M
Homicides volontaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Homicides involontaires	01	-	-	-	-	-	-	-	-
Infanticides	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Infractions sexuelles	01	-	-	-	-	-	-	-	-
Viols	-	-	-	01	-	-	-	-	-
Coups et blessures volontaires	22	11	03	16	07	04	11	02	01
Violences et voies de fait	52	28	20	31	17	09	27	09	03
Avortements	-	01	-	-	-	-	-	-	-
Vols avec circonstances aggravantes	44	01	03	27	-	02	14	-	01
Vols simples	68	04	42	51	-	18	25	01	15
Infractions financières	01	-	-	01	-	-	-	-	-
Escroqueries	16	03	02	12	01	01	09	-	-
Faux et usage de faux	21	-	02	17	-	01	10	-	-
Abus de confiance	28	06	05	19	03	05	17	01	03
Fausse monnaie	01	-	-	01	-	-	-	-	-
Détournements	-	-	-	-	-	-	01	-	-
Emission de chèques sans provision	02	-	-	-	-	-	-	-	-

STATISTIQUES DES BRIGADES DE GENDARMERIE D'ADJAME, ABOBO ET TREICHVILLE

PERIODE : (JANVIER-OCTOBRE 2009)

Infractions	BRIGADES								
	ADJAME			ABOBO			TREICHVILLE		
	H	F	M	H	F	M	H	F	M
Coups et blessures	29	18	06	13	06	02	03	01	-
Vols (circonstances aggravantes)	58	02	03	21	-	05	02	-	-
Vols (simples)	74	05	20	37	-	23	11	-	02
Abus de confiance	31	07	04	14	01	02	05	-	
Escroquerie	22	04	02	16	01	01	03	-	-
Viols	01	-	01	-	-	-	-	-	-
Homicides involontaires	02	-	-	-	-	-	-	-	-
Infractions en matière de drogue	03	-	01	01	-	-	-	-	-

LEGENDES :

H : Hommes

F : Femmes

M : Mineurs.

DOCUMENT SUR LE NOUCHI

Origine du nouchi

Le nouchi est né à la fin des années 1970 dans les rues d'Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, un pays situé à l'ouest de l'Afrique. Ce sont les élèves qui avaient abandonné l'école qui l'ont fait. C'est pourquoi, vous remarquerez qu'il y a beaucoup de mots des langues qu'on apprend au collège et au lycée en Côte d'Ivoire : l'anglais, l'espagnol, l'allemand. Il y a aussi des mots des langues de ce pays : le Dioula (Malinké), le Bété, le Baoulé, etc. Il y a aussi les mots qui sont fabriqués par les locuteurs eux-mêmes. C'est une langue métisse, hybride.

Très rapidement, le nouchi est devenu la langue secrète, l'argot des "vôgôs" (vagabonds) : des loubards, délinquants et des bandits, donc des marginaux. On les appelait les "bris" (brigands). Peu à peu, cet argot du ghetto s'est propagé dans le milieu des élèves et des jeunes de tous les quartiers d'Abidjan.

Que signifie le mot « nouchi » ?

Le mot « nouchi » tirerait son origine du malinké. Il est composé de « nou », qui signifie "narine" et de « chi » qui signifie "poils", et donc "les poils qui débordent des narines" à l'image des enfants dénudés dans la rue, comme on le voit souvent dans beaucoup de films documentaires sur les pays d'Afrique. Donc au début un Nouchi¹ était assimilé à quelqu'un qui n'est pas propre, qui est un peu sale. Mais le mot « nouchi » fait aussi référence à la moustache d'un cow-boy, comme dans les films western. Pourquoi ?

Cela s'explique par le fait que le Nouchi est quelqu'un qui joue les durs, un peu comme les héros de ces films. En ces temps-là, les Nouchis fréquentaient beaucoup les cinémas.

Qui a fait connaître le nouchi ?

Le nouchi a été découvert en 1986 par les journalistes Alain COULIBALY et Bernard AHUA, qui ont été les premiers à écrire, un article le 06 Septembre de cete année dans le quotidien Fraternité Matin, là-dessus. L'article s'intitulait « Le nouchi, un langage à la mode ».

Les débuts du nouchi

A cette époque, le nouchi était un code, un argot de ces jeunes marginaux qui l'utilisaient pour parvenir à leurs fins : l'escroquerie et le vol. Au fil du temps, il deviendra un phénomène (langagier) à la mode : un feeling, comme les locuteurs aimaient à le dire, pour exprimer leur façon de vivre, de renaître, de se comporter, etc. Donc, ça plaisait d'avoir ce feeling. Mais, il ne suffisait pas de connaître les mots, leur sens, de savoir les agencer comme il le faut et de trouver l'intonation juste des phrases pour «être dans ce feeling », car les paroles s'accompagnaient (aujourd'hui encore) de gestes très importants. Très importants parce qu'ils servaient de moyen de distinction. De là, on distinguait un «albert» "villageois", un « gahou »

¹ Ici, il est fait référence à l'individu et non au parler.

“naïf” d’un « yêrê » “celui qui s’y connaissait à Abidjan”. Le nouchi était aussi une technique d’expression, et surtout un moyen de persuasion. Pourquoi ?

Lorsque quelqu’un parle bien le nouchi, avec les gestes bien sûr, et qui a la démarche de quelqu’un qui se fait confiance, il était très respecté. Un Nouchi, c’était quelqu’un qui était de lui, quelqu’un qui capable de se défendre et de défendre les autres aussi, comme les maîtres du karaté. A cette époque, les films chinois étaient très prisés à Abidjan. C’est pour cette raison les Nouchis portent des surnoms, et souvent des noms chinois. Les karatekas chinois étaient leurs modèles parce qu’ils savaient se battre et défendre les faibles dans ces films, surtout les gentils karatékas. A cette époque, le reggae était très écouté. Des artistes tels Bob Marley, U-Roy, Burning Spear, Yellow Man... étaient en vogue. Or, on les voyait souvent avec de gros cigares, fumer à grandes bouffées. Le Nouchi, pour passer un temps de bonheur, de joie comme les Rastas, a commencé à fumer aussi. Donc, l’univers des Nouchis, était un lieu chaud.

Evolution du nouchi

Le langage nouchi a commencé à séduire. Il devenait de moins en moins un parler argotique. D’abord il était devenu très courant dans les bidonvilles d’Abidjan. C’était la langue du ghetto. Il était de plus en plus parlé par les jeunes des grandes villes du pays, sans oublier les lycéens et collégiens abidjanais. De nos jours, le nouchi est utilisé comme une langue à part entière, dans laquelle les jeunes ivoiriens se retrouvent, faute d’une langue nationale officielle (langue locale), une langue qui les identifie. Les mots et expressions du nouchi se retrouvent un peu partout dans les conversations des personnes de diverses classes sociales. Dans la musique ivoirienne, l’usage de ce parler est très fréquent. Citons quelques-uns d’entre eux comme les Raggamen : Alpha Blondy, Ismael Isaac, Serges Kassy, Tiken Jah etc. Quant aux chanteurs du zouglou (danse et musique des jeunes ivoiriens) citons pêle-mêle : Petit Yodé & L’enfant Siro, Petit Denis, le groupe Magic Système, et aujourd’hui le groupe Garba-50, Nash et Billy Billy qui font le rap en nouchi, un peu comme le groupe RAS. Le nouchi est aussi présent dans le coupé-décalé, la dernière danse des jeunes Ivoiriens, créée par leurs pairs émigrés. Il ne faut pas oublier qu’il est utilisé dans des émissions de radio ou de télévision, par des acteurs et humoristes comme Adama Dahico. Même les personnalités politiques ivoiriennes n’y sont pas indifférentes. Pour preuve, l’ancien chef d’Etat Henri Konan Bédié est tombé “fan de ça” (il en a été séduit). Car le samedi 29 Août 2009 à Treichville, un quartier d’Abidjan, il faisait son discours en nouchi !

Les termes du nouchi dépassent même les frontières ivoiriennes ; ils sont de plus en plus pratiqués dans la sous-région ouest-africaine.

Le nouchi permet aux Ivoiriens exilés en Europe de s’identifier. Il sert souvent de langue de communication dans les conversations de ces Ivoiriens immigrés.

Aujourd’hui, d’après le professeur Jérémie Kouadio, le nouchi est devenu la première langue des jeunes âgés de 10 à 30 ans.

Langue nouchi

Il convient de préciser que la variété nouchi que nous présentons ici est celle qui peut être qualifiée de standard. Cette variété est l'appropriation du nouchi par la masse de la jeunesse ivoirienne, dépassant les frontières du pays. L'expansion du nouchi a été faite par cette jeunesse, en particulier dans les chansons et musiques comme le zouglou, le rap et le coupé-décalé. L'usage de ce nouchi est motivé par des raisons ludiques et par l'intention de s'identifier, en tant qu'ivoiriens.

La variété première est toujours parlée dans les ghettos d'Abidjan (Capitale économique de la Côte d'Ivoire) par les voyous et bandits : les marginaux. Elle est très hermétique. Il y a là une volonté cryptique !

Vocabulaire

La richesse du vocabulaire du nouchi est caractérisée par des mots venant de plusieurs langues.

- Les mots d'origine française
- Les mots d'autres langues européennes (l'anglais, l'espagnol, l'allemand)
- Les mots des langues ivoiriennes (le dioula, le baoulé et le bété)
- Les mots fabriqués (mots hybrides, mots onomatopées et idéophoniques)

À côté de cela, il y a ce qui caractérise les argots : ce sont les expressions métaphoriques. Le nouchi n'en fait pas l'exception !

Comme tout parler argotique, le vocabulaire du nouchi est toujours en mouvement. Cette instabilité se fait au rythme des événements culturels, sociaux et politique en Côte d'Ivoire, comme ailleurs.

La création des mots en nouchi

La création des mots à partir d'éléments du français

Le nouchi est une langue à base française. Les mots qui proviennent du français sont pour le moment les plus nombreux. On peut les estimer à 35%. Mais ça dépend souvent des lieux et de ceux qui le parlent. Dans les ghettos par exemple les mots français sont moins que ça, alors que chez les lycéens ils sont plus. Normal, non ?

Mais, quand ces mots français sont utilisés dans le nouchi, ils n'ont pas souvent le même sens ou ils ne sont prononcés de la même manière. Les mots d'origine française du nouchi ont tout simplement diverses formes. Voyons-les !

- **Mots d'origine française de prononciation normale**

D'abord, notons qu'il y a bon nombre de mots d'origine française qui sont prononcés normalement, ou presque. Vous les remarquerez vous-mêmes. Occupons-nous plutôt de ceux qui subissent des transformations dans le nouchi.

- **Mots d'origine française coupés en finale**

Il s'agit de la troncation ou chute d'un ou plusieurs sons à la fin du mot.

Exemples :

(1)- cracra (mot fr.\ craquer) : Mot tronqué et rédupliqué. Il signifie "gronder, s'en prendre à quelqu'un".

Jêcracrasurêl. "Je ne suis pris à elle."

(2)- Po (mot fr. \ poser) : Bien assis, être dans une situation confortable.

Yéswipoici. "Je suis bien installé ici."

(3)- Bri (mot fr. \ Brigand) : 1. Délinquant. 2. Agresser.

1. *Cê in bri.* "C'est un délinquant."

2. *Ils l'onh bri à Koum.* "Il l'ont agressé à Koumassi."

- **Mots d'origine française coupés à l'initiale**

C'est la troncation (chute) au début du mot.

Exemples:

(1)- Têz (mot fr. \ Foutaise) : Insolence.

Tu alêstêzs, hin. "Que sont ces insolences (qu'est-ce que tu fais) ?"

(2)- Trizé (mot fr. \ Maîtriser) : Maîtriser, garder son sang-froid, s'abstenir.

Yêtrizé. "J'ai gardé mon sang-froid."

(3)- Fianss (mot fr. \ Confiance) : Confiance.

Yêfianss, Ya padra! "J'en ai confiance, il n'y a pas de problème !"

- **Mots d'origine française de prononciation déformée**

Les messages du nouchi sont très souvent frappés par une déformation intentionnelle d'un grand nombre de mots des phrases ou d'expressions du français afin de voiler les termes du message et dans l'intention de tromper les profanes.

Exemples:

(1)- Qéchia ~ Qéssia (mot fr.\ Qu'est-ce qu'il y a) : Qu'est-ce qu'il y a ; Ingrédients, composants.

1. *Qéchiamêm ?* "Qu'y a-t-il ?"

2. *Y'avêtoulêsqéchias.* "Il y avait tous les composants."

(2)- Conhan (mot fr.\ comme ça) : Comme ça, de cette façon.

Fo djêguêconhan... "Il faut la nettoyer comme ça, de cette façon."

(3)- Kèr (mot fr.\ cœur) : Courage.

1. *Son kèr ê mor.* "Il a peur, il a perdu courage."

2. *Yêprifokèr.* "J'ai eu le courage de le faire, je l'ai défié."

3. *Jê mi mon kèrdan ma bouch.* "Je me suis calmé."

4. *Tu vé prandrèrahêmwa ?* "Tu veux me défier ?"

- **Mots créés par préfixation et suffixation**

- **Suffixation**

Les suffixes généralement utilisés sont les suivants (à l'écrit). : -er, -ade, -age, ement, -aille, etc. Le recours à ces suffixes aboutit à la formation de mots permettant au Nouchi d'exprimer une réalité donnée de leur monde ou de mettre l'accent sur l'élément principal du message.

Toutefois il faut noter une accentuation des consonnes qui précèdent les suffixes par les locuteurs, comme si sans elle les suffixes ne retrouveraient pas leurs sens.

Exemples :

(1)- Sianssé (mot fr.\ science) : 1. Plaire, intéresser. 2. Regarder.

1- *Êl me siansspa.* "Elle ne me plaît pas."

2- *Fo sianssé dabor !* "Il faut regarder d'abord !"

(2)- Bingoulé (Mot O.I) : Partir, sortir pour s'amuser.

On va bingoulé à Bassam. "On va faire une sortie à Bassam. "

Bingoulade : Sortie, excursion, divertissement.

On'atrofêlêsbingoulads... "On s'est beaucoup amusé."

(3)- Pointaj : Le fait de faire la cour à quelqu'un, à une fille.

Cê mon pointaj. "C'est la fille à qui je fais la cour / C'est la fille que je convoite."

(4)- Dégagéman (mot fr.\ dégagement) : Sortie.

On'afê in dégagéman. "On a entrepris une sortie."

(5)- Pokaï (mot fr.\ poser) : Mot tronqué et suffixé signifiant « être bien assis, être dans une situation confortable ».

On étêpokai. "On était confortablement assis, installé."

- **Préfixation ou préfixation et suffixation**

On a par exemple l'usage des préfixes « de » ; « en, em ».

(1)- Dépanssé (mot fr.\ de-penser) : Agir rapidement, sans réfléchir ; être pragmatique.

Il pansspadêh, il dépanss ! "Il est prompt à l'acte !"

(2)- Dékrou (mot hyb.\ de-krou) : Présenter, faire sortir.

Fo le dékrou le piêr, man ! "Présente (donne) l'argent, mon cher ami !"

(3)- Enboulé (mot fr.\ en-boule penser) : Rendre une fille grosse, grossir.

Il'aenboulé sa go. "Il a grossi sa petite amie."

- **Le Suffixe argotique /o/**

À la manière des argots français, les gens du nouchi recourent également à la suffixation par la voyelle /o/ pour créer des mots.

Exemples:

(1)- Samko (mot fr.\ samedi) : Samedi

Ojourdwi, cêsamko. "Aujourd'hui, c'est samedi."

(2)- Grando (mot fr.\ grand) : Grand-frère, l'aîné.

Cê mon grando qi m'a tchoun. "C'est mon grand-frère qui me l'a passé."

(3)- Lacho (mot fr.\ lâche) : Agir avec lâcheté, surprendre.

Je l'ê pri en lacho. "Je l'ai surpris."

La création des mots par suffixation d'éléments de l'anglais

On a le suffixe « ing » et le mot « man » (signifiant « homme » en anglais). Ce dernier est utilisé comme suffixe en nouchi. Il sert à créer des noms (d'auteur), des agents.

Exemples:

(1)- Grouying : Débrouillardise. *Grouyé* signifie "se débrouiller".

Dan mêsgrouyings... "Au cours de ma débrouillardise... "

(2)- *Pêrsing* : Réussite ; *Percer* signifie "réussir".

Cê in pêrsing ! "C'est une réussite, une bonne action !"

(3)- *Zraman* : Drogué. *Zra* signifie "prendre la drogue".

Cê in zraman... "C'est un drogué."

(4)- *Choman* : Homme actif, dynamique, éveillé, vigilant. Ce mot est composé de « chaud » du français et de « man » de l'anglais, employé comme suffixe.

Le choman ê baré. "Le bonhomme vigilant est là."

(5)- *Daïkoman*: Ivrogne. Ce mot est composé de « die » de l'anglais signifiant « mourir », du suffixe [ko] du diaoula et de « man » de l'anglais.

In daïkomanconhan ! "Un ivrogne comme cela ! (Espèce d'ivrogne !)"

(6)- *Daframman* : Ivrogne. *Dafras* signifie « boire de l'alcool, se soûler la gueule »

Ton gardaframman là a dja. "Ton ami ivrogne en question est mort."

La création des mots par suffixation d'éléments du dioula

Les suffixes du dioula utilisés sont : *ya, ko, li*. Ils servent à former les substantifs (noms). On pourrait s'interroger sur les raisons du recours aux suffixes d'une langue des leurs. Il permet d'exprimer une qualité, un sentiment, la façon d'être, etc. Il y a une certaine force impressive dans l'usage de ces suffixes.

Exemples :

(1)- *Bradwaya* : Amitié ; c'est-à-dire « *bras-droit-ya* ».

Je swipa fan dèsbradwayasconhan. "Je n'aime pas ce genre d'amitié. "

(2)- *Daïko* : Ivresse, ivrogne. *Daï* est un emprunt à l'anglais « die », signifiant "mourir" ; « *être die* » signifie en nouchi "être soûlé".

Cê in daïko. "C'est un ivrogne. "

(3)- *Zangoli* : Habillement, vêtement. *Zango* signifie "s'habiller".

Lêszangolis-oh ! "Que de beaux vêtements ; comme tu es bien habillé !

- **Il y a également l'usage de deux suffixes (*li* et *ya* prononcés *lia*) dans la création des mots.**

(4)- *Tataliya* : Rapports sexuels.

Lêstatalias. "Les rapports sexuels"

La création mots hybrides

Ce type de créations sont des compositions d'éléments de différentes langues.

(1)- *Bramôgô* (mot fr-di.) : Ami, compagnon (de galère).

Bramôgô, on di qwé ? "Cher ami, quoi de neuf ?"

(2)- *Brimougou* (mot fr-di.) : Violer.

Il'abrimougoula go. "Il a violé la jeune fille "

La création mots onomatopéiques et idéophoniques

Une autre manière de créer les mots en nouchi est de se référer au bruit ou à l'idée que l'on se fait du déroulement de l'action.

- Mots onomatopéiques

Ces mots, qui représentent le bruit, se caractérisent souvent par leur forme : il y a répétition de la syllabe.

Exemples:

(1)- Bao : Onomatopée traduisant la détonation d'une arme. Ce mot signifie "pistolet ; fusiller".

1. *Le gar a dédjá son bao...* "L'homme a brandi son pistolet."

2. *Lêsmilos l'on bao, vitt.* "Les militaires l'ont abattu sans attendre."

(2)- Djouroudjara : Onomatopée traduisant le bruit de l'éventration (d'un bœuf par exemple) ; ce mot signifie "piquer, agresser".

Jêdjrououdjaralwi. "Je l'ai agressé."

- Mots idéophoniques

Comme les onomatopées, certains mots sont créés en liaison avec l'idée que les gens du nouchi se font du déroulement de l'action. Ces mots sont appelés mots idéophoniques ! En fait, c'est une façon de créer les mots propres aux langues africaines. Voyons quelques exemples.

(1)- Waha : Idéophone évoquant "la multiplicité, le caractère d'une chose nombreuse".

1. *Ya waha de gos!* "Il y a beaucoup de jeunes filles !"

2. *Cêvêrséwaha.* "Il y en a beaucoup."

(2)- Foum : Idéophone évoquant "l'éloignement".

Yêprifoum. "Je suis parti."

La création des expressions métaphoriques

Ici, nous allons interpréter quelques expressions métaphoriques du nouchi, et vous verrez là aussi le génie créateur de cette fameuse langue !

Exemples :

1- « *Mêtrpann sur qêlkin* » "gronder quelqu'un"

L'expression est basée sur le mot « panne » du français, se rapportant par exemple à la panne d'une machine ; l'arrêt du fonctionnement du mécanisme.

Ex : *Y'ê mi pannsurlwi !* "Je l'ai grondé !"

2- « *Mêtrcrwa sur qêlkin* » "Rompre les relations avec quelqu'un"

Cette expression provient de l'idée de barrer quelque chose en faisant des croix dessus, souvent avec énervement, pour marquer un désaccord, un refus.

Ex : *Êl'a mi crwa sur mwa.* "Elle a rompu les relations avec moi."

3- « *Sianss* » "Action, acte, affaire"

On connaît ce qui est le propre de la science par comparaison à la littérature :

l'expérimentation, donc la l'action. Ce mot, toujours employé au pluriel, est utilisé pour

traduire un quelconque acte.

Ex : *Yéswipa fan désianssconhan...* "Je n'aime pas ce genre d'actes..."

Source des informations : <http://www.nouchi.com/le-nouchi/vocabulaire.html>, site consulté en Janvier 2012.

NSS
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

DIRECTION GÉNÉRALE DE
LA POLICE NATIONALE

CABINET

N° 3967 /MI/DGPN/CAB

REPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE
Union ~ Discipline ~ Travail

Abidjan, le 26 NOV. 2009

Le Directeur Général de la Police Nationale
Officier de l'Ordre National

A

Monsieur le Doyen de l'UFR de
Criminologie

~ABIDJAN~

PRÉFECTURE DE LA POLICE D'ABIDJAN

COURRIER ARRIVE

N° 1696

DATE 23/04/12

UNIVERSITE DE COCODY
UFR DE CRIMINOLOGIE
COURRIER ARRIVE
Le 29/12/09 N° 435

Objet : Autorisation de recherche
et de stage.

Monsieur Le Doyen,

Suite à votre courrier N°727/UFRC/AS/AA du mercredi 28 octobre 2009, relatif à une demande d'autorisation de recherche et de stage dans nos services, en faveur de monsieur GAULITHY KONAN GEORGES sur le sujet de l'insécurité dans les gares routières à Abidjan,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que je marque mon accord. Vous voudrez bien inviter votre étudiant à prendre contact avec le Préfet de Police d'Abidjan pour les modalités pratique du stage.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Doyen, l'expression de mes salutations distinguées.

*le 23/09/2012
en accord!*



Kouadio N. Benoit
COMMISSAIRE DIVISIONNAIRE
DE POLICE.



BREDOU M'BIA
Contrôleur Général

COMMANDEMENT SUPERIEUR
DE LA GENDARMERIE NATIONALE

Abidjan, le 25 NOV 2009

Le Commandant Supérieur

N° 005701

CSG/BOE

A
Monsieur le Doyen de l'UFR de
Criminologie à l'Université de Cocody
à Abidjan

OBJET : Demande d'autorisation de recherche et de stage

REFERENCE : Correspondance n°769/UFRC/AS/AA du 13/11/2009

En réponse à votre lettre citée en référence, j'ai l'honneur de vous informer que vous avez mon accord.

L'étudiant **GAULITHY KONAN Georges** doit par conséquent se mettre en rapport avec le Commandant de la Première Légion de Gendarmerie Départementale pour arrêter les modalités pratiques liées à son thème.

Par contre, pour ce qui concerne le stage, la Gendarmerie n'en organise pas.

Veillez agréer, Monsieur le Doyen, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Général de Division, KASSARATE TIAPE Edouard,
Commandant Supérieur de la Gendarmerie Nationale





FENACCI

FEDERATION NATIONALE DES COMMERÇANTS DE COTE D'IVOIRE

AGRÉMENTS N° 0044/MVA/ SGI DU 20 OCTOBRE 1997
01 B.P. 3952 ABIDJAN 01 / Tél.: 20.21.41.66 / 02.44.36.49

Réf : PA / 0146/ KKE

Abidjan, le 03 DEC 2009

A
Messieurs les Secrétaire Généraux
des sections FENACCI

Abidjan

Objet : Information et
accord

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous informer que Monsieur **Gaulithy Konan Georges**, prépare actuellement, une étude sur « l'insécurité dans les gares routières et les Marchés d'Abidjan ».

Aussi ai-je l'honneur de vous demander de bien vouloir lui autoriser à effectuer les recherches liées à son sujet.

Veuillez agréer Messieurs les secrétaires généraux l'expression de notre Considération.

FENACCI
Fédération Nationale des
Commerçants de Côte d'Ivoire
le Président National

Secrétaire National


Kacou Paul

Ampliation

- secrétaire de Marcory
- secrétaire de Port Bouët
- secrétaire d'Adjamé
- secrétaire de Koumassi
- secrétaire de Yopougon
- secrétaire de Treichville
- secrétaire du Plateau
- Secrétaire de Cocody

Siège Social : Immeuble CCIA 4ème Etage

DISTRICT D'ABIDJAN



COMMUNE D'ADJAME

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

Union - Discipline - Travail

Abidjan, le : 11 7 DEC 2009

N° 1954/MAD/SA/EC/MC/2009

AUTORISATION MUNICIPALE

Le Maire de la Commune d'Adjamé, soussigné, autorise **Monsieur GAULITHY Konan Georges**, Etudiant en Thèse de Doctorat en criminologie à l'Université d'Abidjan-Cocody, à effectuer sur le territoire Communal d'Adjamé, des recherches portant sur le thème : « *L'insécurité dans les gares routières à Abidjan* » pour son mémoire.

En foi de quoi, cette autorisation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

**P. Le Maire et P.O.
Le Secrétaire Général**



COULIBALY MOUSSA

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES.....	v
AVANT-PROPOS.....	vi
INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : CONSIDERATIONS D'ORDRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE.....	10
CHAPITRE I : CONSIDERATIONS D'ORDRE THEORIQUE.....	11
I- Justification du choix du sujet.....	11
1- Motivation personnelle.....	11
2- Pertinence sociale.....	11
3- Pertinence scientifique.....	12
II- Cadre conceptuel.....	13
1- Concepts explicites.....	13
1-1 Insécurité.....	13
1-2 Personne.....	13
1-3 Biens.....	14
1-4 Gares routières.....	14
2- Concepts implicites.....	15
2-1 Violence.....	15
2-2 Incivilités.....	17
2-3 Victimisation.....	19
2-4 Sentiment d'insécurité.....	20
2-5 Traumatisme.....	20
III- Problème et questions de recherche.....	22
1- Problème de recherche.....	22
2- Questions de recherche.....	25

IV- Revue de littérature et cadre de référence théorique.....	25
1- Revue de littérature.....	25
1-1- Insécurité et ses corrélats.....	25
1-1-1- Violence et insécurité.....	26
1-1-2- Délinquance, criminalité et insécurité.....	29
1-1-3- Environnement et insécurité.....	33
1-1-4- Médias et insécurité.....	37
1-2- Insécurité dans le milieu des transports.....	40
1-3- Impacts de l'insécurité.....	44
1-3-1- Sentiment d'insécurité.....	44
1-3-2- Victimisation.....	47
1-3-3- Auto-défense.....	51
1-4-Synthèse générale.....	52
2- Cadre de référence théorique.....	53
2-1- Présentation des modèles d'analyse théorique.....	53
2-2- Elaboration du cadre de référence théorique.....	56
V- Objectifs, thèse et hypothèses de recherche.....	57
1- Objectifs de recherche.....	57
1-1 Objectif général.....	57
1-2 Objectifs spécifiques.....	57
2- Thèse.....	57
3- Hypothèses de recherche.....	58
3-1- Hypothèses générale.....	58
3-2- Hypothèses spécifiques.....	58
CHAPITRE II : CONSIDERATIONS D'ORDRE METHODOLOGIQUE.....	59
I- Terrain, population, échantillon, techniques de recueil et difficultés rencontrées.....	59

1- Terrain d'étude.....	59
2- Population.....	60
3- Echantillon.....	61
4- Technique de recueil de données.....	62
4-1- Recherche documentaire.....	62
4-2- Observation.....	62
4-3- Enquête interrogation.....	62
5- Test psychologique.....	64
6- Difficultés rencontrées sur le terrain.....	64
II- Méthodes de recherche et d'analyses des données.....	65
1- Méthode clinique.....	65
2- Méthode interactionniste.....	66
3- Méthode phénoménologique.....	67
4- Méthodes d'analyse des données.....	67
Conclusion partielle (1 ^{ère} partie).....	68
DEUXIEME PARTIE : MANIFESTATIONS ET FACTEURS EXPLICATIFS	
DE L'INSECURITE DANS LES GARES ROUTIERES.....	69
CHAPITRE I : PRESENTATION DES GARES.....	70
I- Présentation générale.....	70
1- Gares d'Adjamé.....	70
1-1- Ancienne gare.....	70
1-2- Nouvelle gare ou gare d'Agban.....	72
2- Gare de Yopougon SIPOREX.....	73
3- Gare d'Abobo (Gagnoa gare).....	75
4- Gare de Treichville.....	77
II- Organisation des gares : Une organisation informelle.....	79
1- Rôle des différents types de syndicats.....	79

1-1- Syndicat.....	79
1-2- Fédération.....	80
1-3- Collectif.....	80
1-4- Coordination.....	80
2- Organisation et gestion des gares.....	80
2-1- Gare UTB.....	81
2-2- Gare SIT.....	85
CHAPITRE II : MANIFESTATIONS ET FACTEURS EXPLICATIFS	
DE L'INSECURITE DANS LES GARES ROUTIERES.....	87
I- Manifestations du phénomène.....	87
1- Modes opératoires et victimologie.....	87
1-1- Modes opératoires.....	87
1-1-1- Qui sont les délinquants ?.....	87
1-1-1-1- Délinquants solitaires.....	87
1-1-1-2- Groupes de délinquants.....	89
1-1-1-3- Délinquants en tenues.....	90
1-1-2- Caractéristiques sociodémographiques des délinquants.....	93
1-1-2-1- Age.....	93
1-1-2-2- Sexe.....	95
1-1-2-3- Statut matrimonial.....	100
1-1-3- Comment agissent-ils ?.....	103
1-2- Victimologie.....	106
2- Nature des infractions.....	120
2-1- Atteintes au droit de propriété.....	122
2-1-1- Vol.....	122
2-1-2- Escroquerie.....	123
2-1-3- Abus de confiance.....	124

2-1-4- Faux et usage de faux.....	125
2-2- Atteintes à l'intégrité physique des personnes.....	127
2-2-1- Coups et blessures et violences et voies de fait.....	127
2-2-2- Homicides.....	127
2-2-3- Viol.....	128
2-3- Autres infractions.....	128
II- Facteurs explicatifs du phénomène.....	131
1- Facteurs endogènes.....	131
1-1- Gares d'Adjamé.....	132
1-1-1- Etat des gares.....	132
1-1-2- Forte densité du trafic.....	133
1-1-3- Forte circulation de monnaie fiduciaire et de biens.....	134
1-1-4- Black Market.....	134
1-1-5- Présence des lieux de prostitution et de fumeurs.....	135
1-1-6- Inorganisation dans le milieu des coxers.....	136
1-1-7- Manque de cohésion des syndicats.....	137
1-1-8- Présence des forces de sécurité publique.....	138
1-2- Gare de Yopougon SIPOREX.....	141
1-2-1- Etat de la gare.....	141
1-2-2- Forte densité du trafic.....	143
1-2-3- Forte circulation de monnaie fiduciaire et de biens.....	143
1-2-4- Présence de lieux de prostitution et de fumeurs.....	144
1-2-5- Inorganisation dans le milieu des coxers et des charretiers.....	146
1-2-6- Manque de cohésion des syndicats.....	147
1-2-7- Présence des forces de sécurité publique.....	147
1-3- Gare d'Abobo (Gagnoa gare).....	150
1-3-1- Etat de la gare.....	150

1-3-2- Densité du trafic.....	151
1-3-3- Circulation de monnaie fiduciaire et de biens.....	151
1-3-4- Présence des lieux de prostitutions et de fumoirs.....	152
1-3-5- Manque de cohésion des syndicats.....	153
1-3-6-Présence des forces de sécurité publique.....	154
1-4- Gare de Treichville (Gare de Bassam).....	155
1-4-1- Etat de la gare.....	155
1-4-2- Densité du trafic.....	157
1-4-3- Circulation de monnaie fiduciaire et de biens.....	158
1-4-4- Présence des forces de sécurité publique.....	158
Synthèse.....	159
2- Facteurs exogènes.....	160
2-1- Facteurs psychologiques.....	160
2-2- Facteurs sociaux.....	162
2-3- Facteurs institutionnels.....	164
2-3-1- Crise morale généralisée.....	164
2-3-2- Implication des autorités judiciaires.....	167
2-3-3- Absence de contrôle des forces de sécurité publique.....	168
2-3-4- Moyens et effectifs limités.....	169
2-3-5- Manque de coordination des forces de sécurité publique.....	171
Conclusion partielle (2 ^{ème} partie).....	173
TROISIEME PARTIE : CONSEQUENCES ET PROPOSITIONS DE SOLUTIONS.....	174
CHAPITRE I : CONSEQUENCES DE L'INSECURITE.....	175
I- Conséquences psychologiques.....	175
1- Sentiment d'insécurité.....	177
2- Peur.....	179
3- Colère.....	181

4- Sentiment d'être livré à soi.....	182
5- Indignation.....	183
6- Traumatismes psychiques.....	184
II- Conséquences physiques.....	201
III- Conséquences économiques.....	203
IV- Conséquences sociales.....	206
CHAPITRE II : PROPOSITIONS DE SOLUTIONS.....	213
I- Mesures à court terme.....	213
II- Mesures à moyen terme.....	218
III- Mesures à long terme.....	221
Conclusion partielle (3 ^{ème} partie).....	225
CONCLUSION GENERALE.....	226
BIBLIOGRAPHIE.....	230
ANNEXES.....	249
ANNEXES 1 : Questionnaires et Test.....	250
ANNEXES 2 : Photographies.....	272
ANNEXES 3 : Documents.....	285
TABLE DES MATIERES.....	299

Résumé

L'insécurité des personnes et des biens est un phénomène actuel qui suscite des inquiétudes au sein de la population. L'objectif de cette étude est d'analyser les facteurs explicatifs de l'insécurité ainsi que son impact sur les usagers des gares routières interurbaines du district d'Abidjan. Pour ce faire, ce sont les gares d'Adjamé (Ancienne gare et Nouvelle gare), de Yopougon (Siporex), d'Abobo (Gagnoa gare) et de Treichville (gare de Bassam) qui ont été notre terrain d'étude. La recherche documentaire, l'enquête interrogation et l'entretien clinique ont constitué les instruments de recueil des données. Les résultats de cette étude ont mis en exergue l'inadaptation de l'environnement architectural des gares routières. Celle-ci se manifeste par l'absence de clôture, d'éclairage public, de voies praticables, la présence de recoins et de culs-de-sac... A cela, il faut ajouter la présence peu visible des agents de sécurité publique, ce qui met à mal la prévention dissuasive. Par ailleurs, la peur, la colère, le sentiment d'être livré à soi et l'indignation sont quelques conséquences de l'insécurité sur les usagers des gares routières. Ces conséquences sont beaucoup plus graves lorsqu'elles concernent les victimes. A cet effet, les divers traumatismes (psychiques, physiques...) laissent toujours des séquelles chez ces victimes. Si les traumatismes physiques sont apparents, ce n'est pas toujours le cas des traumatismes psychiques, qui sont imperceptibles et laissent les victimes dans d'importantes souffrances.

Mots clés : *Insécurité – Violence – Criminalité – Victimes – Traumatismes – Prévention situationnelle.*

Summary

The insecurity of life and property is a current phenomenon that raises some concerns among the population. The aim of this study is to analyze explanatory factors of insecurity as well as its impact on interurban bus stations users in the district of Abidjan. In this respect, bus stations of Adjamé (Old station and new station), Yopougon (SIPOREX), Abobo (Gagnoa Gare), and Treichville (Gare de Bassam) were chosen as the fields for our study. Data collections tools consist of literature review, surveys and clinical interviews. The results underline the unsuitability of the environment architecture with the bus stations. This is apparent through the lack of fence, street lighting, road that can be used and the presence of nooks and dead-end streets. To these we must add the fact that public security officers are not apparent undermines deterrent prevention. Furthermore, fear, anger, the feeling of being left alone and indignation are some consequences of insecurity on bus stations users. These consequences are much more serious when they involve the victims. For this purpose, the various traumas (mental and physical...) leave the victims with some after-effects. If physical traumas are apparent, it is not always the case with mental traumas which are imperceptible and leave the victims with serious sufferings.

Key words: *Insecurity – violence – criminality – victims – traumas – CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design)*