

2^{ème} SEMINAIRE DE DISSEMINATION DES TRAVAUX SUR LA CORRUPTION

capec-sngrc/2013

Date de publication :
Juillet 2013

COMMUNICATION N° 1 : L'ANALYSE DU RACKET SUR LES ROUTES EN CÔTE D'IVOIRE

*Dr Boah Coffi Pascal-Henry YEBOUET, UFR Criminologie,
Université FHB, Cocody-Abidjan, Côte d'Ivoire*

1. INTRODUCTION

La question du racket sur les routes qui était pendant longtemps un phénomène policier en ce sens qu'elle concernait l'institution policière à travers la police nationale pour les villes et la gendarmerie nationale pour les campagnes, a depuis la crise militaro-politique de 2002, pris une autre dimension avec l'irruption de l'armée dans ces pratiques.

Ce phénomène qui est une forme d'«affaires policières», a des incidences dans les milieux économiques, car il constitue une entrave la bonne circulation des personnes et des biens ; donc aux échanges économiques. La corruption qui est une

pratique courante dans les administrations ivoiriennes, transparaît dans la rue à travers le racket pratiqué par des agents investis de l'autorité publique. Elle consiste dans « le fait d'accepter ou de réclamer une rétribution en échange d'une violation des devoirs professionnels ». Plus généralement, on estime qu'« il y a corruption, lorsqu'un fonctionnaire reçoit ou se fait promettre une récompense ou un avantage significatif (attribué à une personne ou un organisme) pour faire quelque chose qu'il est, de toute manière, dans l'obligation de ne pas faire, pour exercer son pouvoir de discernement légitime à

mauvais escient et pour employer des moyens illégaux afin d'atteindre des objectifs légitimes ».

L'importance du phénomène nécessite une appréhension qui prenne en compte les origines et les formes du racket et les perspectives de lutte qui ne doivent pas négliger les efforts déjà entrepris.

2. DES ORIGINES ET LA PRATIQUE DU PHENOMENE

Le phénomène du racket des chauffeurs de transport en commun (woro-woro et de gbaka) a pris forme de manière anodine. Au départ, selon un chauffeur

de gbaka, « il s'agissait de quelques pièces de monnaie (200 à 300 francs CFA) que les chauffeurs remettaient volontiers aux agents chargés du contrôle routier, afin d'établir une forme de "lien d'amitié" avec ceux qu'ils rencontraient régulièrement et qui étaient devenus leurs compagnons de route ». Mais, en réalité, ces actes n'étaient pas désintéressés. Il y avait là l'intention d'acheter une amitié, donc de corrompre les agents du contrôle routier, car, il s'agissait par ce moyen, de les soudoyer pour obtenir leur passivité face aux irrégularités récurrentes que ces chauffeurs commettaient.

Le mode opératoire du phénomène a évolué. Au départ il était assez discret ; l'argent était dissimulé dans les pièces afférentes au véhicule que l'agent récupérait discrètement lors du contrôle des documents. Avec la présence des militaires, il est devenu plus "voyant", les racketteurs ne se cachant plus. Du fait de la crise et ses conséquences en termes de stabilité, le militaire est devenu plus qu'indispensable et il le fait savoir ainsi. Pour ce qui est des sommes, elle varie très peu d'un endroit à l'autre : 200 francs pour les woro-woro communaux et 500 francs pour les gbaka et les woro-woro intercommunaux et davantage pour les cars inter-villes.

Lorsqu'un véhicule n'est pas

en conformité à la réglementation routière, la somme est majorée. Ainsi, au lieu de les verbaliser, c'est 5 fois au moins la somme d'un racket classique qui est exigée, c'est-à-dire 1500 à 2500 francs CFA. Et cette forme concerne aussi l'ensemble des automobilistes.

Dans les faits, le chauffeur qui est arrêté et qui refuse de se soumettre à ce racket, fait l'objet d'une immobilisation de son véhicule, selon le bon vouloir de l'agent. Ce temps perdu représente un important manque à gagner pour les transporteurs dont la clientèle est très fluide, sur des réseaux où la concurrence est particulièrement rude. En outre, il y a retrait pur et simple des pièces du véhicule. Cette panoplie de moyens de pression des policiers est bien connue des chauffeurs qui préfèrent les éviter en s'acquittant des sommes exigées. Le manque de solidarité et la passivité des chauffeurs qui sont prêts à payer pour "avoir la paix", ne facilitent pas une réaction commune, situation dont profitent les agents véreux.

3. LUTTES ENGAGEES ET PERSPECTIVES

En réalité, la lutte contre le racket sur les routes qui devait être une priorité comme l'est, la lutte contre la criminalité, n'est qu'une sinécure. Durant les dix dernières années, quelques actions ont

été entreprises sans des résultats perceptibles.

La première mesure est la grille à trois classes établie en 2001 par le Ministère de l'Economie et des Finances avec les amendes correspondant aux montants effectivement exigés par les agents véreux. Cette grille, qui est le signe de la connaissance du phénomène par politique, visait à combattre le système du marchandage, pour amener les contrevenants à rester dans la légalité. Pour contourner ce nouveau dispositif, les policiers racketteurs ont suscité eux-mêmes des arrangements "à la manière africaine", avec tous les moyens de pression.

Face aux incessantes plaintes des transporteurs, le ministre des Transports a instauré en 2005, à Abidjan et dans certaines villes de l'intérieur du pays, une taxe journalière qui devait garantir la fluidité routière aux transporteurs: le Ticket Unique de Traverse (TUT). Seulement, malgré cette mesure qui s'est avérée une "forme de racket institutionnalisé", le phénomène n'a pas pris fin.

La seule action d'envergure qui a été entreprise est la Directive Mangou du nom du Chef d'Etat Major des Armées qui était une autorité capable d'imposer ses points de vue et également de sanctionner tout contrevenant,

au regard de «l'ampleur exceptionnelle atteint par le fléau en Côte d'Ivoire». La Directive prévoyait la réduction des trois quarts des postes de contrôle sur tous les grands axes et le port d'un macaron sur leur tenue de travail, sur lequel seront gravés leurs nom et prénoms et leur numéro matricule de tous les policiers, gendarmes et douaniers qui font des contrôles sur les routes ivoiriennes (en réalité, la zone gouvernementale)

En effet, six mois après le lancement de l'opération visant la fluidité routière (fin décembre 2008), le constat est que les mauvaises habitudes ont refait surface du fait d'un relâchement de la lutte contre le racket et aussi du comportement même des transporteurs qui n'ont su se mettre en règle vis-à-vis de la réglementation routière.

Les conséquences financières de ces pratiques sont difficilement chiffrables du fait de leur multiplication, elles peuvent tout de même être envisagées sous deux angles : Du côté de l'Etat, en 2008, dans un rapport de la Banque Mondiale intitulé "Etude du racket sur les routes en Côte d'Ivoire", pour la première fois, l'on a mesuré réellement l'ampleur du fléau qui coûte chaque année entre 108 et 155 milliards de francs CFA à l'économie ivoirienne (y compris les faux frais induits). Les sommes annuelles

collectées au titre du racket par les agents commis au contrôle sont évaluées entre 17.2 à 25.3 milliards par an pour le transport urbain dans le District d'Abidjan.

Outre les pertes financières, il y a les accidents et incidents que ces comportements occasionnent. S'agissant d'une part des accidents, il faut remarquer que les chauffeurs qui se font racketter, n'accordent plus d'importance au code de route avec pour conséquence de nombreux accidents, parfois mortels. Concernant les incidents de police communément appelés "bavures" sur les routes, « De 2000 à 2002, c'est au total 21 chauffeurs qui sont tombés sous les balles des policiers ».

Enfin, un dernier point mérite d'être souligné : l'épineuse question de l'insécurité. En optant pour le racket au détriment de contrôles routiers rigoureux, ces agents véreux font le jeu des délinquants ; car les moyens de transport peuvent désormais servir pour leurs déplacements.

La fin de la crise post-électorale n'a pas mis fin au fléau pour l'économie ivoirienne. La multiplication des check points et les entraves enregistrées ont placé la Côte d'Ivoire à la dernière place en matière concernant la fluidité routière dans la sous-région. Dans son évaluation des incidences des barrages anarchiques sur la fluidité

routière, l'Observatoire des Pratiques Anormales de l'UEMOA a estimé que «l'impact du racket routier sur l'économie ivoirienne est passé à 350 milliards de francs CFA de préjudices en 2011». En outre, sont désormais plus présentes les militaires et leurs supplétifs (FRCI et dozoz), qui "se paient sur la bête".

S'agissant des solutions envisageables, il s'agit avant tout de moraliser la vie publique ivoirienne. Tant que des actes au sommet de l'Etat donneront à penser que des formes d'enrichissements illicites sont possibles sans que cela ne soit l'objet de sanctions, le racket routier qui est la face visible de l'iceberg ne prendra pas fin. Il faut certes lutter contre la criminalité sans calcul et c'est, à cette condition que l'on pourra dire que "la récréation est terminée". Ce qui n'est pas le cas actuellement.

Pour ce qui est de l'ensemble des corps concernés par le phénomène, l'intégrité morale et la probité doivent être au cœur des programmes de recrutement et de formation des agents. Mais, un tel changement ne saurait se faire sans une véritable volonté politique. Car, si les forces publiques sont au service de la population, elles sont aux ordres du système politique qui doit prendre les mesures idoines pour les rendre performantes. Or, si le

projet de société et le programme de gouvernement actuels prennent en compte une réforme profonde des institutions policière et militaire, après deux ans de gouvernement, la réforme tant attendue a du mal à prendre forme. Les recrutements massifs sur des bases douteuses et les changements de tenues vestimentaires ne sauraient répondre aux attentes sociétales.

En fait, quel que soit le phénomène, lorsqu'il est combattu, l'opinion publique ressent ses effets à travers une baisse. Or, dans le cas du racket, il conserve toute son acuité. Et vu le traitement du phénomène par la presse, si des actions concrètes étaient menées, des changements d'attitudes, ne serait-ce que dans le mode opératoire et les lieux de racket, auraient été constatés. Et c'est en cela que la question de Loubet Del Bayle

à savoir « qui gardera les gardiens ? », trouve sa pertinence. Certes, le Gouvernement avec l'appui de la Banque Mondiale a créé la police militaire pour "intensifier" la lutte. Seulement dans la pratique, le phénomène demeure dynamique.

En France, le pré-rapport Bélorgey avait émis l'idée selon laquelle, des personnes extérieures à l'institution policière devaient être employées pour contrôler la police. Vu le degré de corruption des agents ivoiriens, une telle proposition mérite d'être envisagée. Ce contrôle sociétal devra entraîner la mise en place d'un numéro vert qui serait un moyen de communication utile aux citoyens pour dénoncer toutes les malversations policières. Qu'elle soit consultative à l'image du modèle Britannique (Police Complaints Authority) ou avec des pouvoirs réels, elle donnerait à l'opinion un sen-

timent de surveillance de la police au profit des citoyens.

4. CONCLUSION

Le phénomène du racket qui n'est pas un phénomène nouveau, a pris de l'ampleur par son caractère structurel en impliquant l'ensemble des forces publiques. Les échecs constatés au plan de la lutte ne doivent pas essouffler les ardeurs, car il y va de la bonne santé économique et également de l'image de la Côte d'Ivoire.

En tête des mesures, il y a la moralisation de la vie publique. Cette action passe par l'exemplarité, de sorte que, les autorités constituent eux-mêmes des modèles de probité. En outre, l'impunité doit s'accompagner de l'impartialité pour tous les citoyens. C'est à ce prix que ce phénomène pourra être jugulé.

Adresse SNGRC: 27 BP 274 Abidjan 27
Tél: 22 40 50 36
Fax: 22 41 01 67

Adresse CAPEC : 08 BP 1295 ABIDJAN 08
Tél. : 22 44 41 24
Fax : 22 48 51 68
E.mail : capec@afnet.net
Situation géographique :
Boulevard Latrille, près du Lycée Classique d'Abidjan



Ceci est une Communication de la CAPEC et du SNGRC
Maquette : CAPEC-SNGRC
Impression : Reprographie du CIRES

Les points de vues soutenus dans cette lettre ne peuvent être attribués au Comité de Pilotage, à la Direction et aux bailleurs de fonds de la Cellule, ni aux Responsables du SNGRC, mais à leurs seuls auteurs.

*Dr AHOURE Alban Al. E.
Directeur p. i. de la CAPEC*