

UNIVERSITE FELIX HOUPHOUET-BOIGNY DE COCODY



UFR DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIÉTÉ (SHS)

DEPARTEMENT DE SOCIOLOGIE



**MEMOIRE DE MASTER 2 :**

**OPTION : SOCIOLOGIE DE L'ECONOMIE ET DE L'EMPLOI**

**ORGANISATION CIVILE ET INSATISFACTION DE LA FLUIDITE  
ROUTIERE A ABIDJAN : cas de la MCRCI (Mutuelle des Chauffeurs  
Roulant de Côte d'Ivoire) dans la commune de Yopougon**

**Présenté par :**

**KOFFI Siallou Blandine**

**Directeur Scientifique :**

**BAHA BI You Zan**

**Professeur Titulaire**

**Sous la direction de :**

**Dr. KONAN Kouassi Ernest**

**Maitre-assistant**

**Année Académique : 2018-2019**

## SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	I
DEDICACE.....	II
REMERCIEMENTS.....	III
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	V
INTRODUCTION.....	1
<b>PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE.....</b>	<b>4</b>
CHAPITRE I ; Cadre théorique.....	5
CHAPITRE II : Cadre méthodologique.....	29
<b>DEUXIEME PARTIE : PRESENTATION DE LA STRUCTURE.....</b>	<b>39</b>
CHAPITRE I : Caractéristique sociodémographique de la commune de Yopougon.....	40
CHAPITRE II : Stratégie d’action de la MCRCI.....	44
CHAPITRE III : Structuration de la MCRCI.....	47
<b>TROISIEME PARTIE : LES LOGIQUES SOCIALES ET ECONOMIQUES QUI STRUCTURE L’IMPLICATION DE LA MCRCI DANS LA REGULATION ROUTIERE .....</b>	<b>49</b>
CHAPITRE I : Les facteurs qui expliquent la participation de la MCRCI a la régulation routière.....	50
CHAPITRE II : La MCRCI face aux défis des problèmes liés au règlement des embouteillages .....	56
CHAPITRE III : Représentations sociales liées aux activités de la MCRCI.....	60
CHAPITRE IV : Discussions des résultats.....	64
Conclusion.....	66
Bibliographie.....	67
Table des matières.....	72
Annexes.....	76

## **DEDICACE**

Je dédie ce travail à la famille Ahoutou Koffi qui m'a toujours soutenu sur tous les plans : spirituel, matériel, financier, etc.

## **REMERCIEMENTS**

Ce travail est le résultat d'une enquête menée auprès population de yopougo porte sur l'organisation civile et régulation routière à Abidjan.

Si cette étude a pu se réaliser, c'est grâce à toutes les personnes qui par leurs informations, leurs apports scientifiques, intellectuels, leurs conseils, et leurs soutiens matériels, ont fortement contribué à la réalisation de ce travail.

D'abord, nous tenons à remercier infiniment notre Directeur scientifique, Docteur KONAN Kouassi Erneste, Maître- Assistant à l'Université Félix Houphouët-Boigny qui en dépit de ses nombreuses charges, a accepté de suivre et de diriger avec une attention particulière l'ensemble du travail tout en organisant des formations pour renforcer nos capacités et de nous faire bénéficier de ses critiques et suggestions. Grand merci à vous cher maître pour votre rigueur scientifique et vos conseils avisés qui ont permis la réalisation de ce travail.

Aussi, remercions-nous très sincèrement Docteur Zamblé Bi Zou Ambroise, Maître- Assistant à l'Université Félix Houphouët-Boigny qui a rendu possible la réalisation de ce travail, qui nous a encadré tout au long de l'étude et lors de la rédaction du mémoire. Merci pour votre disponibilité.

Nous tenons à remercier également Docteur Mourouphouet Kouassi Vincent, Maître- Assistant à l'Université Félix Houphouët-Boigny, le Docteur N'guessan Kouassi Jacques, Assistant à l'Université Félix Houphouët-Boigny, pour leurs remarques constructives, leurs critiques, leurs observations et orientations dont

nous avons pu bénéficier et qui nous ont permis de mieux organiser ce travail, afin de le rendre plus cohérent et compréhensible.

Nous remercions chaleureusement tous nos aînés doctorants pour leurs conseils en l'occurrence N'Guessan koffi Delon, Kouadio Agar, Yoroko Eric pour leurs conseils pratique et leur disponibilité pour la réalisation de ce présent travail.

Ensuite, si l'étude a été menée jusqu'à terme, c'est grâce à la collaboration et à la disponibilité des responsable de la MCRCI ainsi que leur collaborateur. A cet effet nous voulons particulièrement remercier Monsieur Sangaré Namory, responsable de la structure pour avoir mis à notre disposition toutes les informations requises sur gestion de la régulation routière.

Enfin, un sincère merci à tous nos amis de l'Institut d'Ethnosociologie.

## **SIGLES ET ABREVIATIONS**

**MCRCI** : Mutuelle des Chauffeurs Roulants de Côte d’Ivoire

**AGERROUTE** : Agence de Gestion des Routes

**SONATT** : Société Nationale du Transport Terrestre

**OSER** : Office de Sécurité Routière

**RGC** : Route à Grande Circulation

**RS** : Route Secondaire

**ONG** : Organisation Non Gouvernementale

**URC** : Unité de Régulation de la Circulation

**PGR** : Plan de Gestion Routière

**ORSEC** : Organisation de la Sécurité Civil

**TRIV** : Transport Interurbain des Voyageurs

**CTTT** : Comité Technique Territorial des Transports

**TCSP** : Transport Collectif en Site Propre

**TC** : Transport Collectif

**PMR** : Personne à Mobilité Réduite

**PDU** : Plan de Déplacement Urbain

**SOTRA** : Société des Transports d’Abidjan

## INTRODUCTION

Le développement d'un pays et sa santé économique sont liés à la densité de différents réseaux de communication et à la facilité de déplacement des personnes et des biens d'un point à un autre du territoire national (Houlai, 1985).

En effet, Le système de transport et de communication, élément indispensable à toute politique de développement régional, d'intégration nationale et des expansion des échanges de toutes natures, constitue une condition et une conséquence du développement économique et sociale (ibid).

Ainsi, depuis 1960, les autorités ivoiriennes ont accordés une priorité à la construction d'un réseau opérationnel d'infrastructure de transport apte de répondre au besoin de la croissance de la population.

Dans cette logique l'Etat a investi plus d'un tiers et un quart de son budget dans ce secteur et ce pendant les deux premières décennies qui ont suivi les indépendances (ibid).

En effet, l'importance accordée aux transports routiers dans l'allocation sectorielle des ressources s'explique par la nécessité de rapprocher les hommes, et de faciliter les échanges, tout en assurant aux usagers le maximum de commodité et de sécurité.

Par ailleurs, le transport routier constitue dans le système de production et de distribution ivoirien, une composante essentielle dont la maîtrise permet de d'infléchir de façon sensible les couts des produits surtout pour les consommateurs éloignés d'Abidjan, généralement pénalisés par la distance.

Ainsi, les transports routiers en Côte d' Ivoire ont connu pendant les décennies écoulées une expansion et un rythme de croissance remarquable de plus de 15 % par an témoignant de son dynamisme et de son aptitude à répondre aux exigences du développement.

Depuis la crise économique des années 80, le pays dont l'économie est tributaire à la vente des produits agricoles, avec la chute des prix des matières premières sur les marchés mondiaux, le pays a vue sont économie régresser entraînant des

conséquences dans tous les secteurs dont le secteur du transport. On assiste alors à la dégradation des voies de transport, l'exode rural entraînant le surpeuplement des villes. Cette situation s'est accentuée avec les crises sociopolitiques de 1990. Elle a connu un pic avec les crises militaro-politiques de 1999 jusqu'à la crise post-électorale de 2010 occasionnant le déplacement des populations des zones Centre-Nord-Ouest (CNO) vers les villes du sud sous contrôle du gouvernement d'alors. On assiste alors à un surpeuplement des grandes villes et particulièrement la ville d'Abidjan. Du fait de ce déferlement des populations vers la ville d'Abidjan se développe l'accroissement des parcs automobiles et qui ne va cependant pas de pair avec celui des voies routières. Alors que ces voies sont non seulement insuffisantes nous constatons aussi leur dégradation de façon constante. Aussi, assistons-nous au non-respect des codes de la route par les usagers et qui laisse apparaître dans tous les endroits de la ville d'Abidjan des embouteillages à certaines heures de la journée. La commune de Yopougon tout comme la ville d'Abidjan connaît aussi ce phénomène. Des embouteillages dans tous les coins et à tout moment à Yopougon. Face à cela les autorités ont mené des actions çà et là pour remédier à cela. Mais ces actions de l'Etat semblent insuffisantes au point où la société civile s'implique dans la régulation routière ou point de régler la question des embouteillages dans la ville d'Abidjan et plus particulièrement dans la commune de Yopougon.

Ce présent travail se veut une étude qui cherche à analyser les facteurs sociaux et économiques qui structurent l'implication de la société civile à savoir la MCRCI (Mutuelle des Chauffeurs Roulant de Côte d'Ivoire) dans le règlement des embouteillages dans la commune de Yopougon.

Au regard de ce qui précède, il apparaît nécessaire de cerner les contours du problème. Ainsi, nous avons organisé notre travail en trois grandes parties.

La première partie présente les fondements théoriques et méthodologiques de l'étude.

La deuxième partie est consacrée à la présentation de la commune de Yopougon et de la MCRCI.

Enfin, la troisième partie présente les facteurs explicatifs de l'implication de la MCRCI dans la régulation routière à Yopougon

En d'autre terme, pour mieux répondre à ce problème d'embouteillage le travail s'articulera autour de trois(03) axes d'étude à savoir :

- La présentation du cadre théorique et méthodologique
- La présentation de la structure de recherche
- L'analyse des différentes logiques sociales et économiques qui structurent l'implication de la MRCI dans la régulation routière

**PREMIERE PARTIE :**

**FONDEMENTS THEORIQUES ET**

**METHODOLOGIQUES DE L'ETUDE**

# **CHAPITRE I : PRESENTATION DU CADRE THEORIQUE**

## **I- JUSTIFICATION DU CHOIX DU SUJET.**

Trois intérêts ont guidés le choix de ce sujet : intérêt personnel, scientifique et social

### **1- Intérêt personnel**

Le choix de ce sujet de recherche est parti d'un constat empirique sur les embouteillages de plus en plus récurrents dans la ville d'Abidjan et particulièrement dans la commune de Yopougon dans le cadre de nos activités en tant qu'agent de régulation routière de la police nationale. Cet encombrement des principales voies de la commune par des voitures apparaît comme un casse-tête pour les structures étatiques en charge de la régulation et de la fluidité routière dans la ville d'Abidjan. Cette situation, étant en répétition constante, ne laisse pas des organisations de la société civile telle que le MCRCI (Mutuelle des chauffeurs roulant de Côte d'Ivoire) à s'impliquer davantage de la gestion de ce fléau du fait des impacts socio-économiques que cela contient. C'est ce constat qui nous conduit à nous interroger sur les facteurs socio-économiques de cette structure non étatique et non qualifiée en la matière de s'impliquer dans la régulation routière à Yopougon.

### **2- Intérêt social**

En Côte d'Ivoire la question de la régulation routière et des embouteillages constituent un réel problème pour l'Etat. Ce fléau est plus accentué dans la ville d'Abidjan et plus précisément dans la commune de Yopougon à tel enseigne que cela a d'importantes répercussions sur la vie socio-économiques des populations. Ce sont entre autre le ralentissement des activités économiques, le retards au poste de travail, des accidents de la circulation non maîtrisés et bien d'autres dans la commune de Yopougon mais aussi de la ville d'Abidjan. Cet état de fait attire l'attention de tous et constitue l'intention de notre réflexion sur

l'implication des organisations civiles dans la gestion de la gestion de ce fléau dans la commune de Yopougon.

### **3-Intérêt scientifique**

Depuis des décennies, la question de la régulation de la fluidité routière a toujours intéressé le monde scientifique. A cet effet, plusieurs productions scientifiques tels que les mémoires, les thèses, les articles, ainsi que des livres ont été produit. Tous ces travaux ont cherché à analyser ce phénomène en mettant en exergue les grandes orientations de l'action étatique dans le plan d'urbanisation des villes et la gestion de la sécurité, de la fluidité routière et les encombrements routiers. Mais, ces écrits ne prêtent pas souvent attention aux implications des organisations de la société civile dans la régulation routière. C'est cette piste que notre étude veut explorer. Notre étude vise à identifier les facteurs socio-économiques de l'implication de ces organisations de la société civile dans la réduction des embouteillages dans la commune de Yopougon. Les résultats de cette étude pourront servir aux institutions publiques ou privées à charge de la gestion des flux routier afin d'élaborer des projets de développement pour le pays.

## II- PROBLEMATIQUE

Le continent africain a dépassé le milliard d'habitants et dans moins d'une décennie, à l'horizon 2020, plus de 60 % des habitants résideront en milieu urbain (ONU Habitat, 2010). Dans ce contexte d'urbanisation rapide très souvent non maîtrisée et ses conséquences telles l'étalement urbain, l'extension de la pauvreté urbaine, entraîne une insuffisance de l'offre publique des services sociaux de base dans les grandes agglomérations en Afrique et plus particulièrement dans la zone subsaharienne (Méité, 2014). Cette urbanisation s'accompagne d'un étalement urbain qui se traduit par une augmentation des besoins de mobilité (ibid). Cette situation pose la question du transport urbain et la régulation routière actuellement au centre des préoccupations actuelles en matière des politiques de développement et particulièrement des politiques urbaines. Elle soulève également les défis de l'organisation et de la gestion routière (régulation du transport routier).

En effet, La nécessité d'un système de transport capable d'œuvrer pour la dynamique urbaine et par ricochet celle de l'économie nationale, donne un sens plus profond à l'intérêt qu'on accorde au transport en général et plus particulièrement au transport urbain dans les villes du Sud.

En Afrique Subsaharienne, pour les grandes villes héritières de la colonisation, c'est principalement le processus d'urbanisation qui permet d'expliquer le profil des déplacements urbains. Les grandes métropoles telles qu'Abidjan, Dakar ou Douala ont une structuration qui a principalement été mise en place à l'époque coloniale. Dans ce contexte, le périmètre urbain investi par les colons a bénéficié d'un aménagement urbain planifié, offrant un ensemble d'infrastructures de qualité adaptées aux besoins : voies de circulation, réseaux d'assainissement, d'eau, d'énergie et d'électricité... Aujourd'hui cet espace correspond généralement au centre-ville Korika (2017).

A partir des années 60, au lendemain des indépendances de leurs Etats respectifs, ces villes en tant que villes côtières disposant de ports en eaux profondes sont devenues les principaux pôles de développement de leur pays. Elles ont ainsi connu un essor démographique important, qui s'est accompagné d'une urbanisation très rapide et difficile à maîtriser, repoussant toujours plus loin les limites territoriales de la zone urbaine. Dans le cas de la Côte d'Ivoire, Abidjan, actuelle capitale économique du pays, avait été choisie par l'Etat dès 1960 pour refléter le niveau de développement de la nation et servir d'attrait aux investisseurs étrangers. De nombreux aménagements furent alors engagés afin de faire de la ville, un territoire attractif. S'en est suivit l'ouverture du port d'Abidjan et du canal de Vridi en 1951. On y retrouva alors une forte concentration d'activités économiques notamment liées au secteur agricole (culture de rente café – cacao) en croissance. L'on parlait à cette époque de « miracle ivoirien ».

La conséquence directe de cet essor économique fut assurément un grand flux migratoire à la fois interne (Exode rural) et externe (essentiellement une population de pays de la sous-région Ouest-africaine comme le Burkina-Faso ou le Mali, les non Africains sont majoritairement des libanais, suivi des français). C'est ainsi qu'Abidjan, ville récente, créée en début de siècle et qui ne dépassait pas le seuil des 50 000 habitants avant 1948, comptait quasiment un million soit précisément 951 216 habitants en 1975. Ainsi selon le RGPH-2014 la population de la ville d'Abidjan est estimée à 4.707.000 habitants qui s'étend sur une superficie 442 km<sup>2</sup>. Soit près d'un quart de la population nationale (20.8%). C'est la quinzième ville la plus peuplée d'Afrique et la première ville ivoirienne. Effet, C'est l'une des villes les plus peuplées de l'Afrique de l'ouest, le réseau routier est en plein expansion. Le trafic routier est dense et les moyens de déplacement tels que les mini cars et taxis transportent pour 190.000 véhicules, 2.300.000 passagers par jours Korika (2017) op cit. Cet accroissement de la population et du parc automobiles de l'ordre de 190000 véhicules n'est pas sans

conséquences. On assiste à un surpeuplement de la ville ainsi qu'un encombrement routier occasionnant des embouteillages çà et là à toutes circonstances à certaines heures de la journée dans le district d'Abidjan en général et de Yopougon en particulier, suite à une régulation routière mal organisée et mal maîtrisée. Le déplacement des populations, des biens et des services à l'intérieur des différentes communes d'Abidjan et de Yopougon en particulier d'une part et d'autres parts celui des populations qui viennent des villes environnantes voire du pays profond, rend très souvent le trafic au niveau de la capitale économique et plus particulièrement à Yopougon, très dense et difficile (Korika (2017) op.cit entraînant alors un ralentissement du trafic routier à avec la présence des embouteillages sur toutes les grandes artères de la commune. La régulation routière est un problème réel et commun à toutes les grandes métropoles, mais comment le résoudre reste la question cruciale.

En effet, pour faire face à cette situation le pays a misé une part importante du budget dans ce secteur. Ainsi, en Côte d'Ivoire le réseau routier compte 82000 km de route interurbains classés dont 8500 km de route revêtue et 4000 km de voiries urbaines en majorité concentrés à Abidjan. Même s'il a connu un retard accumulé d'investissement et d'entretien depuis plus d'une décennie, force est de constater qu'il est en<sup>1</sup> pleine réhabilitation. En effet le déficit d'investissement dans ce secteur a créé une inadéquation entre le nombre de véhicules et le nombre de routes. Le parc automobile quand bien même vieillissant s'est accru au fil du temps contrairement à la voirie qui n'a pas assez évolué. Ces flux importants de véhicules cherchant tous à accéder ou partir d'un endroit au même moment entraînent nombre de présences des bouchons. Les embouteillages sont aussi dus au mauvais fonctionnement ou à l'inexistence de panneaux de signalisation (ONU Habitat, 2010). Ceci est dû d'une part aux actes de vandalisme des riverains et d'autre part aux vols savamment orchestrés par les artisans qui les recyclent en marmites, fourneaux, bassines, et ustensiles de

---

<sup>1</sup> Source : (www. Wikipédia. Com)

cuisines. Le déficit de ces moyens de signalisation est un gros handicap pour la fluidité routière en ce sens que la route obéit à une codification que seuls les panneaux permettent de signaler. Les embouteillages sont dus en grande partie aussi à l'incivisme des conducteurs plus particulièrement les chauffeurs des taxis communaux communément appelés woro-woro et ceux des mini cars (gbaka). Ce sont les plus indisciplinés du réseau routier, ils sont non seulement à la base de nombreuses embouteillages mais aussi de plusieurs accidents de circulation. Chauffeurs des taxis communément appelé woro-woro et ceux des mini cars (gbaka). Ce sont les plus indisciplinés du réseau routier, ils sont non seulement à la base de nombreuses embouteillages mais aussi de plusieurs accidents de circulation Chalas (2000).

En effet, l'Etat de Côte d'Ivoire a trouvé un début de solutions pour une bonne fluidité routière et réduire considérablement la question des embouteillages interminables de la ville d'Abidjan. Ainsi, il a lancé un vaste programme de réhabilitation de la voirie urbaine qui a vu la construction d'échangeurs, de ronds-points, des voies de déviation et de rattrapage à Yopougon. A cela s'est ajoutée la réfection des feux tricolores avec l'arrivée des feux intelligents dans le passage routier. Les panneaux de signalisation ne sont pas restés en marge de la réhabilitation et de la rénovation.

Bien avant ces dispositions étatiques le gouvernement avait tenté de faire face à ce phénomène. Ainsi il a paru nécessaire au gouvernement d'alors de mettre en place une structure de la police chargée des missions de police de la circulation dont les fondements juridiques sont la loi n° 63-527 du 26 décembre 1963 portant fixation des peines applicables à certaines infractions commises en matière de police de circulation.

Le décret n° 64-2012 du 29 mai 1964 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique et arrêtés subséquents. Extrait du document intitulé police de la route : constat-accident, éditeur lieutenant Akou Kouabenan Maurice.

L'Etat voyant ce problème d'embouteillage devenir récurrent a confié à la police nationale cette tâche d'où la création de la structure de la régularisation routière appelé URC en 2003 sur note de service N°931/MSI/DGTN/DCFP/PPA. (Unité de Régulation de la circulation) cette unité est déployée sur toute les routes à grandes circulations (RGC). Une route à grandes circulation est une route classée par les autorités administratives selon l'importance de son trafic, elle est à caractère prioritaire et reconnaissable à partir de trois panneaux qui sont : le losange à fond jaune, la grosse flèche barrée, le panneau à trois flèches.

Et sur quelques routes secondaires (RS) c'est-à-dire une route sur laquelle le trafic est moins important et ne bénéficie pas d'un caractère prioritaire ; dans les communes d'Abidjan et à Yopougon en particulier. Certaines structures étatiques ont été mises sur pied pour la gestion routière telle que l'Agence des Gestions des Routes (AGEROUTE).

Malgré toutes ces dispositions prises par les autorités à Abidjan et à Yopougon en particulier pour une bonne régulation routière pour rendre la circulation des automobiles plus fluide, la fluidité routière est loin d'être satisfait. On assiste de plus en plus à une présence importante des embouteillages à tous les carrefours de la commune et ce à toutes les heures de pointes. Cette situation laisse transparaître l'implication de la société civile à travers leur organisation à savoir la MCRCI (Mutuelle des Chauffeurs Roulant de Côte d'Ivoire), dans la gestion de ce fléau.

Ainsi cette structure naît d'abord dans le souci d'assurer la vente des tickets et de gérer les activités des acteurs de ladite structure. Vite cet objectif sera heurté par la présence des embouteillages sur les routes à tous moment ce qui entraîne par conséquent le refus des chauffeurs pour l'achat des tickets vendu par la structure. Pour assurer donc la réussite l'atteinte de leur objectif qui est la vente des tickets de la structure en vue de réussir une bonne vie économique des agents de la mutuelle, la mutuelle adopte d'autre stratégie et qui l'érige en

régulateur de la circulation en l'absence des structure mandaté à cet effet et ce avant six (6) heures trente (30) minutes.

C'est tous ces constats qui conditionnent en nous ces interrogations suivantes :  
Quelles sont les facteurs socio-économiques qui structurent la participation de la MRCI régulation routière à Yopougon ?

- Quels sont les enjeux socio-économiques qui expliquent la participation de la mutuelle à la régulation routière ?
- Quelles sont les mécanismes d'intervention de la MERCI de la régulation routière ?
- Quelles sont les représentations sociales que les chauffeurs se font des actions de la mutuelle?

### **III- OBJECTIF DE L'ETUDE**

L'étude sur l'organisation civile et la régularisation routière vise deux (02) objectifs un objectif général et des objectifs spécifiques.

#### **II-1 Objectif Général**

L'objectif général de cette étude vise à analyser les logiques sociales et économiques qui structurent l'implication de la MCRCI dans la régulation routière

#### **II-2 Objectif spécifiques**

Cette étude vise de façon spécifique a :

- Identifier les caractéristiques sociodémographiques des agents de la mutuelle
- Examiner le mécanisme d'intervention de la MCRCI dans la régulation routière

- Déterminer les représentations socioprofessionnelles que les chauffeurs se font des actions de la mutuelle en matière de la régulation routière.

#### **IV-HYPOTHESE DE RECHERCHE**

La participation de la mutuelle à la régulation routière s'explique par des enjeux socio-économiques.

#### **V-MODELE D'ANALYSE**

L'opérationnalisation de l'hypothèse de recherche au plan de vérification de l'hypothèse est un exercice qui consiste à traduire l'hypothèse de recherche en données observables (...)

Cette étape consiste à déterminer les variables, à définir les concepts de l'étude et à dégager les dimensions et les indicateurs de l'hypothèse. La participation de la MCRCI à la régularisation routière s'explique par les enjeux socio-économiques. Il se dégage deux variables :

- ✚ Une variable indépendante : les enjeux socio-économiques
- ✚ Une variable dépendante : la participation de la MCRCI à la régulation

#### **V-1. Tableau 1 : récapitulatif de la variable indépendante**

<b>Concept</b>	<b>Dimension</b>	<b>Indicateur</b>
	Sociale	-Chômage -Dépendance sociale -Pauvreté
	Structurelle	- Amélioration de la fluidité routière -Protéger les recettes journalières des gbaka (mini cars) et des wôrô-wôrô (taxi communal)

Les enjeux socio-économiques		-Diminuer les embouteillages -Un emploi pour les jeunes régulateur de la mutuelle
	Economique	-Pas de rémunération des jeunes régulateurs -La mutuelle constitue une assurance pour les propriétaires de véhicules et les autres adhérents -Rentabilités des véhicules

### V-1. Tableau 2 :Récapitulatif de la variable dépendante

Concept	Dimension	Indicateur
La participation de la MCRCI à la régulation routière	Sociale	-Insertion socioprofessionnelle des jeunes régulateurs -La fluidité routière
	structurelle	-Présence des syndiqués à des carrefours  - Régulation de la fluidité routière

## VI- REVUE DE LA LITTERATURE

La revue de la littérature est le lieu de faire l'état des connaissances sur les écrits antérieurs en rapports avec notre sujet afin de nous constituer un socle théorique fiable.

Se faisant notre revue de la littérature s'est construite autour deux(2) thématiques les questions du secteur de transport routier face au défi de développement et la politique de lutte contre les embouteillages, .

### **VI-1.Secteur du transport routier face aux défis du développement**

La croissance des échanges économiques de l'après-guerre induite par le développement des moyens de transport, ainsi que les problèmes liés à la circulation dans les centres urbains et l'apparition de nouveaux réseaux de transport ont fortement participé à la transformation et à l'accentuation des problèmes liés à l'organisation du transport dans l'espace urbain (Bailly, 1984). Cependant, le rôle important accordé au transport s'est considérablement renforcé ces dernières années d'autant plus qu'un système de transport performant est la condition *sine qua non* de la globalisation de l'économie. Mais les transports ne peuvent et ne doivent être examinés sous le seul angle économique. L'analyse économique ne saurait, à elle seule, définir les contours, la nature et la signification de ce champ d'activité. Certes son éclairage est indispensable, mais l'essence du phénomène requiert des approches différentes (Haeringer, 1980). D'autres enjeux notamment sociaux (le « *droit aux transports* »), spatiaux (consommation d'espace, aménagement du territoire, effet structurant des transports, etc.), environnementaux (bruit, pollution, sécurité) (Merlin, 1991) sont tout aussi importants et méritent d'être analysés.

Par ailleurs le transport est devenu un instrument majeur dans l'organisation volontariste de l'espace. Il joue un rôle indispensable dans sa structuration au travers de ses effets externes, et n'apparaît pas moins primordial pour le développement urbain. La ville source d'emplois, lieu de contact, de créativité, de pouvoir et de décision, est sans cesse soumise à des flux de déplacements dont la gestion échappe par moment aux volontés politiques et devient de plus en plus problématique dans les pays en développement. Les distances

parcourues par jour et par personne ne cessent de croître et les « *territoires du quotidien toujours plus étendu* » (Orfeuil, 1994). La ville, comme le dit Chalas (2000), n'est pas immobile. Elle se transforme au fil du temps dans sa forme, faisant allusion aux paysages et à l'esthétique, mais aussi dans sa structure, son organisation, ses modes de vie, etc. Elle est une perpétuelle réinvention, au sens où elle est le résultat matériel de l'action humaine et pas uniquement d'un héritage du passé. Cette transformation temporelle de la ville n'est pas toujours le fruit d'une volonté urbanistique. En occident, les centres urbains pensés et conçus en fonction des aspirations économiques et sociales, sont actuellement au cœur des flux mondiaux de tous genres (économiques, financiers, technologiques, etc.). Phénomène aujourd'hui omniprésent, la mondialisation ne semble concerner que ces grandes métropoles, qui constituent l'archétype de ces lieux à signification mondiale. Avec l'intégration économique mondiale, ces métropoles se détachent de leur territoire national en se connectant de plus en plus entre elles. Devenues des lieux d'excellence au niveau des infrastructures, de la formation, de la recherche, de la communication, etc., ces « *villessglobales* » (Sassen, 1996) s'affirment aux dépens des Etats, comme des véritables centres de commandement et d'impulsion de l'espace mondial (Baudrand, 2002). Elles forment un « *archipel mégapolitain mondial* » (Dollfus, 1997). Dans le même temps, dans les pays subsahariens, les formes urbaines sont le fruit d'un aménagement collectif, à la fois institutionnel et informel. Elles sont induites en partie par diverses formes d'activités principalement économiques, mais surtout relevant d'un secteur dit informel.

RABIATOU(2010) affirme que le transport routier demeure le mode de transport dominant des hommes et des marchandises en Afrique de l'ouest, une bonne partie du réseau routier n'est pas en bon état malgré ce handicap et les mauvaises conditions de transport, ce réseau assure tant bien que mal le déplacement des personnes des villes. Toutefois, dans plusieurs pays de

l'Afrique les données sur les flux de transport de personnes sont encore inexistantes mais on peut supposer que ces flux sont relativement importants, en l'absence de concurrence du chemin de fer et de la prépondérance de fait de la route.

Une recherche sur cette activité mal connue peut avoir le mérite de mieux cerner les enjeux du développement du transport routier interurbain de voyageurs (TRIV) pour les pays d'Afrique de l'ouest.

A l'instar des autres pays de l'Afrique sub-sahariens voisin, au Niger les activités de transport étaient assurées depuis les années 90 à la fois par des entreprises publiques et par une multitudes de petites entreprises artisanales, travaillant dans des conditions médiocres et exposées à des risques et à des cout élevés.

La libéralisation du secteur des transport au Niger en 1997 a permis l'arrivée d'opérateurs privés, et de manière encore plus significative pour les transports collectifs urbains. On assiste alors à une atomicité de l'offre avec de nombreux artisans transporteurs des surcharge de bus, avec la plupart de temps un transport combiné voyageurs-marchandises dénommé (transport mixte.) le marché est certes ouvert à la concurrence mais il échappe à toute règlementation.

Depuis le début des années 90, à l'instar des autres pays de l'Afrique de l'ouest, le Niger s'est engagé dans des profondes réformes économiques avec la libéralisation de l'économie et la privatisation des entreprises publique dont celle du transport. Le réseau routier s'est agrandi, la politique économique du Niger a favorisé la transformation de ce secteur avec l'entrée de transporteurs.

Selon Catherine RAQUETTE(2013), la majeure partie des déplacements en transport collectifs s'effectuent via le (transport public concédé,) une offre de type semi-formelle constituée de véhicule de petites et moyennes capacités opérées par un grand nombre de petits entrepreneurs privés. Ce type de transport a joué u rrole majeur dans la capitale mexicaine : d'une part, il a été l'une des

conditions de l'urbanisation ; d'autre part, par-delà ces innombrables déficiences, il a longtemps permis à l'ensemble de la population d'avoir la possibilité de se déplacer au sein de cette métropole immense, d'où la régulation de la circulation.

Un plan de gestion ROUTIERE (TOT) est élaboré pour faire face à des perturbations de circulations routière nécessitant une action coordonnée des autorités et des différents services participant à l'exploitation de la route sur un axe ou un réseau déterminé

Le PGT, sous le pilotage d'une autorité coordinatrice, repose sur une organisation opérationnelle qui se compose de deux volets, une organisation décisionnelle des autorités, une organisation fonctionnelle des services pour mettre en œuvre les décisions prises, une organisation spécifique de la communication vers les usagers.

Des mesures d'exploitation coordonnées de gestion de trafic et d'information routière, élaboré à partir d'une concertation inter service et faisant l'objet inter mutuel.

Les PGT existant ou en cours d'étude traite la plus part, les perturbations de niveau régional ou interrégional intervenant sur un réseau autoroutier a fort trafic. Son objectif principal est de gérer la circulation routière en mettant en œuvre, sous le pilotage d'une autorité coordinatrice, des mesures coordonnées d'exploitation gestion de trafic et d'information routière des niveaux internationaux et zonal au niveau départemental.

En revanche, il se positionne comme un plan «de circulation » de niveau régional, complémentaire à tous les plans d'urgence d'interférant sur taxe.

L'objectif principal de ce type de BGT est de gérer pendant des périodes définis des niveaux de trafic important.

Transport urbain et santé des populations : le cas d'Ouagadougou (Burkina Faso) KAFANDO Yamba (2006).

La ville d'Ouagadougou représente avec Bobo-Dioulasso les deux plus grandes agglomérations du Burkina Faso. Dans son étude l'auteur soutient que, les populations de ces agglomérations rencontrent beaucoup de problèmes qui sont inhérents à sa croissance démographique et spatiale soutenue depuis le début des années 1980. En effet, les questions d'approvisionnement en eau potable, s'assainissement, de logement, de transport sont autant de problèmes auxquels la communauté urbaine doit faire face.

La présente étude s'attache à déterminer l'impact de transport urbain la santé des populations avec toutefois un accent particulier sur les accidents de la circulation.

Il ressort de ces travaux que l'impact des transports sur l'environnement urbain et sur la santé des populations est évident : aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique viennent d'ajouter les encombrements de la voirie urbaine et les accidents de la circulation qui restent les conséquences directes les plus visibles des problèmes de transport dans la ville d'Ouagadougou.

Le temps ou l'insuffisance des infrastructures viaire, accroissement numérique des voitures de seconde main et des véhicules à deux roues ainsi que les mauvais comportements des populations expliquent notamment l'importance des accidents de circulation dans la ville de Ouagadougou.

Les accidents de la circulation constituent un problème majeur de santé publique, auxquels la communauté urbaine de Ouagadougou ne peut faire face, au regard d'un certain nombre de facteurs des infrastructures sanitaires.

## **VI-2- Politique de lutte contre les embouteillages**

Jacques CHAMPAUD dans son document intitulé croissance urbaine et transports en commun : les trucks de Tahiti. La ville de Papeete (1) connaît chaque matin des embouteillages impressionnants : sur des kilomètres aux entrées Nord-Est et Sud-Ouest de la ville, les voitures roulent au pas et la R.D.O (2) elle-même malgré ses deux voies séparées et l'absence de carrefours à

niveau est encombrée. Les difficultés de circulation sont particulièrement nettes au moment de la rentrée des classes (entre 7h et 7h 30) et les jours de pluie. Elles proviennent de quatre causes essentielles à savoir l'accroissement continu de la population urbaine (29.000 hab. en 1956, 79.000 hab. en 1977, et vraisemblablement 90.000 hab. en 1981) ; une extension urbaine linéaire le long du virage, très différent selon les communes. Ainsi, la commune de Papeete a perdu 2.000 hab. entre 1971 et 1977 (passant de 25.342 à 23.453) alors que les communes plus éloignées du centre, Paéa et Punaauia gagnaient respectivement 2.200 et 3.300 personnes (soit des taux d'accroissement moyens annuels de 8,4 et 12,6) ; la concentration des activités sur la commune de Papeete, au détriment des habitations, qui entraîne des migrations journalières de travail importantes et enfin le nombre impressionnant de voitures individuelles à Tahiti : on estime en 1979 à environ 30.000 les véhicules en circulation en Polynésie, dont un millier seulement dans les îles extérieures à Tahiti ; Ici l'on évoque la décentralisation des activités dans d'autres zones dans le but de désengager les zones les plus peuplées.

Un comité technique territorial des transports (C.T.T.T.) a été institué : c'est un organisme consultatif présidé par un conseiller du gouvernement qui comprend 6 représentants de diverses administrations (Travaux Publics, Justice, Gendarmerie, Affaires Economiques, Office du tourisme) deux membres de l'Assemblée territoriale, un représentant des usagers et quatre représentants des transporteurs. Il se réunit quatre (4) à cinq (5) fois par an et pour discuter des mesures à mettre en œuvre sur le plan de transport, d'établir des tarifs et de préparer la réglementation des embouteillages ; il joue aussi le rôle de commission disciplinaire.

M. Benma Amar, S. Ellis et C. Dunkerley (2008). Les pays africains sont désavantagés sur plusieurs aspects. Les fonds de développement sont dans leur majorité destinés au financement de projets d'infrastructures alors qu'il existe des gains potentiels engendrés par l'amélioration de la performance des services

de transport. Suite à la déréglementation, l'offre de service de transport est entièrement régie par le marché mais ce dernier ne fonctionne pas de manière efficace et les couts de transport élevés ont un impact sur l'industrie et la mobilité des personnes.

Cet article présente les résultats de recherches menées sur les services de transport urbaines Ouganda. Pour bien comprendre leur fonctionnement, des enquêtes et des interviews ont été réalisées aussi bien dans la capitale Kampala que dans deux zones rurales. L'article a identifié les problèmes majeurs rencontrés par les exploitants et analyse leurs impacts sur les couts d'exploitation des véhicules. L'article examine également la réglementation et l'organisation des services de transport et leur impact sur le taux d'utilisation des véhicules et la réglementation de la circulation.

Les points clés abordés sont les pratiques non-concurrentielles exercées par les syndicats de transport qui contrôlent l'offre ce service ainsi que l'absence de planification et de réglementation de l'activité des transports.

Finalement, l'auteur fait des recommandations portant d'une part des réformes institutionnelles à long terme (changement de a législation, création d'un organisme régulateur et projets de partenariat public-privé) ainsi que sur des actions à courts termes traitant des modalités de financement des véhicules, de la formation des chauffeurs, et des questions relatives à la sécurité et à la fluidité routière.

Pierre Collet (198), les principes, à l'échelle de la ville, qui accompagnent la mise en place du TCSP sont Hiérarchisé la voirie, Développé l'inter modalité ; Limité le stationnement en centre-ville, assurer la priorité au tramway et maitrisé le trafic automobile.

Permise par la mise en place d'un TCSP.

(Le tramway est un chemin de fer à rail plat, au niveau du sol, dont les roues s'insèrent dans un rail à gorge intégré dans la chaussée. Cette innovation technique permet au tramway de circuler sur la voirie urbaine en milieu des

autres circulations, en même temps que sur une voie ferrée classique, sur ballast). En s'en tenant à cette description technique, et en partant de la condition réelle d'exploitation, on peut retenir sept types d'avantages au tramway moderne.

Selon René Passet, qui explique les raisons de son renouveau en Europe occidentale et en particulier en France, depuis les années 1980.

La forte capacité de transport : La capacité d'un tramway moderne est deux à trois fois supérieure à celle d'un bus articulé. Ce qui, dans le cas Dijon avec une structuration des transports collectifs sur certains axes, est une bonne alternative car multiplier le nombre de bus sur ces axes aurait pour effet de créer des trains-bus, c'est-à-dire des bus qui arrivent tous en même temps à cause des feux et des temps de montée-descente aux arrêts.

La régularité liée au site propre : le site du tramway entièrement séparé de la circulation automobile lui garantit une régularité équivalente à celle d'un métro ou d'un train.

Le faible encombrement de la chaussée : six mètres de largeur suffisent pour faire passer une double voie de tramway, car celui-ci a l'avantage d'être guidé par le rail.

## **VII-DEFINITION CONCEPTUELLE**

La définition des concepts a pour but d'éclairer nos champs d'étude, de rendre intelligible notre thème d'étude.

C'est la première et la plus indispensable condition de toutes preuves et de toutes vérifications. Ici l'identification des concepts va nous permettre dans de conceptualiser et d'opérationnaliser les différents concepts qui seront dégagés.

Ce sont entre autres :

- embouteillages.
- Effet chenille

- effet accordéon
- Organisation civile
- Régulation routière

### **VII-1. Embouteillage**

Selon le Grand Robert 200 un embouteillage est un encombrement qui arrête la circulation (des voitures, des piétons...). Il est synonyme de bouchon ou d'un embarras.

Par ailleurs, le concept d'embouteillage est un concept polysémique dont l'appréciation dépend de son utilisateur. Ainsi pour Ortúzar et Willumsen. (1994), « un embouteillage commence quand les niveaux de demandes se rapprochent de la capacité d'une installation, et le temps nécessaire à son utilisation (sa traversée) augmente bien au-delà de la moyenne observée lors de l'utilisation sous faible demande ». Pour lui, on peut entendre par embouteillage la saturation au-delà de la moyenne d'une situation et le temps d'exécution d'un fait. Thomson et Bull considèrent cette définition comme insuffisamment précise car ne permettant pas de déterminer à quel point commence précisément l'embouteillage ; ils proposent « un embouteillage est la situation qui advient lorsque l'entrée d'un nouveau véhicule dans le trafic augmente le temps de trajet des autres ». D'autres définitions, trop précises, deviendraient inapplicables mais il serait également possible de quantifier la leur en déterminant une augmentation du temps de trajet à l'introduction d'un nouveau véhicule, la difficulté étant de déterminer.

A cet effet, l'ouvrage intitulé transport urbain et santé des populations cas de Ouagadougou (Burkina Faso) est de Kafando Yamba : dans cet ouvrage il parle du manque ou insuffisance des infrastructures routières viaire l'accroissement numérique des véhicules de seconde main, le mauvais comportement des automobilistes c'est-à-dire le non-respect du code de la route expliquent

notamment de nombreux embouteillage dans la ville de Ouagadougou (disponible sur [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com))

### **VII-2-L'effet Chenille**

Ralentissement dans un flux de circulation dense sur un axe routier entre deux grands centres urbains. Ce curieux phénomène de circulation est particulier surtout aux autoroutes québécoises. Il consiste à observer un ralentissement progressif sur une base régulière entre deux destinations. Sur un déplacement typique de 200 km il est possible que tout semble bien aller et soudainement l'on observe un ralentissement plus ou moins rapide, qui peut même provoquer un arrêt complet d'une des directions d'une autoroute. Puis progressivement l'ensemble des véhicules recommence à accélérer. Il arrive parfois que le flux de circulation ne permettra pas de dépasser plus de 70 km à la reprise à la suite d'un arrêt complet. Certains conducteurs tentent alors de reprendre leur rythme de croisière plus rapidement que les autres et ils provoquent ainsi de nouveau un ralentissement, même un autre arrêt souvent à moins de 5 km du premier. Une fois le phénomène enclenché l'arrêt complet pourra se produire plus d'une fois avant d'arriver à la destination, d'où le nom de l'effet chenille. La résultante de cela sera un parcours d'une durée plus longue souvent il en demande de 20-30 minutes de plus pour un déplacement de 250 km et une fatigue accrue reliée à une plus grande attention nécessaire que la normale. Un autre phénomène un peu identique se produit aussi en milieu urbain aux heures de pointe, il s'appelle l'effet accordéon mais celui-ci est habituellement ponctuel et non répétitif (disponible sur [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)).

### **VII-3-L'effet accordéon**

Ralentissement dans un flux de circulation dense sur un axe routier urbain souvent observé aux heures de pointe Contrairement à l'effet chenille celui-ci ne se produit que sur des trajets de courte durée en milieu urbain. Ce terme est très

souvent utilisé par certains chroniqueurs de circulation des grands centres (disponible sur [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)).

#### **VII-4-Organisation civile**

Selon ALPE. Y.et al (2007), les premières tentatives d'études systématiques des organisations sont celles de Weber qui analyse la bureaucratie comme une organisation rationnelle en finalité, et celle de Frederick Winslow Taylor, dont le but est de rendre l'entreprise plus efficace.

Cette branche de la sociologie commence à se développer véritablement dans les années 50 aux Etat Unis. Son domaine est alors la bureaucratie dans les entreprises et les administrations. Elle a ensuite donné naissance en France à la sociologie des entreprises, apparues dans les années 80, dans un contexte idéologiques de réhabilitation de l'entreprise et de la société sous l'angle culturel et social. La sociologie des organisations s'intéresse au départ prioritairement à l'entreprise, et l'organisation est définie comme « un ensemble humain structuré, autonome, géré et finalisé, qui existe pour produire un résultat qui lui est extérieur, et qui ne peut être rattaché à un tel ou tel membre en particulier ». Sa fonction principale est, selon Peter Drucker, cité par ALPE. Y.et al (2007 « de rendre le savoir productif. Plus le savoir est spécialisé, plus les organisations sont efficaces.

De ce fait, nous pouvons comprendre une organisation civile comme cohérent d'action visant à atteindre un ou plusieurs objectifs par la mobilisation des moyens par les acteurs sociaux dans le cadre d'une structure plus ou moins hiérarchisée

Dans ce cas l'étude des conditions nécessaire à la coopération dans un groupe humain pourrait être le fil conducteur et le champ de la sociologie Amblard (1996).

Alexis de Tocqueville, plus tard, a considéré l'organisation civile comme le lieu de naissance et d'exercice des vertus citoyennes, telles que la participation. Ainsi, pour lui c'était l'École de la Démocratie et de la Liberté». Grâce à cette idée, l'organisation civile devint de plus en plus une instance politique publique, qui observait et critiquait les agissements de l'État.

Le philosophe Georg Hegel, lui aussi, eu sa propre interprétation du concept de société civile. D'après Hegel, ce concept désignait un espace indépendant, hors de la sphère naturelle de la famille et de la sphère, plus élevée, de l'État: les citoyens peuvent, en tant que personnes privées, y poursuivre leurs intérêts particuliers légitimes (en premier lieu, leurs intérêts économiques), apaiser leurs différends et dans une certaine mesure, régler leurs affaires. L'organisation civile jouait le rôle, dans la structuration de ses intérêts, d'intermédiaire entre l'individu et l'État.

«L'organisation civile» est une expression qui est devenue de plus en plus à la mode, ces dernières années. Notons que tous ceux qui en parlent ne définissent pas le concept de la même manière. Ce qui, justement, ne facilite pas l'utilisation ou la compréhension du concept de L'«organisation civile» (disponible sur [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com))

### **VII-5-Régulation routière**

Le concept de régulation a fait l'objet dans la littérature récente d'un important nombre de travaux consacrés à la genèse, au contenu et aux enjeux théoriques de ce concept. Très peu d'études concernant les sciences politiques, la géographie et l'économie tiennent compte des dimensions spatiales des processus enclenchés (Dubresson et Jaglin, 2002). Outre la relative importance accordée par ces disciplines à l'aspect sociologique, ou du moins, à l'impact de ce concept sur la spatialisation des phénomènes, les sociologues eux-mêmes se sont presque désintéressés de cette notion.

En réalité, ce concept tire toute son importance des sciences sociales, en particulier les sciences économiques. Bremond et Geledan (2002), assimilent la régulation à un thermostat. «*Si la température ambiante s'élève à un niveau jugé trop important, le thermostat arrête ou réduit le chauffage ; si la température devient trop faible, le thermostat rallume le chauffage ou accélère la chauffe. Il s'agit d'atteindre un objectif en déclenchant des actions qui vont modifier la situation observée pour la rapprocher de la situation désirée*». Dans ce cas, la régulation peut être définie comme l'action de régler un phénomène. On parlera par exemple en économie, de régulation par le marché, qui consiste à confier au libre jeu du marché ce rôle de régulateur : la flexibilité des prix assure, dans la logique libérale, le maintien des grands équilibres (emploi, prix, commerce extérieur...).

En droit, le terme régulation est défini par Frison-Roche (2000) « *comme ce qui intervient*

*lorsqu'un système ne peut produire par ses seules forces son équilibre optimal* ». En géographie la régulation désigne une action visant à contenir un phénomène entre des limites acceptables ou fixées, qui sont à régler (Ferras, Brunet et Thery, 1992). L'approche géographique du terme nous fait penser aux systèmes géographiques car tout système observable a sa régulation, sans quoi il ne durerait pas et ne serait ni observable, ni gouvernable. Toutefois, le concept de régulation demeure rarement territorialisé, sauf dans quelques analyses pionnières sur les municipalités étatsuniennes, sur les localisations d'investissements dans les espaces urbanisés ou sur les relations salariales. On parlera alors de régulation à l'échelle locale qui relève dans un premier temps de l'ordre du politique qui concerne l'arbitrage entre compétitivité économique et équité sociale, et dans un second temps de l'ordre géographique, qui renvoie aux dimensions spatiales et au contrôle des processus en cours (Dubresson et Jaglin, 2002).

En sociologie La régulation serait un ensemble de mécanismes juridiques, économiques et politiques et sociales auxquels, dans un contexte de changement, recourent les pouvoirs publics locaux pour stabiliser les antagonismes, assurer la reproduction mutante et/ou la transformation d'un système social. Le renforcement du rôle des collectivités peut également s'accompagner d'un mode de régulation impliquant davantage la population, destiné à garantir la cohésion sociale et l'adhésion autour de la gestion des services urbains (Dubresson, 2004).

Lorsque cette régulation formelle est incapable d'assurer l'équilibre souhaité, se met en place une régulation spontanée et non planifiée, qualifiée de régulation informelle (Scott, 1999). A la régulation de l'Etat s'oppose une régulation informelle dont les manifestations, dans certain cas, se présentent comme des savoir-faire tacites qui ne sont pas codifiés ou centralisés de manière formelle. Cette régulation ne serait plus seulement étatique ou publique mais aussi individuelle ou collective.

Partant de ces définitions, la régulation routière dans le cadre des transports urbains serait l'ensemble des mécanismes légaux, économiques et politiques utilisés par les gouvernements pour superviser les actions des acteurs des transports publics. Les transports dans les villes africaines comme Abidjan ne sont plus assurés par les seules entreprises. Le formel perd de plus en plus de place dans les modes de déplacement de la population. Les difficultés et les problèmes de déplacement ont amené à libéraliser ce secteur, d'où la naissance d'une multitude de petits propriétaires, comme dans la régulation informelle décrite par Scott (1999). Désormais la régulation se fera par le libre jeu du marché, faisant apparaître une domination de plus en plus marquée du secteur dit informel comme le MERCI.

## **CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE**

Cette partie du travail consiste à délimiter les champs de l'étude à présenter les techniques et outils d'enquêtes ainsi que les techniques et outils d'enquête ainsi que la méthode d'analyse.

### **I- DELIMITATION DU CHAMP DE L'ETUDE**

La délimitation du champ de l'étude renvoie à décrire l'espace géographique et social dans le but de circonscrire le domaine de la recherche.

#### **I-1 Champ géographique**

Notre étude porte sur la régulation routière faite par la MCRCI dans la commune de Yopougon. Ainsi cette commune est l'une des treize communes d'Abidjan où les embouteillages semblent le plus se ressentir.

Le choix de cette commune s'explique par le fait que, elle est non seulement le siège de la MCRCI mais est aussi la commune la plus peuplée du district d'Abidjan.

#### **I-2 champ sociologique**

Il s'agit de déterminer les acteurs susceptibles de produire des réponses aux questions qu'on se pose dans le cadre de l'enquête. Ainsi notre champ sociologique est composé de quatre (4) catégories d'acteurs :

- les responsables de la structure, ayant les prérogatives de l'organisation et de la gestion de l'activité de la structure ;
- les agents de la structure qui assurent la régulation routière.
- les automobilistes et les usagers;
- les agents de la police commis à la régulation routière.

## **II- TECHNIQUES DE COLLECTES DES DONNEES**

Les données de l'étude ont été recueillies au moyen de plusieurs techniques. Il s'agit de la documentation écrite, de l'observation de l'enquête exploratoire du guide d'entretien et de l'entretien dans le cadre d'une étude quantitative, l'objectif est de comprendre les phénomènes sociaux, de saisir les causes, les motivations aux travaux des opinions, des interviews recueillies lors de la collecte des données.

### **II-1 La recherche documentaire**

Cette étude a porté essentiellement sur la documentation écrite à savoir les documents scientifiques et administratifs.

Au niveau de la documentation scientifiques, les documents mobilisés sont les ouvrages généraux, les thèses de doctorats, les mémoires, les articles scientifiques, les rapports de recherches. Tous ces documents ont permis dans le cadre la recherche de passer en revue les différentes approches des concepts tels que la régularisation routière, l'organisation civile, l'embouteillage, l'insertion socioprofessionnelle des jeunes régulateurs, les statistiques sur le niveau des embouteillages dans les pays en développement et les analyses des politiques de régularisation routière facteur de la persistance des embouteillages afin de nous permettre de constituer une base théorique bien fondée.

Les ouvrages méthodologiques ont également été mobilisés dans le but de chercher les différentes démarches méthodologiques à suivre dans l'élaboration d'une science sociale et sociologique particulière.

Au niveau de la documentation administrative, les documents mobilisés sont les rapports d'études, les revues, les documents statistiques et mémoires. A ce niveau les services de la documentation sur les embouteillages et la régularisation routière ont été d'un apport considérable. Pour compléter ces sources nous avons aussi eu recours à des données informatiques par le biais de l'internet (Google, Wikipédia, Mozilla, Firefox.)

Les documents mobilisés abordent les sujets qui concernent :

- Le secteur du transport face aux défis du développement
- Les difficultés de formalisation de l'économie informelle
- la régularisation routière forme de solutions aux embouteillages
- les politiques de lutttes contre les embouteillages
- le financement des projets de régularisation routière.

## **II-2 guide d'entretien**

Nous rappelons que le guide d'entretien est un ensemble de questions directives et thématiques en rapport avec l'objet d'étude et qui permet dans le cas d'une étude qualitative de fournir des informations relatives au sujet de recherche. En d'autres termes, il s'agit d'un ensemble de question ouverte laissant la latitude voire la liberté à l'enquête de s'exprimer, de donner son point de vue...

Dans le cadre de cette étude, deux guides ont été élaborés :

Le premier a été adressé aux responsables de la structure. Les différentes questions posées ont permis de connaître la structuration de la mutuelle, le mode d'accès à la MCRCI ainsi que le bilan des actions de la structure.

Le second guide a été adressé aux jeunes qui font la régularisation routière, ces jeunes régulateurs sont classés en deux catégories.

D'abord, ceux qui sollicitent la MCRCI dans leur stratégie d'insertion professionnelle. Les questions abordées ont porté sur les modalités accès à la structure, la motivation ainsi que les représentations sociales liées au service de la MCRCI, ensuite un autre guide a été adressé à ceux qui n'ont pas recours à la structure dans leur stratégie d'insertion professionnelle. Les questions ont portées sur les motivations aux services de la régularisation routière, les présentations sociales liées à l'embouteillage.

### **II-3 L'observation**

Le type d'observation mené dans le cadre de cette étude est l'observation directe. Cela s'est matérialisé par notre présence récurrente sur les différents carrefours tenus par le MCRCI et plus particulièrement au carrefour de l'antenne du Maroc de Yopougon. Cela nous a permis de voir sur une période de deux mois les attitudes et comportements des responsables de la mutuelle à l'égard des régulateurs, l'engouement au niveau des jeunes régulateurs. Le mode d'organisation des prestations au sein de la cellule de régulation. C'est-à-dire les différentes procédures à suivre pour réussir la régularisation routière au carrefour de l'antenne de Maroc et ailleurs afin d'augmenter les recettes des minicars appelés Gbaka et des taxis communaux appelé wôrô-wôrô de la mutuelle et de participer à leur insertion socioprofessionnelles. Cette procédure s'achève après l'obtention de la MCRCI. Bref il a fallu se rendre plusieurs fois à la direction situé derrière le Cinéma Dialogue à environ 150 m du carrefour Kenya et au carrefour de l'antenne du Maroc.

### **II-4 Entretien**

Le guide d'entretien est un ensemble de questions directive thématiques se rapportant sur l'objet d'étude. Il s'agit d'un ensemble de question ouverte laissant la latitude à l'enquêté de s'exprimer librement. Cette technique a permis d'avoir des contacts directs avec les enquêtes. Le type d'entretien utilisé est l'entretien semi-directif. Cette technique a permis de se familiariser avec les responsables de la structure ainsi que certains régulateurs de la régularisation routière. Bref l'entretien a donc permis de recueillir des informations détaillées de la MCRCI et sa cellule de régulation.

Au niveau des jeunes interrogés cette technique a également permis de saisir le sens des cations des enquêtes, de comprendre les systèmes de représentations, leurs opinions, leur perception de la MCRCI.

## II-5 L'échantillonnage

L'échantillonnage se définit comme un sous ensemble d'éléments d'une population. Quant à la technique, elle apparaît comme l'ensemble des procédés utilisés dans la sélection de ce sous ensemble de la population à étudier en vue de constituer un échantillon, DEPELLEAU, F (2000).

Cette technique permet au chercheur de travailler sur une catégorie précise d'unités au sein d'une population mère qu'il considère comme la plus concernée par le phénomène social étudié.

Dans le cadre de cette étude, l'ensemble des acteurs qui interviennent directement ou indirectement dans la régulation routière apparaît comme la population mère. De cette population nous avons extrait des acteurs de la mutuelle qui s'adonnent à la pratique de la fluidité routière qui semblent être une population la plus importante dans la réduction des embouteillages. Ainsi ces acteurs ont été enquêtés à partir d'un choix raisonné. En effet, cette procédure d'échantillonnage non probabiliste consiste à sélectionner cette catégorie comme type de population cible. Dans cette logique, ces acteurs constituent une catégorie sociale typique à notre sujet.

Pour la taille, il est question de déterminer le nombre d'unités que l'on trouvera dans l'échantillon. Pour y arriver, c'est la théorie de la saturation qui a été privilégiée puisqu'il s'agit d'une étude qualitative. Autrement dit on parle de théorie de la saturation le recueil des données s'arrête après que l'analyse du matériel n'apporte plus d'éléments nouveaux. A ce niveau 30 acteurs impliqués dans la régulation ont été interrogés dont 04 personnes responsables administratives de la mutuelle, ensuite 20 jeunes présents sur les carrefours, site de régulation, puis quatre (04) autres membres de la mutuelle et enfin deux (02) agents de la police nationale

## **II-6 La phase de l'enquête**

Après la première phase qui consiste à construire théoriquement l'objet de l'étude, le chercheur se doit de prendre contact avec le terrain afin de récolter des informations. Cette étape de la recherche appelée phase de l'enquête prend en compte la pré-enquête et l'enquête proprement dite.

### **II-5-1 l'enquête exploratoire**

C'est un procédé qui consiste à prendre connaissance avec le champ géographique et social de l'étude pour recueillir les premières informations afin de faire ressortir le problème et la faisabilité de l'étude. Cette étude a été menée du 5 au 13 avril 2018 sur les différents carrefours où les jeunes régulateurs exercent et plus précisément au carrefour phénix et au siège de la mutuelle. C'est la période consacrée au dépôt des courriers au siège de l'institution, aux premiers entretiens avec les responsables ainsi que les jeunes régulateurs de la circulation.

### **II-5-2 L'enquête proprement dite**

Elle constitue la phase de concrétisation de la recherche. C'est la phase de la soumission de la population au test empirique. Autrement dit l'enquête est l'étape au cours de laquelle le chercheur entre en contact avec le champ de l'étude afin de recueillir les informations nécessaires à la réalisation de l'étude.

Ainsi sur la base d'un échantillon constitué, il a été question de se rendre sur le terrain afin de soumettre la population aux questions. Pour ce qui concerne cette étude et au regard du choix de la recherche qualitative, l'enquête s'est appuyée sur un guide d'entretien. L'objectif est de déterminer les enjeux socio-économiques qui structurent l'implication de la mutuelle dans la régulation routière.

L'enquête dans le cadre de cette étude s'est déroulée sur deux (02) mois c'est-à-dire du mois Juin et Juillet 2018.

Par ailleurs les entretiens véritables ont constitué la deuxième phase de l'enquête. Elles se sont déroulées chaque fois que nous nous sommes présentés dans les locaux de la structure. Les entretiens ont également été réalisés auprès des jeunes régulateurs de la circulation au carrefour de l'antenne de Yopougon Maroc.

Ces entretiens ont permis de recueillir des avis sur les difficultés de la régularisation routière ou le fonctionnement de la régularisation routière avec les jeunes régulateurs de la mutuelle sur le problème de leurs insertions socioprofessionnelles à travers la régulation routière.

Les représentations sociales liées à la régularisation routière ;

Les entretiens ont permis également présenter la MCRCI sa relation avec les autres structures de la régularisation routière, de saisir les actions menées par le MCRCI pour réduire des embouteillages.

Ainsi selon le directeur de le MCRCI, la MCRCI a enregistré au cours de l'année 2013-2014 les chiffres suivants :

Nombres de jeunes régulateurs recrutés 50

Le nombre de ticket vendu par jour est environ 200 tickets estimé à 40.000f (quarante mille francs CFA)

Personnes reçues, conseillées et orientées par la MCRCI sont 1500 personnes c'est-à-dire les jeune en quête d'emploi et les propriétaires de Gbaka et Wôrô.

Les difficultés rencontrées dans la réalisation de cette étude sont entre autre à la lenteur et la lourdeur dans le traitement des courriers, de la réception des attestations de recherche jusqu'aux entretiens, il a fallu plus de deux mois et demi et cela malgré notre présence répétée pour suivre l'évolution des courriers adressés à l'institution.

Nous avons déposé une copie d'autorisation de recherche le 05 Mai 2016 au siège de la mutuelle après plusieurs semaines nous avons été reçu par le responsable adjoint de la MCRCI en la personne de monsieur BAMBA Chaibou le 08 juin avec lui nous avons eu quelques informations qui nous ont permis de

commencer le travail. De la réception de l'attestation de recherche jusqu'aux entretiens il nous a fallu plus de deux mois malgré notre présence répétée pour poursuivre l'évolution des courriers adressés à l'institution.

L'étude portant sur l'institution, il était difficile pour les responsables des services détachés notamment le personnel des délégations de fournir des informations sans l'accord préalable des responsables hiérarchiques. Ceux-ci nous ramenaient toujours à la direction ou les courriers étaient bloqués pour raison de procédure administrative. Cependant contrairement aux autres services de documentation a été sans difficulté à cause de la disponibilité des agents qui ont proposé des documents en rapport avec l'étude, ce qui a d'ailleurs facilité la construction de la revue de littérature.

## **II-7 Dépouillement des données et méthode d'analyse.**

Dépouillement des données de l'enquête de dépouillement et données est une technique de classement des données recueillies lors des tests empiriques dans le cadre de la présente étude, les entretiens ont été enregistrés à l'aide d'un téléphone mobile. L'objectif est de ne pas perdre de vue les explications et certains détails importants que peut donner l'enquête. Ensuite, les données recueillies au cours de l'enquête ont été choisies, classées selon les thématiques ainsi que selon leur importance et leurs pertinences pour afin d'être analysées. Dès que la phase de la transcription terminée il a été question de faire l'analyse des données en menant en évidence l'esprit scientifique.

### **II-7-1 Méthode d'analyse**

Pour N'da (2002), « la méthode est une démarche de l'esprit, un ensemble d'opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre les vérités qu'elle poursuit ; les exprimer, les vérifier. C'est une procédure logique

que développe et emprunte une discipline. En sciences sociales on dispose d'un éventail de méthode pour analyser les phénomènes sociaux » (p-52).

Pour notre objet d'étude, nous avons utilisé la méthode compréhensive. Cette méthode à une spécificité que nous allons faire ressortir tout en donnant les raisons qui ont motivé notre choix.

### **II-6-2 La méthode compréhensive**

La notion de « *sociologie compréhensive* » a été introduite par le sociologue allemand Max Weber. Pour lui, la sociologie doit être compréhensive et explicative (Montoussé et Rénouard, 1997). C'est-à-dire que le sociologue doit non seulement comprendre les phénomènes sociaux, mais aussi doit pouvoir les expliquer en faisant intervenir les relations de causalité. Il s'agit, pour lui de comprendre les raisons de l'action, d'en expliquer l'origine et le déroulement des effets. Weber définit de ce point de vue la sociologie comme « *une science qui se propose de comprendre par interprétation l'activité sociale et par là d'expliquer son déroulement et ses effets* » (Economie et Société, 1922). Pour comprendre le sens que l'acteur attribue à son action, le sociologue doit pouvoir utiliser un outil qui lui est propre que Weber appel « *l'idéale-type* ».

Il entend par idéal-type une représentation simplifiée de la réalité construite en négligeant tout ce qui est caractéristique du phénomène étudié en accentuant au contraire ses traits spécifiques. Il s'agit d'une construction théorique (un tableau pensée) obtenu en accentuant les traits essentiels d'un phénomène social en fonction des objectifs du chercheur qui étudie t ce phénomène et en suppriment tout ce qui peut paraître accessoire. Ainsi pour Weber, la sociologie est la science de l'action sociale (action sociale entendu comme l'activité qui se rapporte au comportement d'autrui et qui a une signification pour l'individu), il faut donc partir des motivations, des intentions, des stratégies des individus pour comprendre leurs actions et expliquer les phénomènes sociaux.

En conséquence, nous devons nous placer du point de vue des acteurs, entre autre les acteurs de la structure MCRCI dont le comportement nous intéresse afin de chercher le sens et les motifs de leurs actions.

Considérant les acteurs de la zone étudiée comme rationnel c'est-à-dire capable de choisir ce qui leur convient le mieux, ils justifient leur action par les différentes difficultés rencontrées antérieurement dans la régulation routière par les structure commis à cet effet et qui impactent sur leur économie. A cet effet, l'approche compréhensive nous permet de découvrir les facteurs socio-économiques et politiques qui ont favorisé les relations entre la MCRCI et la régulation routière dans le cadre des embouteillages.

**DEUXIEME PARTIE :**  
**PRESENTATION DE LA STRUCTURE**

# **CHAPITRE I : CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUE DE LA COMMUNE DE YOPOUGON**

## **I-1 Historique de la commune de Yopougon**

La commune de Yopougon était essentiellement peuplée de tribus Tchamans et Attiés constituées de pêcheurs et agriculteurs avec une population de près de 50.000 habitants. Ainsi dans la deuxième moitié du XXe siècle, précisément après l'indépendance de la Côte d'Ivoire en 1960, la ville d'Abidjan va connaître une immigration sans précédent de toutes les populations ivoiriennes. Par ailleurs cette commune regorge un ensemble de la population ivoirienne de toutes les couches sociales dont les plus sont celles venant de l'ouest de la Côte d'Ivoire.

## **I-2 Population et démographie**

La commune de Yopougon est l'une des treize (13) communes que comporte le district d'Abidjan. Elle se caractérise comme la plus grande commune dudit district. Elle apparaît comme ainsi comme une véritable ville à l'intérieur d'une ville. Située à l'Ouest de la zone géographique d'Abidjan Nord, elle se positionne entre la forêt du Banco et la Lagune Ébrié. En effet, selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 1998, la commune de Yopougon comptait plus de 688235 habitants et était établie sur une superficie de 153,06 km<sup>2</sup>. Aujourd'hui, avec le RGPH-2014 cette population est estimée à plus de deux (2) millions d'habitants. Ce qui lui confère une densité moyenne de 13066,78 habitants au km<sup>2</sup> dont 51% de femmes et 49% d'hommes. La population de moins de vingt (20) ans de Yopougon représente 56% de la population de la commune.

Elle est aussi marquée par une forte diversité relativement forte d'ethnies ivoiriennes et de communautés étrangères. Sa démographie a subi une importante croissance. Elle est passée de 94000 habitants en 1975 à 379373 en

1988, soit 191624 hommes et 187749 femmes et en 1998 à 688235 habitants, soit 341823 hommes et 346412 femmes selon l'Institut National de Statistique (1998) (INS).

Sur la base d'un taux de croissance annuel de la population abidjanaise de 3,7% entre 1995 et 2000, et de 3,2% entre 2000 et 2005 selon les Nations Unies (2006), la population de la commune de yopougon pourrait être estimée à plus de 1.500.000 habitants en 2008. Aujourd'hui, selon le RGPH-2014 cette population est estimée à plus de 2.000.000 habitants. Ce qui fait une densité de 13066,78 habitants au km<sup>2</sup>, dont 51% de femmes et 49% d'hommes ; et la population de moins de vingt (20) ans représente 56% de la population.

Aussi cette commune renferme une part importante des unités informelles soit 21,1/ après la commune d'Abobo selon l'AGEPE, (2008).

### **I-3 Aspect économique de la commune**

La commune de Yopougon regorge d'énormes potentialités à caractère économique. En plus d'être la plus grande commune de la Côte d'Ivoire, elle dispose de la plus grande zone industrielle du pays. Cette zone regorge plus de trois-cent (300) entreprises relevant de divers secteurs d'activités. Notons également la présence de plusieurs services commerciaux sur toute l'étendue de l'espace communal de Yopougon. Ce sont entre autre des marchés des institutions bancaires.

## **II- PRESENTATION DE LA MCRCI**

### **II-1 Historique et objectifs de la MCRCI**

La Mutuelle des Chauffeurs Roulant de Côte d'Ivoire a été créé le 15 Janvier 2007 dans le but d'apporter un plus aux différentes structures de Yopougon déjà existantes par le décret N° 93-221 du 15 Mars 2007 et placée sous la tutelle du

Ministère du Transport ; de l'économie et des finances, du Ministère de l'emploi, des affaires sociales et de la solidarité.

La MCRCI est par ailleurs un établissement privé à caractère industriel et commercial. Sa création entre dans le cadre des réformes du secteur du transport ; de l'emploi et répond à la volonté du Ministère du transport de mettre en œuvre une politique globale pour soutenir la régulation routière par cette mutuelle ; et cela pour faire face d'une part aux embouteillages que l'on rencontre dans la commune de Yopougon et d'autre part à la complexité croissante de la question de l'insertion socioprofessionnelles des jeunes régulateurs. En 2010 la MCRCI a été révisée en certains de ses articles notamment les articles 2 et 11 puis en 2012 elle sera réorganisée et restructurée par le décret 2012-1030 du 24 octobre 2012 au niveau de ses attributions, son organisation et son fonctionnement.

La MCRCI est un établissement à caractère privé industriel et commercial. Son siège se situe derrière le Cinéma Dialogue de Yopougon à environ 150 m du carrefour Kenya.

La mutuelle fait la régularisation routière aux carrefours suivants : Kenya, Phénix, Mosquée Koudous, Amondji, l'Antenne de Maroc. Lubafrique, Texaco.

Cette étude présente porte essentiellement sur le carrefour phénix de Yopougon situé au quartier Sogefia Solicu2 environ 01 km du carrefour keneya. Non seulement à cause de sa proximité géographique mais surtout parce qu'il se trouve au centre de Yopougon de ce fait il présente un bassin important pour les embouteillages.

Enfin la motivation pour le choix de cette commune se justifie par le fait que Yopougon est la deuxième agglomération la plus peuplée d'Abidjan après Abobo

Avec environ 688.235 habitant selon le recensement général de la population en 1998. Cette commune regorge un nombre important de transporteur, de

véhicules de transport en commun comme les mini car appelé Gbaka et les taxis communaux appelés Wôrô-wôrô. Cette importante population de transporteur constitue un réseau important pour les embouteillages.

## **II-2 Situation et caractéristique de la MCRCI**

Le champ social concerne la population cible, c'est-à-dire l'ensemble des responsables de la structure ainsi les jeunes qui font la régularisation routière.

Au niveau de la structure l'étude est porté sur:

Les Responsables de la direction générale de la MCRCI situé derrière le Cinéma Dialogue de Yopougon à environ 150 m du carrefour Kenya

Les chefs de délégations et principalement les conseillers à la régularisation routière.

- ❖ Au niveau du responsable de la MCRCI il s'agit de saisir d'abord des motivations liées à la création de la mutuelle ; ensuite les informations auprès de cet acteur nous permettent de savoir pourquoi la mutuelle fait la régulation routière. Enfin cet acteur permet de savoir les différentes actions menées au niveau la régulation routière par la mutuelle.
- ❖ Au niveau des jeunes régulateurs l'étude a porté sur :
  - Des jeunes régulateurs qui sollicitent les services de la MCRCI
  - Des jeunes régulateurs qui font la régularisation routière dans un but d'insertion professionnelle
  - Les jeunes régulateurs rencontrent quelques difficultés au cours de l'exercice de leur service

Au niveau de ces jeunes il s'agit de fournir des informations d'abord sur les motivations à la régulation, ensuite de savoir ce qui les rattachent à ce service non rémunéré enfin la motivation de la participation de la mutuelle à la régulation routière.

Ce sont ces différents acteurs qui font l'objet d'étude pour comprendre les motivations sociales du recours à la MCRCI dans la régularisation routière. Les

informations recueillies auprès de ces différents acteurs sociaux ont permis de saisir les différentes perceptions qu'ils ont d'une part des régulateurs et d'autres parts les représentations sociales qu'ils se font des offres de la MCRCI.

Ces données serviront à analyser les logiques sociales du recours ou non de la régularisation routière aux services de MCRCI;

## **CHAPITRE II : STRATEGIE D'ACTION DE LA MCRCI**

(Mutuelle des Chauffeurs Roulant de Côte d'Ivoire)

### **I I-1 Cadre et stratégies d'intervention de la MCRCI**

D'abord les initiatives, les activités et les actions de la MCRCI s'inscrivent dans le cadre global des grands axes et des orientations de la politique nationale du ministère du transport en matière de la régulation routière.

Ensuite, elle intervient en faveur des minicars communément appelés Gbaka et les taxis communaux appelés Wôrô-wôrô et son soutien se caractérisent par un appui et un apport aux chauffeurs et aux régulateurs objectifs et mesure à forts impacts de développement de la mutuelle et de l'insertion socioprofessionnelle des régulateurs.

Elle entretient des relations fortes les organisations et structures dont le concours est indispensable à la réussite de son action.

Enfin les actions de la MCRCI sont guidées par les attentes fortes tant au niveau des autorités des transporteurs qu'au niveau des usagers. Au niveau des autorités des transporteurs de la MCRCI leur permettent d'assurer la relance de la dynamique de projet de la création de la cellule de régulation. Au niveau des usagers notamment les consommateurs des services de la MCRCI. Les actions de la structure permettent de lutter contre les embouteillages grandissants dans la commune de Yopougon et de créer les conditions d'insertion professionnelle des régulateurs. Pour y parvenir, la MCRCI utilise des moyens qui sont le fait

de déployer les jeunes régulateurs de la circulation aux différents carrefours comme Kenya, Phénix, Mosquée Koudous, Amondji, l'antenne de Maroc, Lubafrique. Texaco ; de 6 h 30 min à 21 heure tous les jours de la semaine. La participation de ces jeunes à la régulation a pour but d'assurer les recettes des chauffeurs (Gbaka : 22.000 F CFA par jour et Wôrô-wôrô : 14.000 F CFA par jour) et aussi de se faire un emploi pour les régulateurs. En plus de la régulation, il procède à la vente des tickets à hauteur de 200 F par ticket c'est-à-dire tout véhicule qui travaille doit s'acheter un ticket de 200 F. l'achat de ces tickets constitue une cotisation dans le but de soutenir la caisse commune de la mutuelle.

## **II-2 La nature et la qualité des services de la MCRCI aux enjeux stratégiques de la régulation routière**

La MCRCI est un établissement privé à caractère industriel et commercial. En tant que tel, assure l'intermédiation entre les chauffeurs, les clients les autorités du ministère du transport, les jeunes régulateurs et les automobilistes. De ce fait elle intervient dans deux domaines principaux :

- Le domaine du chauffeur de Gbaka et de Wôrô-wôrô la mutuelle est une assurance, elle plaide leur cas auprès des autorités du ministère du transport et de Yopougon, à travers la vente de tickets à hauteur de 200 F, ils se soutiennent financièrement en cas de difficultés rencontrées hors du service c'est à le cas de décès d'un membre ou d'un parent.
- Au niveau de la régulation routière, la régulation est faite dans le but d'assurer la fluidité routière de réaliser les recettes journalières et surtout dans le but de faire un emploi pour certains qui ne sont pas propriétaires de véhicule c'est-à-dire certains jeunes en quête d'emploi qui sollicite la mutuelle. Ces jeunes n'ayant pas de salaire auprès de la mutuelle participent à la régulation d'abord dans le but de s'occuper et ensuite chercher à s'insérer dans le tissu

professionnel. Pendant la régulation ils se font des amis, des relations afin de se trouver un emploi rémunéré. Parmi ces jeunes il y a certains qui ont des diplômes universitaires, BAC, BEPC... . ce qui sous-tend que les offres d'emploi de la mutuelle sont essentiellement de sous emplois. Il s'agit en effet des emplois sans salaire et surtout avec des conditions de travail beaucoup plus précaires. De plus, la faiblesse économique de la MCRCI constitue une barrière pour la prise en charge des régulateurs de la circulation.

### **II-3 Les modalités d'accès aux services de la MCRCI**

Toute institution sociale est socialement construite sur un ensemble de règles, de principes de normes et valeurs qui définissent le mode de fonctionnement et justifie son ouverture et ou sa fermeture aux acteurs sociaux qui l'a sollicitent. Ainsi l'accès à la MCRCI passe par un ensemble de procédures, administratives. D'abord : l'inscription au service de la MCRCI demande des documents suivants :

- Un extrait d'acte de naissance
- Trois (03) photos d'identité
- Une photocopie de la pièce d'identité, du permis de conduire
- Une somme de 500 F pour les frais de dossiers

La fourniture de ces documents donne aux clients, c'est-à-dire les ayants recours à la MCRCI, le droit à la carte de membre MCRCI ce qui leur permet de bénéficier des prestations de la structure. Il s'agit d'une part des conseils de la structure sur les différents mécanismes de fonctionnement de la régulation routière. La procédure d'inscription apparaît simple au regard des documents fournis pour l'accès aux services de la structure. La facilitation des procédures administratives permet aussi de donner la possibilité à toutes les catégories sociales des prestations de la structure.

## **CHAPITRE III : LA STRUCTURATION DE LA MCRCI**

La MCRCI est une institution sociale qui a une organisation et un mode de fonctionnement. Ce chapitre se consacre à la présentation de l'organigramme de l'institution, les services ainsi que les différents programmes.

### **III-1 L'organisation de l'institution**

La MCRCI est composée de deux (02) organes qui se structurent comme suite :

- L'organe premier
- Conseil de gestion

Cet organe présente la caution morale et financière de la structure. Il est chargé de valider tous les programmes d'activité de la MCRCI de valider le budget de fonctionnement de la MCRCI. Il est composé de plusieurs représentants entre autres : Un vice-président

- Une secrétaire
- Un responsable de personnel
- Un trésorier
- la direction générale.

Elle est composée d'un Directeur général ou (Président) chargé de mener la politique générale de la MCRCI, la politique managériale de la structure. Il représente la structure auprès d'autres instances. Il est constitué :

- des conseillers techniques chargés de superviser les différents services
- les services de communication
- le service de traitement d'information
- le conseil scientifique

Cet organe est composé d'experts qui ont pour mission de certifier les travaux de la structure

### **III-2 Les programmes de la MCRCI**

- les programmes au niveau des chauffeurs, sur chaque Gbaka on a un embauché et un contractuel comme chauffeurs le programme de travail c'est de 09 heure

à 09 heures le lendemain c'est-à-dire il roule de 09 heures à 24 heures et de 04 heures à 09 heures du matin.

Pour les Wôrô-Wôros le programme est de 05 heures à 23 heures ainsi nous avons un conducteur.

Elle a programme aussi d'aide aux responsables de véhicules dans la gestion de leurs véhicules, des recettes, des chauffeurs.

Au niveau de la régulation de la circulation, les agents régulateur travail par équipe de quatre (04) personnes chaque jour. Les carrefours ne sont pas personnalisés c'est-à-dire chaque jour à sa désignation ; ceux qui travaillent au Kenya peuvent se retrouver à l'antenne de Maroc ainsi de suite.

## **TROISIEME PARTIE :**

**LOGIQUES SOCIALES ET ECONOMIQUES QUI  
STRUCTURENT L'IMPLICATION DE LA  
MCRCI DANS LA REGULATION ROUTIERE**

## CHAPITRE I : LES FACTEURS QUI EXPLIQUENT LA PARTICIPATION DE LA MCRCI A LA REGULATION ROUTIERE

Il s'agit dans ce chapitre de déterminer les caractéristiques socio-professionnelles des jeunes régulateur de la circulation ou (C) les jeunes régulateur de la circulation une étude identitaire de leur vie.

### I-CARACTRISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DES REGULATEURS DE LA CIRCULATION

#### 1-1-Sexe et situation socioprofessionnelle

**Tableau 3 :** répartition des enquêtés selon le sexe et la situation socioprofessionnelle

Sexe	situation socioprofessionnelle													
	Vigile		Chauffeurs		Cordonniers		Plombiers		Electriciens		Sans emplois		Total	
	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%
<b>Masculin</b>	7	26,92	09	34,61	02	07,69	02	07,69	01	13,33	05	19,21	26	100
<b>Féminin</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	7	26,92	09	34,61	02	07,69	02	07,69	01	13,33	05	19,21	26	100

*Source : Notre étude (juillet 2018)*

Tous les jeunes régulateurs qui participent à la régulation de de la circulation sont tous du sexe masculin avec des caractéristique divers quant à leur situation socio professionnelle ainsi (26,92%) des enquêtés sont vigiles (34,61%) enquêtés ont déjà été chauffeurs ; (07,69%) sont cordonniers (07,69%) des

enquêtés sont plombiers ; (03,84%) sont électriciens ; (19,23%) des enquêtés sont sans emploi.

Les résultats nous montrent que les acteurs qui composent cette structures sont essentiellement des hommes (26) c'est-à-dire 100%.

C'est ce que soutient Qp un de nos enquêtés : « *ici on pas de femmes mais des hommes seulement car le métier est trop risqué ça fait que tous ceux qui sont ici est garçon* »

## 1-2- Age et Sexe

**Tableau 4:** répartition des enquêtés selon l'âge et le sexe

	Ages des enquêtés									
	18-24		25-30		30-40		40 et plus		Total	
Sexe	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%
<b>Masculin</b>	04	15,38%	10	38,48%	08	30,76%	04	15,38%	26	100%
<b>Féminin</b>	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
<b>Total</b>	04	15,38%	10	38,46%	08	30,76%	04	15,38%	26	100

**Source :** *Notre étude juillet 2018*

A la lecture de ce tableau, on constate que les régulateurs ont un âge qui varie entre 18ans à plus 40 ans. Ainsi ceux dont l'âge varie entre 18 et 24 représentent (15,38%). Ceux dont l'âge est compris entre 25 et 30 ans sont (38,46%) des enquêtés. Ceux de 30 à 40 ans sont de (30,76%) enfin ceux qui ont 40 ans et plus nous donnent une proportion de (15,38%). On peut donc en déduire que la majorité de nos enquêtés à une tranche d'âge compris entre 25 et 40 ans ou plus. Aussi les acteurs dont l'âge est compris entre 25-30 ans et 30 à 40 ans sont les plus présents dans cette activité de régulation routière.

Cette représentativité de cette tranche d'âge (25-40 ans) dans cette activité de régulation s'explique par le fait qu'à cet âge l'on est responsable pour mener à bien la tâche qui lui incombe dans la structure pour le bon fonctionnement de la structure. C'est ce que soutient l'enquêté X « *ici on a pris beaucoup de jeunes qui ont entre 25 et 40 ans parce qu'on pense qu'à cet âge-là ils sont mature et ils vont fait le travail qu'on va leurs confier* ». Ce qui fait entendre que dans l'exercice des actions de la structure, l'âge est déterminant de l'atteinte des objectifs de la structure.

### 1-3- Situation matrimoniale des enquêtés

**Tableau 3** : situation des enquêtés selon leur situation matrimoniale

situation matrimoniale des enquêtés												
	Célibataire		Mariés		Union libre		Concubinage		Veuf	Veuve	Total	
Sexe	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%
<b>Masculin</b>	08	30,76%	0	0%	08	30,76%	10	38,76%	0	0	26	100
<b>Féminin</b>	0	0	0	0%	0	0	00	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	08	30,76%	0	0%	08	30,76%	10	38,76%	0	0	26	100

*Source : Notre étude juillet 2018*

A la lecture de ce tableau, on note que 08 personnes sont célibataire soit (30,76%) des enquêtés également 08 autres personnes sont en union libre soit (30,76%) des enquêtés 10 vivent en concubinage soit (38,76%) des enquêtés.

Ces résultats montrent que la majorité des enquêtés vivent en concubinage

## 1-4- le niveau d'études des enquêtés

**Tableau 5** : répartition des enquêtés selon les diplômes obtenus

Le plus haut diplôme obtenu												
	CEPE		BEPC		BAC		BTS		AUTRES		Total	
Sexe	Eff f	%	Eff	%	Eff f	%	Eff	%	Eff	%	Eff	%
<b>Masculin</b>	12	46,15 %	05	19,23 %	03	11,53 %	2	7,69%	4	15,38 %	26	100
<b>Féminin</b>	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0
<b>Total</b>	12	46,15 %	05	19,23 %	03	11,53 %	2	7,69%	4	15,38 %	26	100

*Source : Notre étude juillet 2018*

A la lecture de ce tableau nous pouvons noter que 12 jeunes ont le CEPE soit (46,15%) des enquêtés. 05 jeunes ont le BEPC soit (19,23%) des enquêtés, 03 jeunes ont le BAC soit (11,53%) des enquêtés, 04 jeunes ont d'autres formations soit (15,38%).

Ces résultats montrent que la majorité des jeunes ont au moins le CEPE et donc un niveau d'instruction moyen. Aussi cette structure est composée des acteurs dont le niveau d'instruction part du primaire au supérieur.

## II-LA REGULATION ROUTIERE DE LA MUTUELLE : PROTECTION DE LEURS ACTIVITES ; RECETTE

### II-1 les causes de la régulation routière

**Tableau 6** : Répartition des enquêtés selon leur avis sur la régulation routière

<b>MODALITE</b>	<b>EFFECTIFS</b>	<b>POURCENTAGE</b>
Vendre les tickets de notre structure	10	38,46%
Absence de force de l'ordre aux différents carrefours aux heures de pointe	5	19,23%
Embouteillage régulier a ces endroits	8	30,76%
Volontariat	3	11,53%
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>100</b>

*Source : Notre étude juillet 2018*

L'analyse des résultats du tableau montrent que l'avènement ou l'exercice de l'activité de la régulation de la MCRCI est lié par plusieurs facteurs. En effet les acteurs au sein de cette structure y sont arrivés en fonction de ces causes. Ainsi, on note dix (10) jeunes régulateurs pour la vente des tickets de leur structure soit 38,46% des enquêtés affirment qu'ils font la régulation pour faire écouler leur ticket car quand il y a les embouteillages les chauffeurs de Wôrô-wôrô et gbaka refusent de payer leur tickets. Cinq (05) jeunes pour réguler la circulation y sont arrivés à cause de l'absence des forces de l'ordre aux différents carrefours aux heures de pointes soit 19,23%. Les enquêtés affirment qu'ils font la régulation parce qu'ils constatent que les forces de l'ordre abandonne les carrefours aux heures de pointes alors que la recette des chauffeurs en dépend donc ils font la régulation pour aider leurs chauffeurs. Huit (08) jeunes régulateur de la circulation à cause de nombreux embouteillage à ces endroits soit 30,76% des enquêtés. Trois (03) jeunes régulateurs le font de façon volontaire soit 11,53% des enquêtés.

Ces résultats laissent entendre que deux principaux facteurs conditionnent l'avènement de cette structure dans la régulation routière. L'un des facteurs est économique et qui se manifeste à travers la vente des tickets de la structure. Et l'autre facteur s'explique par l'ordre social à savoir assurer la fluidité routière à l'absence des structures à cette tâche. C'est ce qui transparait dans l'entretien réalisé avec Px l'un des responsables de la structure :

*« Nous avons créés cette structure dans un premier temps pour défendre les causes des chauffeurs et des propriétaires des véhicules, mais pour cela il faut qu'on ait de l'argent dans la caisse. Pour cela nous avons des tickets que nous vendons. Donc quand y a les embouteillages ça ne nous arrange pas parce que quand y a embouteillage les chauffeurs refusent de payer les tickets. C'est vrai aussi qu'on veut avoir de l'argent mais on veut régler affaire d'embouteillage là parce que quand y a embouteillage ça n'arranges personne ».*

## II-2 Les différents carrefours occupés par les jeunes de la mutuelle

Modalité réponse	Effectifs	Pourcentage (%)
Carrefour Sorbonne	04	15,38
Carrefour phénix	04	15,38
Carrefour Keneya	05	19,23
Carrefour ananeraie	03	11,53
Carrefour CHU Yopougon	05	19,23
Carrefour zone	05	19,23
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>100</b>

*Source : Notre étude (juillet 2018)*

Les résultats du tableau montrent que l'occupation de ces carrefours s'explique comme suite :

Quatre (04) jeunes font la régulation au carrefour Sorbonne soit 15,38 % des enquêtés ; Quatre (04) autres jeunes sont au carrefour phénix soit 15,38 % des enquêtés. Cinq (05) jeunes sont au carrefour Kéneya soit 19,23% des enquêtés. Trois (03) est au carrefour ananeraie soit 11,53% des enquêtés, Cinq (05) sont au carrefour CHU-Yopougon soit 19,23% des enquêtés. Au carrefour zone nous avons Cinq (05) autres soit 19,23% des enquêtés.

Pour une meilleure surveillance des gbaka et wôrô-wôrô et une meilleure vente de ticket les acteurs de la structure mettent en place des stratégies de sort à occuper tous les ponts saillant qui constituent le nœud des embouteillages dans la commune de yopougon et dans des endroits bien ciblés comme présenté dans le tableau ci-dessus.

## **CHAPITRE II :LA MCRCI FACE AU DEFIS DES PROBLEMES LIES AUX REGLEMENT DES EMBOUTELLAGES**

### **1-Avantages de la régulation routière**

Le non-respect des codes de la route par les chauffeurs, le mauvais état de la route sont les facteurs à l'origine des embouteillages dans le district d'Abidjan et principalement dans la commune de yopougon. Aussi, l'absence ou l'insuffisance des unités légalement formé en matière de la régulation routière sont autant de faits qui font penser la mise sur de certaines structures informelles à caractère syndicale et qui optent pour la régulation routière. C'est qui ressort de l'entretien fait un autre responsable KC de la structure :

*« Notre structure est née pour aider nos agents de la police commis à la régulation routière, qui ne souvent pas être partout en même temps. Aussi les chauffeurs ne respect aucune instruction et se comportent comme des délinquants, des voyous donc*

*on a créé notre syndicat pour régler ça aussi ». Cette position est aussi soutenue par un jeune enquête « nous on travailler pour éviter le désordre parce que quand désordre personne ne peut travailler pour s'occuper de sa famille, même ceux qui vont au travail ça ne les arrange, ça n'arrange personne. Donc nous on est là pour arranger tout le monde ».*

A l'analyse de ces propos, l'on comprend que cette semble nécessaire pour assurer la fluidité routière pour le bien être de la population et aussi un moyen de palier aux insuffisances en ressources humaine et en structure de la part de l'Etat dans la régulation routière.

De même la MCRCI apparait comme un moyen d'insertion sociale pouvant permettre aux jeunes diplômés qui n'ont pas d'emploi d'acquérir du travail enfin de se prendre en charge socialement mais aussi économiquement. C'est ce que soutient un enquêté.

*« Cette structure nous a permis d'avoir de quoi à faire ; moi j'ai le bac mais depuis je n'avais pas de travail, cette structure me donne un peu de moyen pour gérer mes situations et de ne pas tendre la main même si cela n'est pas suffisant mais un est mieux que zéro ».*

Il ressort la MCRCI est la bien venu pour soulager non seulement les acteurs de la structure mais aussi la population en contexte de la fluidité routière.

## **2- limites de la MCRCI et risques liés à la régulation routière**

Bien que l'avènement de cette structure semble la bienvenue pour soulager un temps soit peu la population tant sur le plus social qu'économique, elle présente des limites et des insuffisances. Elle se trouve confronté des

difficultés financière au point où elle n'arrive pas à subvenir aux besoins de ses acteurs. C'est ce que soutient un jeune enquêté :

*« ça fait un bon moment je travail mais je ne reçois pas de salaire de salaire et c'est parce que je crois qu'ils n'ont pas assez de moyen pour nous payer et donc on nous paie tour à tour. Tu peux travailler plusieurs jours sans qu'on te paie tant que c'est pas ton tour et quand c'est ton tour tu ne reçois que 5% quand tu vends 200 tickets qui font 15 000frs par mois. Cette somme très insignifiante ».*

Outre cela l'enquêté B.T quant à lui évoque l'incapacité de la structure d'assurer la fluidité routière faute de matérielle à certaine période de l'année.

*« Nous n'avons pas d'équipement qui vont nous aider à faire notre travail pendant les saisons pluvieuses, en ce moment bon est bloqué on peut pas travailler si y a les embouteillages ».*

Le métier de la régulation routière expose les acteurs à un certain nombre de risque ou de danger qui inscrivent les acteurs dans une situation de vulnérabilité. C'est ce qui ressort de l'entretien fait avec N. S

*« nous tous qui travaillons ici c'est Dieu qui nous protège parce chaque jour y a toujours des accidents et beaucoup de risque. On a les accidents de la circulation, les gaz d'échappement des voitures qui font que on nous expose à des maladies dangereuses ».*

### **3- Rapport entre la MCRCI et les autres structures de la régulation routière**

Dans l'exercice de ses activités, la MCRCI est présente sur certains carrefours qui lui ont été octroyé par le ministère de transport. Ce sont entre

autre les carrefours de la SIPOREX, du sable, complexe, Kènèya, pharmacie Wacouboué et celui de la coopec ananeraie. Ainsi pendant leur activité de la régulation routière, celle-ci se retrouve avec d'autres structures commises à la même tâche avec qui elle entretient un rapport de convivialité. Ce sont entre autre les structures de la police nationale de la gendarmerie nationale et de la police municipale. C'est ce que soutient T M lieutenant de police :

*« la MCRCI est une structure reconnu par le gouvernement pour la régulation routière tout comme nous et bien d'autre structure étatique donc nous retrouvons parfois sur les mêmes espaces pour réguler la circulation sans aucune contrainte, sans problème, personne ne gêne son ami dans ces activités, c'est donc une relation libre et personne ne dépend de l'autre ».*

Au total, notons que l'avènement de la MCRCI semble nécessaire tant pour les promoteurs de la structure et les populations dans la régulation routière. Cependant elle présente de nombreux inconvénients pouvant inscrire les acteurs dans un contexte de vulnérabilité. Ensuite notons que le rapport qui existe entre la structure et les autres structures commises à la même tâche est une relation libre chaque structure travail indépendamment de l'autre sans empiéter sur la liberté de l'autre.

### **CHAPITRE III : REPRESENTATION SOCIALES LIEES A L'ACTIVITE DE LA MCRC.**

Il s'agit ici dans ce chapitre de déterminer les différentes perceptions des acteurs enquêtés sur l'activité de la structure. L'activité de la MCRC en matière de la régulation routière laisse une dynamique de perception au niveau des acteurs enquêtés dans notre étude.

#### **1-perception des acteurs de la structure face à la régulation routière**

Pour certains des agents de la mutuelle apparaît comme une nécessité. En effet, avec la saturation du monde de l'emploi et le nombre plus en plus croissant de la population active en quête du travail, l'avènement de la structure offre une opportunité d'emploi à cette tranche de la population. C'est ce qu'explique T. B agent régulateur :

*« je pense que la mutuelle est bien venue pour nous donner du travail, pare ce que depuis là on a pas travail, et on est assis comme ça, on fait rien. Donc quand la mutuelle est venue on nous a recruté pour travailler ici, on travaille bien je me sens à l'aise. Au lieu de s'asseoir là et puis ne rien faire c'est pas bien c'est pas bon cela peut entrainer beaucoup de chose dans la. Si y a des mutuelles qui peuvent nous occuper comme ça je trouve c'est bon ».*

C'est dans ce même sens qu'aborde D. I « moi je trouve que c'est bien pour nous si le gouvernement peut pas nous donner travaille et y a des mouvements comme ça, ça nous arrange pare ce que moi, car nous on veut quelque chose. C'est ce qui fait que je suis ici c'est bon oh c'est pas bon oh l'essentiel je fait quelque chose ».

A entendre les propos des enquêtés, nous pouvons dire que cette structure une source d'insertion socioprofessionnelle des jeunes en quête d'emploi pour s'occuper socialement. Cependant représente une un moyen d'exploitation des jeunes qui souhaitaient trouver en cette structure une source d'amélioration de leur condition de vie à travers les rémunérations qu'il devais percevoir après une dure journée de travail. L'apport économique de cette structure en rapport avec le travail exécuté par jour apparait très insignifiant. C'est ce que disait Y. K :

*« je pense qu'on nous exploite ici. Nous on travaille dur ici, depuis 5 heures 30 ou 6 heures, nous on est sur la route entrain de gérer la circulation jusqu'à 22 heures. On travaille sous le soleil pour rentrer leur argent mais en retour on nous donne 15000f par mois. Ça là ça peut fait quoi pour quelqu'un à Abidjan ici, nous sommes devenu leur manœuvre, c'est parce que y a pas travail si non y a longtemps mois je suis parti mais je vais fait comment on est dedans quand même ».*

De même que lui, B. C invoque l'insuffisance financière face aux risques aux les acteurs sont exposés dans l'exécution de leur tâche :

*« nous travaillons du matin au soir et nous sommes exposé à beaucoup de situations, les chauffeurs ne vous respectent, souvent y a les accidents, les injures mais tout ça nous on travail quand même à côté de tout ça on nous l'argent qui ne peut pas payer ton caleçon c'est pas bien moi je suis pas content de ça mais je suis dedans quand même »*

## **2-perception de la population face aux activités de la MCRCI dans la régulation routière**

En effet, face aux différentes attitudes et comportements des agents de la MCRCI, les populations éprouvent une perception dépréciative de l'activité de la structure en matière de la régulation routière. Ainsi pour B. S :

*«pour moi cette structure est inutile car elle nous envoie de petits délinquants sur la route, ils ne savent rien faire si ce n'est que la voyousie, l'insolence. Il au lieu de faire le travail dans l'ordre et la discipline, ils créent les embouteillages qu'ils pensent régler car tant les chauffeurs ne leur pas encore donnés leur ration ou n'ont pas encore payé leur ticket la voiture est obligé de restée immobilisé créant des embouteillages et retardent les pauvre populations qui sont levé de bonheur pour vaquer à leur occupation ».*

Par ailleurs l'activité de la structure est vue comme par les automobilistes comme un de défense de leur droit mais la manière dont cette activité se pratique sur le terrain est loin d'être une solution à leur situation. Bien au contraire cela apparait comme un élément qui empire leur situation de pauvreté. C'est qu'affirme Y. F un automobiliste :

*« la MCRCI dit qu'elle travail défendre nos droit, d'accord quand on empêche de travailler parce qu'on ne paye pas les tickets, je ne suis pas d'accord, si tu viens de commencer de travailler et qu'on te donne le ticket, normalement on doit te laisser travailler un peu pour que tu donnes l'argent de la structure. Mais dès qu'on te donne le ticket il en même temps leur donner leur argent si non si tu ne donnes pas ils*

*vont t'empêcher de travailler toute la journée alors que nous avons des recettes à faire nos propriétaire de voiture et pour nous même. Mais ils impose cela sans notre avis c'est pas normal ».*

Pour les responsable de la régulation de sécurité routière, cette structure apparait comme une nécessité dans la mesure elle constitue une continuité de leur travail et ce pendant leur absence. Pour eux pour plus de d'efficacité dans la régulation de la fluidité routière, cette structure doit se discipliner dans leurs actions. Cela apparait dans les propos de M. K. S agent de police :

*« je trouve que cette structure apparait comme un prolongement de nos activités de la régulation routière. Nous nous commençons le travail à 7 heures et nous finissons souvent vers 22 heures mais avant notre arrivé sur le terrain et après départ il existe toujours souvent des embouteillages. Et donc à ces heures les agents de la structure assurent la régulation routière pour une bonne fluidité routière. Mais leur travail nous remarquons un certain nombre comportement qui, au lieu de permettre la fluidité routière, occasionne des embouteillages. S'ils se disciplinent dans le travail ils pour mieux faire, mais ils sont trop violent, insolent si non nous avons plus ou moins des rapports libre puisque chacun ne dérange son ami pendant le travail».*

## CHAPITRE IV : DISCUSSION DES RESULTATS

Il s'agit pour [Neil J. Smelser](#) et [Richard Swedberg](#), de "L'application des cadres de référence, variables et modèles explicatifs de la sociologie à des activités ayant pour but la production, la distribution, l'échange et la consommation de biens et services rares." <sup>1</sup>.

L'approche générale consiste à appréhender toute forme d'économie comme étant une forme sociale, le résultat d'une construction d'actions et de relations sociales. Une des meilleures introductions à l'objet de la sociologie économique se retrouve au chapitre 2 ("Economic sociology") Fred L. Block (1990).

Étudier les échanges économiques implique d'en avoir une définition applicable à toutes les civilisations (n'importe où et à n'importe quelle époque. C'est ce que s'est proposé de faire l'anthropologue Karl Polanyi<sup>3</sup> avec la définition suivante : « L'économie est le procès institutionnalisé d'interaction entre l'homme et son environnement, cette interaction lui fournissant de façon continue les moyens matériels de satisfaire ses besoins ». C'est donc un processus régi par des règles spécifiques à chaque civilisation qui peuvent être classées (toujours selon Polanyi) dans trois grands "modèles" de systèmes économiques.

1. Le premier étant la réciprocité, c'est un échange entre deux groupes, une sorte de troc comme le pratiquait les chasseurs-cueilleurs.
2. La redistribution est le deuxième modèle, il consiste en un rassemblement de biens en un centre pour être redistribué en fonction de critères déterminés.
3. Et finalement l'économie d'échange, que nous connaissons actuellement dans nos pays, avec l'organisation de marchés impliquant une fluctuation des prix et de nombreuses transactions.

Ces différents modèles semblent être apparus successivement dans l'Histoire pour aboutir au système le plus "évolué", mais aucun d'entre eux n'a disparu ou

n'a existé seul dans un même champ économique (même s'il y a des dominances). C'est donc en prenant ces trois "modèles" complémentaires de Polanyi que l'on peut tenter de comprendre les pratiques économiques de toutes organisations sociales. Polanyi parle d'un désencastrément progressif de l'économie par rapport à la société dans laquelle il était enchâssé, thèse réfutée par certains sociologues, comme Granovetter ou Paul DiMaggio (en), par la suite, qui voient l'économie comme encadrée dans la société.

La majorité des jeunes soit plus de 53% sont arrivés à la mutuelle sans avoir exercé un petit métier au paravent. La mutuelle elle-même n'offre pas d'emploi c'est une structure à caractère familiale dont ceux qui y arrivent viennent pour s'occuper en attendant de trouver un emploi rémunéré. La vente des tickets à laquelle c'est ajouté à la régulation routière n'est pas rémunérée tant que telle. C'est pour quoi 53% des jeunes acceptent bien très insignifiant les 15 000 FCFA pour le paiement de leur transport comme une bonne initiative.

## CONCLUSION

La présente étude sur « **L'ORGANISATION CIVIL ET INSATISFACTION DE LA FLUIDITE ROUTIERE A ABIDJAN : Cas de la MCR-CI (Mutuelle des Chauffeurs Roulant de Côte D'ivoire)** » dans la commune de **Yopougon**, nous a permis de faire ressortir les facteurs déterminants de l'implication de la MCRCI dans la régulation routière. Cette étude socio-anthropologique réalisée dans la commune de Yopougon avait pour objectif d'analyser les enjeux socio-économiques qui structurent l'implication de la MCRCI dans la régulation routière dans la commune de Yopougon. Ces facteurs sont d'ordre économique et socioprofessionnel.

En effet, Rappelons que la MCRCI doit répondre à un double objectif « maîtriser le trafic automobile et créer un emploi pour les jeunes régulateurs de la circulation » c'est-à-dire assurer la régularité et la bonne vitesse commerciale de la mutuelle tout en préservant le confort des autres usagers et aussi l'insertion socioprofessionnelle des jeunes.

En effet, l'impact de la MCRCI sur la capacité d'écoulement des carrefours est important, les carrefours situés sur leur ligne de couverture sont perturbés à toutes les une heure.

Pour atteindre ce double objectif la réflexion est portée à deux niveaux ; il est nécessaire de « repenser » la mobilité à une échelle ce qui nous permet de poser les fondements de notre stratégie de régulation avant de réaménager l'espace et le temps des différents usagers au niveau de chaque carrefour et de penser l'insertion socioprofessionnelle des jeunes régulateurs.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Ouvrages de méthodologie**

**ALPE. Y.et al (2007)** : le lexique de la sociologie, 2<sup>e</sup> édition 2007, DALLOZ

**DEPELTEAU F. 2000** La démarche d'une recherche en sciences humaines : de la question de départ à la communication des résultats, Ed, De Boeck.

**GRAWITZ M. 1993** Méthodes des sciences sociales, Paris Dalloz.

**QUIVY R & CAMPENOUDT LV. 1998** Manuel de recherche en sciences sociales, Ed. Gordas.

### **Ouvrages généraux, mémoires et rapports**

**AKA KOUADIO AKOU**, Les taxis communaux ou "woroworo" à Abidjan-Cocody : caractéristiques, organisation et fonctionnement 2006 Article PB 9079, *Géo trope : Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, 2006, (7), p. 45-61. ISSN 1817-5589  
*Géotrope : Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, 2006, (7), p. 45-61. ISSN 1817-5589.

**AKA KOUADIO AKOU**, Les transports collectifs face au développement urbain : le cas d'Abidjan en Côte d'Ivoire 1986 Ouvrage PB 2355

**AKA KOUADIO AKOU**, L'organisation des transports collectifs à Abidjan (Côte d'Ivoire)

1988 Diplôme PB 2854, Paris : Université de Paris 10, 1988, 333 p.

**AMBLARD H**, les nouvelles approches sociologiques dans les organisations (1996) Paris Seuil 254 Pages.

**AUGER ALAIN**, Les transports routiers au Congo en 1975 (résultats et statistiques) 1976 Littérature grise Brazzaville : ORSTOM, 1976, 15 p. Etude

socio-économique de la zone urbaine d'Abidjan : les déplacements quotidiens en 1963 Ouvrage PB 393, Paris : SEMA, 1965, 226 p.

**BAILLY A. et al.**, 1984, *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 333 P.

**BELLENGER A., KHAN S., LOOTVOET BENOIT, VERMEULIN STEPHANE**, Privatiser pour mieux réguler ? Le pari de Durban en matière de transport public Privatiser pour mieux réguler ? Le pari de Durban en matière de transport public"

2004 Article P PB 519.

**BERNAAMAR SELLIS et C. DUNKERLEY**, L'organisation des services de transport en Afrique du Sud saharienne et son impact sur la productivité des véhicule calendrier pour des reformes, étude de cas en aiglanle de M. (politique de lutte contre l'embouteillage).

**CATHERINE PAQUETTE**, Transport collectif ; développement urbain et inclusion sociale à Mexico le rôle et les limites du transport public concédé (politique de lutte contre les embouteillages).

**CHALAS Y.**, *L'invention de la ville*, Paris, Edition Economica, 2000, 195 p.

**CHAMPAUD JACQUES**, Croissance urbaine et transports en commun : les trucks de Tahiti

*Inter-congrès de la Pacific Science Association*, Papeete : ORSTOM, 1981, 9 p.

**CHAMPAUD JACQUES**, Les transports en commun 1992 Diplôme, *Croissance urbaine et dépendance économique en Polynésie française*, Paris : ORSTOM, 1992, p. 227-261. (Etudes et Thèses). Source ISSN 0767

**CLAUDE LAFLAMME**, 1984 une contribution à un cadre théorique sur l'insertion professionnelle des jeunes, revue des sciences de l'éducation.

**DEMARZIERE D. & DUBAR C. (dir.)** 1994 L'insertion professionnelle des jeunes de bas niveau scolaire. Trajectoires biographiques et contexte structurels, Document CEREQ, n°91

**DUBAR C.** 1991 La socialisation; Construction des identités sociales et professionnelles, Paris, A. Colin, (3è éd.2000).

DUBRESSON A., JAGLIN S., 2002, La gouvernance urbaine en Afrique subsaharienne. Pour une géographie de la régulation, In Regard sur l'Afrique, Première partie, Afrique des recompositions territoriales, *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 379, p 161-169.

**DUBAR C,** 1996 La sociologie du travail face à la qualification et à la compétence, *Sociologie du travail*, 2, 96, p56-73.

**DUHEM B. (DIR), GOURDON J.L. (DIR), LASSAVE P. (DIR), OSTROWETSKY S. (DIR),** ENEL F Villes et transports : 1992-1994. Tome 2 : séance 6 à 10 et rapport de synthèse 1994 Ouvrage PB 8839 DUH.

**Fred L. Block (1990)** : "Postindustrial Possibilities: A Critique of Economic Discourse", University of California Press.

**GODARD X., KAMA J.,** Le système de transport collectif à Brazzaville, *Journées d'étude sur Brazzaville*. Brazzaville : ORSTOM, AGEKO, 1987, p. 151-161.

HOULAI Bernard Tiabas, 1985 : Les transports routiers, élément de développement économique et de promotion sociale en Côte d'Ivoire. Rapport du

**IRIGO GERMAIN BOMISSO,**2008 L'insertion professionnelle des jeunes diplômés du supérieur à Abidjan, ENSEA, ingénieur.

**Korika DIAKITE, 2017:** mémoire de Maitrise, État des lieux des transports en commun dans la commune d'Abobo,

**JACQUE CHAMPEAUD,** Croissance urbaine et transport en commun, les trucks de Tahiti

**Joseph DJAOWE et Charles ALAIN BITA,** Le rôle des institutions de micro finances dans la création et le développement de la petite entreprise camerounaise, in Victor TSAP, op. cit

**KAFONDO YAMBA,** Mémoire de DEA (le secteur du transport routier face au défi du DVP), transport urbain ET santé des populations: le cas de Ouagadougou (Burkina Faso)

**LOMBARD JEROME (éd.),** Steck B. (éd.). Transports aux sud : pouvoirs, lieux et liens, *Autre part*, 2004, (32), p. 75-93. ISSN 0Lombard Jérôme (éd.), Steck B.

**LOMBARD JEROME, SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON A. 2004,** Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs, Article PB 519.

**MEITE Youssouf, 2014 :** Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le District d'Abidjan, Thèse de sociologie, Université de Strasbourg

**MERLIN P., 1991,** *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, Presse Universitaire de France, 472 p.

**MONTOUSSE et RENOARD Giles, 1997 :** 100 fiches pour comprendre la sociologie, BREAL, Rosny.

**N'DA, P. (2002).** Méthodologie de la recherche, de la problématique à la discussion des résultats, comment réaliser un mémoire, une thèse d'un bout à l'autre Abidjan, 2<sup>ème</sup> EDUCI.

**NICOLE-DRANCOURT C. & ROULLEAU-BERGER L. 1995** L'insertion des jeunes en France, Paris, PUF

Organisation de Nations Unies 2010 : Rapport 2010 sur l'état des villes africaines : « Gouvernance, inégalité et marchés fonciers » c'est en 2009 que l'Afrique a dépassé le seuil du milliard d'habitants, dont 395 millions (soit quelque 40%) vivaient alors en ville. En 2010, cette population urbaine va atteindre 1, 23 milliard l'année 2050 sera la date à laquelle 60% des africains vivront en ville

**PIERRE COLLET**, Régulation de la circulation et aménagement des carrefours à la mise en place d'un TCSR : L'exemple des deux lignes de tramways de l'agglomération dijonnaise.

**RABIATOU SANNA SONMANA**, Stratégie d'entreprise de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'ouest ; cas du Niger

**ROSE J.** (1998) Les jeunes face à l'emploi, Paris, Desclée de Brouwer.

**Serge PAUGAM**(2006) L'épreuve du chômage : une rupture cumulative des liens sociaux ?, Revue européenne des sciences sociales.

# TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	I
DEDICACE.....	II
REMERCIEMENTS.....	III
SIGLES ET ABREVIATIONS.....	IV
INTRODUCTION.....	1
<b>PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE.....</b>	<b>4</b>
CHAPITRE I ; PRESENTATION DU CADRE THEORIQUE.....	5
I- JUSTIFICATION DU SUJET.....	5
1- Intérêt personnel.....	5
2- Intérêt social.....	5
3- Intérêt scientifique.....	6
II- Problématique.....	7
III- Les objectifs de l'étude.....	12
III-1 Objectif Général.....	12
III-2 ... Objectifs spécifiques.....	12
IV- Hypothèses de l'étude.....	13
V- Modèle d'Analyse.....	13
VI- REVUE DE LA LITTERATURE.....	14
VI-1 Secteur du transport routier face aux défis de Développement.....	14
VI-2-politique de lutte contre les embouteillages.....	19
VII- DEFINITION CONCEPTUELLE.....	22
1- Embouteillage.....	23
2-L'effet chenille.....	24
3-L'effet accordéon.....	24
4- Organisation civile.....	25
5-Régulation routière.....	26
CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE.....	29
I- DELIMITATION DU CHAMP DE L'ETUDE.....	29

1- Champ géographique.....	29
2- Champ social .....	29
II- TECHNIQUES DE COLLECTES DES DONNEES.....	30
1-Recherche documentaire.....	30
2-Guide d’entretien.....	31
3-L'observation .....	32
4-Entretien .....	32
5-échantillonnage.....	33
6-La phase de l’enquête.....	34
6-1 Enquête exploratoire.....	34
6-2 Enquête proprement dite.....	34
7-Dépouillement.....	36
7-1 Modèle d’analyse.....	36
7-2 La méthode compréhensive.....	37

DEUXIEME PARTIE : DEUXIEME PARTIE :

PRESENTATION DE LA STRUCTURE .....	39
------------------------------------	----

CHAPITRE I : CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUE

DE LA COMMUNE DE YOPOUGON .....	40
---------------------------------	----

I-1 Historique de la commune de Yopougou.....	40
I-2 Population et démographie.....	40

I-3 Aspect économique de la commune.....	41
--	----

II-PRESENTATION DE MCRCI :.....	41
---------------------------------	----

1-Historique et objectif de la MCRCI.....	41
---	----

2-Situation et caractéristique de la MCRCI.....	43
---	----

CHAPITRE II : LA STRATEGIE D’ACTION DE LA MCRCI.....	44
--	----

II-1 Cadre et stratégie d’intervention de la MCRCI.....	44
---	----

II-2 La nature et la qualité de service de la MCRCI aux enjeux stratégiques de la régulation routière.....	45
---	----

II-3 Modalité d’accès aux services de la MCRCI.....	46
---	----

CHAPITRE III : STRUCTURATION DE LA MCRCI.....	47
---	----

III-1 L’organisation de l’institution.....	47
--	----

III-2 Les programmes de la structure.....	47
TROISIEME PARTIE : ANALYSE ET INTERPRETATION DES DONNEES.....	49
CHAPITRE I : LES LOGIQUES SOCIALES ET ECONOMIQUES QUI STRUCTURENT LA PARTICIPATION DE LA MCRCI DANS LA REGULATION	
ROUTIERE.....	50
I- LES CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIES DES REGULATEURS DE LA CIRCULATION.....	50
1- Situation socio-professionnelle .....	50
2- Age et sexe.....	51
3- Situation matrimoniale des enquêtés.....	52
4- Le niveau d'étude des enquêtés.....	53
II- LA REGULATION ROUTIERE DE LA MUTUELLE PROTECTION ET LEURS ACTIVITE ET RECETTE.....	54
1- les causes de la régulation routière.....	54
2- les différents carrefours occupés par les jeunes de la mutuelle.....	55
CHAPITRE II : LA MCRCI FACE AUX DEFIS DES PROBLEME LIES AU REGLEMENT DES EMBOUTEILLAGES.....	56
1-Avantages liés à la régulation routière.....	56
2-Limites de la MCRCI et risques liés à la régulation routière .....	57
3-Rapport entre la MCRCI et les autres structures de la régulation routière...59	
CHAPITRE III : REPRESENTATIONS SOCIALES LIEES AUX ACTIVITES DE LA MCRCI .....	60
1- Perception des acteurs de la structure face à la régulation routière.....	60
2- Perception de la population de l'activité de la MCRCI dans la régulation routière.....	62
CHAPITRE IV : DISCUSSION DES RESULTATS.....	64
CONCLUSION.....	66
BIBLIOGRAPHIE.....	67
TABLE DES MATIERES.....	72
ANNEXES.....	76

# **ANNEXES**



Photo pris lors de notre enquête sur le terrain Avril 2018



Photo pris lors de notre enquête sur le terrain Avril 2018

## **GUIDE D'ENTRETIEN À DRESSE ALA MCRCI**

### **Thème I : PRESENTATION DE LA STRUCTURE**

- Depuis quand cette structure a-t-elle été créé ?
- Quel est son statut ? (privé- semi-privé- publique)
- Qu'est ce qui a motivé sa création pour le privé ?
- Quelle est l'organisation de la structure ?

### **Thème II : LES FONCTIONS DE LA MCRCI**

- Quelle fonction joue LA MCRCI dans la régulation routière en Côte d'Ivoire ?
- Quelles sont les actions que mène LA MCRCI dans la régulation routière ?
- Quel est le niveau et le domaine d'intervention ou d'implication de LA MCRCI dans la régulation routière?
- Comment et où la mutuelle fait la régulation ?

### **Thème III: LES MODALITES D'ACCES A LA STRUCTURE**

- Quelles sont les conditions pour bénéficier des services de LA MCRCI ?
- Quelles sont les catégories de personnes et véhicules qui sont ou qui peuvent être prises en compte par l'institution ?
- (jeunes, wôrô-wôrô et Gbaka)
- diplômés- fonctionnaires- chômeurs et autres.)
- Quel est le niveau d'étude exigé ?
- Quelles sont les compétences que recherche ou que fournit la structure à ceux qui la sollicitent ?

#### **Thème IV : LA REGULATION**

- Comment peut-on bénéficier de la régulation routière fait par LA MCRCI ?
- Quelle est la durée et le contenu de la régulation ?
- Quelle est l'importance de la régulation ?

#### **Thème V : REPRESENTATIONS SOCIALES DES JEUNSS FACE A**

##### **L'INSTITUTION**

- Comment expliquez-vous les difficultés de certains jeunes voire la majorité à s'approprier les services de LA MCRCI ?
- Quelle analyse pouvez-vous faire de l'attitude des jeunes sans emploi et autres face à la question de la régulation routière ?
- Quelles sont les représentations que les jeunes ont de LA MCRCI?
- Quelles sont les représentations que les jeunes régulateurs ont de la MCRCI?
- Comment peut-on expliquer le désintérêt des jeunes pour l'insertion professionnelle formelle et plutôt leur intérêt pour les activités informelles ?

#### **Thème VI : BILAN DES ACTIONS**

- Combien de jeunes en moyenne sollicitent les services de la MCRCI?
- Combien de ceux-ci ont eu un emploi ou se sont insérés dans une activité socioéconomique ?
- Comment la MCRCI apporte-t-elle son soutien aux jeunes ?
- Quelles sont vos attentes ? Sont-elles atteintes ?
- Quelles sont les difficultés que rencontre la MCRCI dans sa mission ?

## **Thème VII : RAPPORT DE LA MCRCI AVEC LES AUTRES STRUCTURES DE LA REGULATION ROUTIERE**

- Quels sont les autres structures qui interviennent dans régulation routière ?
- Quels sont les rapports que la MCRCI entretient avec ces structures ?
- Quels sont les rapports que la MCRCI entretient avec ceux qui font la régulation par le biais de la MCRCI?

## **GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSE AUX JEUNES REGULATEURS DE LA CIRCULATION DE LA MCRCI**

### **Première partie : IDENTIFICATION DES ENQUETES**

- Nom et prénoms :
- Niveau d'étude :
- Diplômes obtenus :
- Qualification professionnelle :

### **Deuxième partie : LES RAPPORTS DES JEUNES A LA MCRCI**

- Depuis quand avez-vous connaissance de l'existence de la MCRCI ?
- Pourquoi c'est maintenant que vous avez recours à l'institution ?
- Qu'est-ce qui vous a motivé à avoir recours à la MCRCI?
- Quelles sont vos attentes auprès de la MCRCI ou encore quel type d'emploi attendez-vous de la MCRCI?
- Quelles sont les conditions qu'exigé la MCRCI pour bénéficier de ses services ?

- Quelle est la durée de la procédure ? Quel est le coût ?
- Quels sont les différentes offres qui vous ont été proposées par la MCRCI ?
- Comment vous trouvez ces offres ? Ces offres conviennent-elles à vos besoins ? Pourquoi ?
- Comment vous trouvez les prestations de la MCRCI ?
- Quel type d'emploi êtes-vous à mesure de faire ou d'exercer sans regret ?
- Comment expliquez-vous le désintérêt des jeunes pour la MCRCI alors qu'ils sont en situation de chômage ?
- Que pensez-vous de la régulation routière faite par les jeunes de la mutuelle ?
- Quelles sont les représentations sociales que vous avez de la MCRCI et de ses services ?
- Quelles sont les difficultés que rencontrent les jeunes diplômés dans la recherche d'un emploi ?

## **GUIDE D'ENTRETIEN ADRESSE AUX AUTRES STRUCTURES DE LA REGULATION ROUTIERE**

### **Première partie : IDENTIFICATION DES ENQUETES**

- Nom et prénoms :
- Niveau d'étude :
- Diplômes obtenus :
- Qualification professionnelle

### **Deuxième partie : LES RAPPORTS La MCRCI**

- Avez-vous connaissance de la MCRCI? Si non : pourquoi ?

Si oui : depuis quand êtes-vous informés de son existence ? Que savez-vous de son rôle ?

- Combien de fois avez-vous contacté les services la MCRCI ?
- Pourquoi vous ne vous intéressez pas à la MCRCI ?
- Quelle appréciation faites-vous de votre situation socioprofessionnelle ?
- Quelles sont les représentations sociales que vous avez des services de la MCRCI?
- Quelles sont les difficultés que rencontrent les jeunes régulateurs de la circulation pendant l'exercice de leur métier ?