

# **Cartographie des vols de motos dans la ville de Korhogo (Côte d'Ivoire)**

## **Mapping of motorbike theft in the city of Korhogo (Cote d'Ivoire)**

**DOSSO Binate Namode Alice**

Enseignante- chercheure en criminologie-

Option : psychologie criminelle

Université Peleforo Gon Coulibaly

(Korhogo, Cote d'Ivoire)

alicebinate@yahoo.fr



**DOI: 10.5281/zenodo.7499794**

### **RESUME**

Cette étude s'inscrit dans la grille des statistiques criminelles. La géographie criminelle permet de situer les populations sur la situation de sécurité de leur circonscription et d'anticiper sur les moyens adéquats pour la lutte. Pour ce faire, une étude qualitative auprès des personnes ressources comme les agents de police (20), les personnes victimes (20) et /ou non de vols (10) ont été interrogées, soit un effectif de 50 personnes. Il ressort de cette étude que le phénomène des vols de motos, révèle des zones ou quartiers fortement criminogènes ou non ; et partant

susceptibles de favoriser le passage à l'acte ; en l'occurrence ici le vol des motos. Nonobstant les mesures de répression, le vol des motos persiste et les contrevenants usent de méthodes toujours de plus en plus adaptées aux moyens de lutte. D'où l'utilité de la cartographie comme un outil primordial dans la prévention de cette criminalité. Puisque le développement et le rayonnement de la ville, reste fortement liés au niveau de sécurité ou de sûreté qui y prévaut. La théorie de référence est celle de J. L. Besson (2005) qui stipule que l'incident se produit à un moment donné et dans un lieu particulier. Il survient dans un environnement physique et il est le produit de plusieurs interactions formées par le lieu, le cadre (physique et temporel), la cible (victime, infrastructure, objet), le tout étant rythmé par les saisons et les mouvements de la société, le passé et l'intention de l'auteur. La cartographie a pour objet de représenter l'acte (l'incident) pour analyser les interactions qui ont permis son existence et qui peuvent suggérer des solutions.

**MOTS CLES :** Sécurité, Vols de motos, Cartographie, Prévention, Korhogo.

## **ABSTRACT**

This study is in line with the criminological grid which advocates crime prevention. Mapping enables the population to situate the security situation in their district and to anticipate the appropriate means for combating it. To do this, a qualitative study was carried out with resource persons such as police officers (20), victims (20) and/or those who had not been robbed (10), i.e. a total of 50 people. This study shows that the

phenomenon of motorbike theft reveals areas or neighbourhoods that are highly criminogenic or not, and therefore likely to encourage the act, in this case motorbike theft. Despite repressive measures, the theft of words persists and the offenders use methods that are increasingly adapted to the means of fighting it. Hence the usefulness of cartography as an essential tool in the prevention of this crime. Since the development and influence of the city is strongly linked to the level of security or safety that prevails there. The reference theory is that of J. L. Besson (2005), which stipulates that the incident occurs at a given time and in a particular place. It occurs in a physical environment and is the product of several interactions formed by the place, the setting (physical and temporal), the target (victim, infrastructure, object), all of which are punctuated by the seasons and movements of society, the past and the intention of the perpetrator. The purpose of mapping is to represent the act (the incident) in order to analyse the interactions that allowed its existence and that can suggest solutions.

**KEYWORDS:** Security, Motorcycle theft, Mapping, Prevention, Korhogo.

## INTRODUCTION

Déjà en 1952, le politiste Arnold Wolfers définit la sécurité comme « l'absence de menaces sur les valeurs centrales » ou, dans un sens plus subjectif, l'absence de peur d'une attaque contre ces valeurs. L'interprétation de la sécurité peut alors différer en fonction de la nature de la menace. La sécurité est donc un état où les dangers et les conditions pouvant

provoquer des dommages d'ordre physique, psychologique ou matériel sont contrôlés de manière à préserver la santé et le bien-être des individus et de la communauté. <sup>21</sup> La sécurité prend en compte autant la sécurité des personnes dans leur intégrité physique et morale que la sécurité de leurs biens. La notion de sécurité est omniprésente dans les préoccupations quotidiennes des individus des communautés et des sociétés organisées. Elle touche pratiquement tous les aspects de la vie. On parle de la sécurité de l'individu, de la sécurité nationale, de la sécurité sociale, de la sécurité aérienne, de la sécurité routière, de la sécurité alimentaire, de la sécurité sanitaire, etc. (A. Ceyhan, 2006, p.1). La sécurité routière, peut être entendue comme l'ensemble des activités, des mécanismes et des actions préventives, entreprises par les différents acteurs en charge de la construction, de la gestion du réseau et du trafic routier, qui concourent à réduire le nombre de victimes potentielles d'accidents de la route et aussi, à protéger leurs biens. Perçue comme telle, la sécurité routière doit être un idéal perpétuel à atteindre par la société et la question de sa préservation se pose avec acuité (G. R.Djiepmo Ndjoukya, 2008, p. 17–20).

Pratiquée depuis des décennies dans divers pays d'Afrique et les grandes villes et capitales du monde, l'activité des moto-taxis et l'usage quotidien des motos, dans l'offre de transport est de plus en plus constaté dans plusieurs villes ivoiriennes, dont Korhogo, lieu de notre recherche. Les motos ont évincé les véhicules à 4 roues détenant jadis le monopole du transport

---

<sup>21</sup> Confère **Source** : Centre collaborateur OMS du Québec pour la promotion de la sécurité et la prévention des traumatismes, *WHO Collaborating Centre on Community Safety Promotion, Karolinska Institute*, Organisation mondiale de la Santé, **Sécurité et promotion de la sécurité : aspects conceptuels et opérationnels**, Québec, septembre 1998.

comme dans les autres villes africaines. Ce qui fait de la moto, un engin prisé et recherché par les voleurs. L'émergence des motos à vue l'émergence d'une nouvelle forme de criminalité. Ce phénomène de vol de moto est devenu un mal qui trouble la quiétude des populations de Korhogo. Pas un jour ne passe sans que l'on attende parler de vol d'engins à deux roues dans un quartier de la ville. Les vols de motos sont si récurrents à Korhogo, qu'il serait intéressant d'investiguer cette activité illicite. L'homme éprouve le besoin de sécurité dans tous les aspects de son existence car cela lui procure un véritable bien-être. Pourtant, la société en évoluant s'est vue assaillie par les délits divers, les actes de criminalité et les atteintes aux bonnes mœurs. Les formes d'insécurité les plus apparentes dans la circonscription de Korhogo sont : Insécurité liée aux agressions des personnes, insécurité liée aux accidents de la route et autres, insécurité liée aux biens dont les vols de motos réellement récurrents, criminalité organisée : Coupeurs de routes et la menace djihadiste aux frontières <sup>22</sup>. Comme acteurs de la sécurité, citons : l'Etat : c'est sa prérogative d'assurer le bien-être, la paix et la cohésion sociale ; les forces de l'ordre : les bras séculiers de l'Etat ; les autorités administratives et politiques : mandatées par les populations et par l'Etat pour veiller à la sécurité commune. Leurs actions sociales devraient être menées dans le respect de ce consensus social ; les populations elles-mêmes : elles doivent prendre conscience qu'elles sont également responsables de leur sécurité. Elles se doivent d'être des acteurs engagés en la matière, auprès des autres acteurs cités : force de l'ordre, autorités. Cela soulève la

---

<sup>22</sup> Cf L'atelier sur la sécurité : Termes De Références de l'atelier sur la « Problématique de la Situation Sécuritaire dans les régions de l'ex-district des savanes » : mardi 8 au mercredi 9 mars 2016 à Korhogo.

question de la prévention en Criminologie, science du fait criminel. Avec M. Cusson, la prévention situationnelle s'affirme en rupture avec les solutions préventives et thérapeutiques favorisées traditionnellement en criminologie. Plutôt que de faire porter l'effort sur les prédispositions individuelles à la délinquance, on pèse sur les décisions des délinquants par le biais des situations. L'action est spécifique : elle prend pour cible un type très particulier de délit, par exemple le vol de livres dans une bibliothèque, et consiste à modifier les données du problème qui se pose à celui qui serait tenté de le commettre. (Cusson. M, 2009, p. 242).

Tous les acteurs à leur niveau de compétences, sont appelés à interagir. C'est cette synergie d'actions qui seule peut permettre de préserver la sécurité sociale. Ainsi, l'Etat prend les textes, donne les moyens nécessaires et les différentes instances travaillent à leur application. La contribution des populations à cette sécurité commune, contribution bien souvent méconnue, est pourtant capitale car son rôle d'alerte précoce pourrait grandement servir les forces de l'ordre dans la lutte (E.M Nkoué, 2021, p.83).

Selon la constitution Française, la sécurité est considérée comme la première des libertés, car elle conditionne l'exercice de toutes les libertés reconnues aux citoyens. La déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, consacrée par cette Constitution, dispose d'ailleurs que « la sûreté fait partie des droits inaliénables et imprescriptibles de l'homme » (article 1)<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Consulté à ce lien : <https://www.aveyron.gouv.fr/securite-des-personnes-et-des-biens-r25.html>

L'insécurité routière prend en compte les accidents de la route mais aussi les agressions et/ou vols perpétrés sur et/ou avec l'usage des engins à deux, voire trois roues et assimilés. Il a été révélé selon une enquête que les motos servent aussi de moyen pour agresser les populations : 63% des assertions des usagers confirment cela. (D. N.A. Binaté, 2017, p. 3258). En outre, les informations recueillies des participants aux réunions de sécurité, régulièrement tenues à la préfecture de Korhogo, témoignent que de plus en plus d'agressions et vols sont perpétrés à l'encontre des populations avec l'utilisation des motos. Toujours selon les résultats d'une étude menée sur les engins à deux voire trois roues et assimilés, à Korhogo, les conducteurs d'engins à deux roues sont fortement impliqués dans les manifestations de la criminalité routière : vols, agressions, accidents. Les principaux facteurs humains se déclinent essentiellement en deux points que sont l'appât du gain et la mauvaise foi des différents acteurs. Il s'agit donc de choix rationnel de la part des conducteurs pour maximiser leurs gains et s'adapter aux contingences socio-économiques auxquelles ils se trouvent confrontés (D. N.A. Binaté, 2017, p. 3258). Dans la même optique de la préservation de la sécurité des personnes et des biens, O. Koudou (2009) souligne qu'il se commet plus de crimes, y compris plus d'homicides, à Yopougon qu'ailleurs et, qu'à l'intérieur de Yopougon, se trouvent des zones dans lesquelles la criminalité est particulièrement virulente. Touchant dès lors la question de la localisation des criminalités et partant des zones les plus criminogènes ; comme indicateurs de sécurité ou d'insécurité. Les auteurs dans « Mille Homicides En Afrique De L'ouest : Burkina Fasso, Côte d'Ivoire, Niger et Sénégal » se proposent de comprendre le rapport dans la métropole d'Abidjan entre l'aménagement de la ville, le crime et les

criminels. Y a-t-il, dans l'organisation spatiale urbaine, des faits qui permettent de conclure, comme le croit l'opinion publique, à l'existence de quartiers criminogènes, dans lesquels le taux de criminalité est significativement plus élevé qu'ailleurs. (M Cusson et al, 2017, p 239-249).

Toujours, dans « Mille Homicides En Afrique De L'ouest : Burkina Fasso, Côte d'Ivoire, Niger et Sénégal », M. Cuisson et al (2017, p. 167) se proposent encore, d'analyser la criminalité, sans oublier les homicides, telles qu'elles se distribuent dans l'espace de Yopougon. Elle se donne pour objectifs d'identifier les points chauds du crime de la commune, de décrire les problèmes criminels les plus récurrents de ces points chauds et de découvrir des stratégies de prévention situationnelle intégrée pour une meilleure régulation du crime. (O. Koudou. et al 2017, pp 237-243). Ces différentes études sont une contribution à la géographie criminelle, autant que cette présente étude qui a pour but de présenter la distribution de la criminalité, liée aux vols des motos, engins utilisés par pratiquement le tiers des populations, de tous âges, pour se déplacer (chauffeurs comme clients). Cette étude s'inscrit dans la grille des statistiques criminelles prônées par les positivistes comme Querry et Déquetelet, à la suite desquels plusieurs autres auteurs ont travaillé sur les chiffres afférents à la criminalité, dans les grandes villes et capitales. Pour poursuivre, à propos de l'importance des statistiques criminelles, il faut retenir qu'« Au cours du XXe siècle, la statistique policière remplacera, plus ou moins vite selon les pays, celle des tribunaux comme mesure de la délinquance. Dans la deuxième partie de ce siècle, on aura progressivement recours à d'autres mesures ; la plus typique est l'enquête de victimation dont les auteurs racontent le développement. À travers le problème très technique de la mesure de la

délinquance, on voit défiler et les problèmes méthodologiques d'une sociologie quantitative et aussi toutes les questions conceptuelles que lui pose l'étude du crime. » (R. Zauberman et al, 2011, p.17).

L'originalité de notre travail consiste à ressortir les chiffres concernant Korhogo, une ville en plein essor économique et social en proie à diverses mutations ; afin d'avoir des indicateurs quant à la sécurité dans cette ville.

La théorie de référence est la thèse de J.L. Besson (2005) sur la cartographie Criminelle. Elle stipule qu'un incident criminel est symbolisé sur une carte par un point ou une punaise. Il est localisé à l'adresse où il est intervenu (ou coordonnées longitude et latitude). La formation de ce point correspond à l'intersection de trois éléments : L'incident survient sur un territoire ; L'incident se produit à un moment donné et dans un lieu particulier ; L'incident survient dans un environnement physique ; L'incident est le produit de plusieurs interactions formées par le lieu, le cadre (physique et temporel), la cible (victime, infrastructure, objet), le tout étant rythmé par les saisons et les mouvements de la société, le passé et l'intention de l'auteur. La cartographie a pour objet de représenter l'acte (l'incident) pour analyser les interactions qui ont permis son existence et qui peuvent suggérer des solutions. Puisque pour que le crime se produise, il faut une cible, un agresseur et un cadre favorable au passage à l'acte.

## **1.- METHODOLOGIE**

### **1.1. Type d'étude et lieu de l'étude, population d'étude**

Cette étude de type mixte a eu lieu dans la ville de Korhogo, entre 2015-2016. La ville de Korhogo, avec une population forte de 286071 habitants (source RGPH 2014) connaît une urbanisation rapide due aux migrations et un développement sans précédent depuis 2011. Cependant, cette urbanisation se déroule dans un contexte post-crise. Après la réunification du pays et le retour des populations dans leurs zones de provenance, l'espace urbain est aussi confronté à des difficultés de déplacement. La ville est envahie par des engins à deux roues. Les motos sont devenues dès lors le moyen de transport le plus pratiqué et populaire dans les villes du Nord de la côte d'ivoire. Cette vulgarisation des motos fait de la ville de Korhogo le lieu privilégié pour la recrudescence de cette forme de criminalité : vols de motos.

Des étudiants de l'Université Peleforo GON COULIBALY de Korhogo ont été mis à contribution car il leur a été demandé de faire la cartographie des vols de motos dans la ville, dans le cadre d'un exposé dans la matière de géographie Criminelle. Des études retenues, cinquante (50) personnes ont été interrogées. De manière pratique, c'est une étude qualitative auprès des personnes ressources comme les agents de police (20), les personnes victimes (20) et /ou non de vols (10) qui ont été interrogées. Par ailleurs, un entretien réalisé à la brigade de recherche criminelle de la gendarmerie Korhogo a permis de récolter des données quantitatives sur les affaires de vol motos dans la ville.

## **1.2. Techniques et outils de collecte des données**

La recherche documentaire essentielle dans toutes recherches en sciences sociales nous a permis de parcourir divers écrits sur l'activité des motos dans les villes d'Afrique et du monde.

Un guide d'entretien composé de questions ouvertes a été également confectionné à l'effet de recueillir les informations sur le phénomène et sa localisation, auprès des agents de police et autres responsables de la Préfecture de police de Korhogo. Les chiffres remis par la police ont servi de base à la cartographie proposée. De plus, il a été question de proposer par groupes une cartographie des zones (quartiers) à risque de la ville à l'aide des enquêtes et des témoignages reçus des usagers. Les usagers victimes de vols ou non ont été interrogés afin de recueillir diverses informations.

## **1.3. Traitement et analyse des données**

Les méthodes d'analyse qualitative, et d'analyse de contenu ont été utilisées. (Analyse des verbatims des personnes interrogées). Le logiciel Excel et un logiciel de cartographie simplifié ont servi pour le traitement des données recueillies.

Le cadre de référence s'articule autour de la thèse de J. L. Besson (2005) sur la cartographie Criminelle. Selon l'auteur, la cartographie a pour objet de représenter l'acte (l'incident) pour analyser les interactions qui ont permis son existence et qui peuvent suggérer des solutions. Puisque pour que le crime se produise, il faut une cible, un agresseur et un cadre favorable au passage à l'acte.

## **2. RESULTATS**

Deux rubriques permettront de décliner les résultats obtenus :

### **2.1. Facteurs explicatifs des vols de motos à Korhogo**

#### *2.1.1. Facteurs historiques et démographiques*

Le moyen de transport qu'est la moto, à Korhogo, connaît un essor dans les années 2000, avec la crise politico-militaire qui s'est soldée par la division en deux du pays. Le Sud sous contrôle gouvernemental et le Nord tenu par les rebelles. C'est dans ce contexte que l'émergence des motos s'est fait dans la partie sous contrôle des rebelles, grâce à certains facteurs favorisant son utilisation massive par la population. Les motos sont d'origine asiatique et leurs prix d'achat (variant entre 300.000 et 500.000 FCFA) sont à la portée des bourses des ménages économiquement moyens. La croissance économique de Korhogo a pour corolaire l'augmentation de la population. Les populations se ruent vers Korhogo soit pour travailler, soit pour étudier. En effet lorsque la population s'accroît, il devient plus difficile pour les autorités d'assurer une bonne sécurité des biens et des personnes car les moyens de contrôle mis en place ne peuvent plus faire face. Cela se perçoit par l'existence d'un seul commissariat de police pour une grande ville comme Korhogo en 2016. Il est difficile de maîtriser les manifestations criminelles avec les effectifs réduits des forces de l'ordre.

OP 1 (Officier de Police) 2: « Le conflit armé qu'a connu le pays a entraîné une prolifération des armes à feu dans la ville de Korhogo. En dépit du programme gouvernemental de démobilisation et de réinsertion des combattants, certains individus

sont toujours détenteurs d'armes à feu. Ces malfrats s'en servent malheureusement dans un environnement marqué par la prolifération des engins à deux roues ».

### *2.1.2. Facteurs économiques*

La ville a été dotée de plusieurs infrastructures de nature à booster son développement. A ce titre on peut énumérer la création de la cinquième université de Côte d'Ivoire, la réhabilitation de la Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest, l'ouverture des établissements administratifs, la construction des usines, le bitumage des voies. Toutes ces opérations ne sont pas sans effet sur le développement économique de la ville. Cela va favoriser l'éclosion d'une multitude d'activités et accroître le pouvoir d'achat des populations, ce qui leur permet de s'acheter des engins ou motos, considérés comme le moyen de déplacement le plus répandu à l'instar de autres villes du nord de la Côte d'Ivoire comme Bouaké, Katiola et Ferkessédougou. C'est pratiquement un élément démonstratif de la bonne santé économique des personnes et des foyers de disposer d'un ou plusieurs engins.

### *2.1.3. Facteurs sociaux*

La moto est vite devenue un moyen de transport commode pour un réseau routier urbain médiocre car Korhogo, à l'instar des autres communes africaines est sous-équipée en voies carrossables et en moyens collectifs de transport. En 1995, sur un total de 361 kilomètres de voies urbaines, 31 km soit 8.5 % étaient bitumées ce qui représentait environ 0,25 mètre par habitant, ratio inférieur à la moyenne notée pour l'ensemble des villes de

l'intérieur, hors mis Yamoussoukro (DCGTX, 1995). L'extension s'est faite à un rythme largement supérieur aux capacités d'ouverture et de maintenance des voies secondaires reliant les quartiers entre eux. Cette dégradation des voies jalonnées de nids de poule, rend difficile la circulation par les véhicules et les quelques rares taxis collectifs, en circulation. Les taxis-collectifs deviennent rares et avec la dégradation très avancée du réseau routier, choisissent les axes bitumés et, refusent de rouler sur des voies dégradées et non revêtues de peur d'endommager leur véhicule. Ils se spécialisent dans les transports entre les villages environnant et la ville (taxi de brousse), qui leur sont plus rentables. En outre, Le chômage et la pauvreté de la jeunesse ont contribué au développement du phénomène. Les motos sont adoptées par les populations et sont devenues incontournables pour la mobilité à Korhogo. Cependant, l'accès à l'emploi est très difficile pour la frange de la jeunesse qui est sans diplôme et analphabète et la ressemblance de toutes ces motos ainsi que la forte demande sur le marché noir de moto rend le vol et la commercialisation après le vol très courants.

*OP 2 : « La croissance démographique  
corrélée au mauvais état du réseau routier et  
électrique favorise le développement rapide de  
foyers criminels ».*

## **2.2. Distribution géographique des vols de motos sur les sites**

Le vol de moto s'est révélé être un phénomène très organisé. Les propos recueillis démontrent une stratégie qui se déroule comme un véritable travail à la chaîne. A en croire les populations et si l'on se réfère aux différentes arrestations qui ont

eu lieu dans la ville par les forces de l'ordre, et les Dozo (chasseur et police locale). En effet le constat a été fait que les malfaiteurs sont toujours en collaboration avec un ou des mécaniciens, qui s'occupent de changer l'habillage des motos et un autre collaborateur pour établir des papiers de cette moto, afin de la rendre légale, aussitôt le vol perpétré. Enfin un dernier collaborateur pour effectuer la commercialisation sur le marché de ces motos dérobées.

Un usager (y) citait :

*« Les malfaiteurs sont à deux sur une moto : L'un tenant la direction et l'autre ; l'arme. Ils poursuivent la présumée victime jusqu'à l'aborder pour la déposséder de ses biens (sac, porte-monnaie ou autres) ou de sa moto qui est aussitôt envoyée à la transformation. C'est pourquoi on retrouve rarement les motos volées ; sauf si vous connaissez bien quelqu'un de leur circuit ».*

#### **- Cartographie des zones à fort taux de risque**

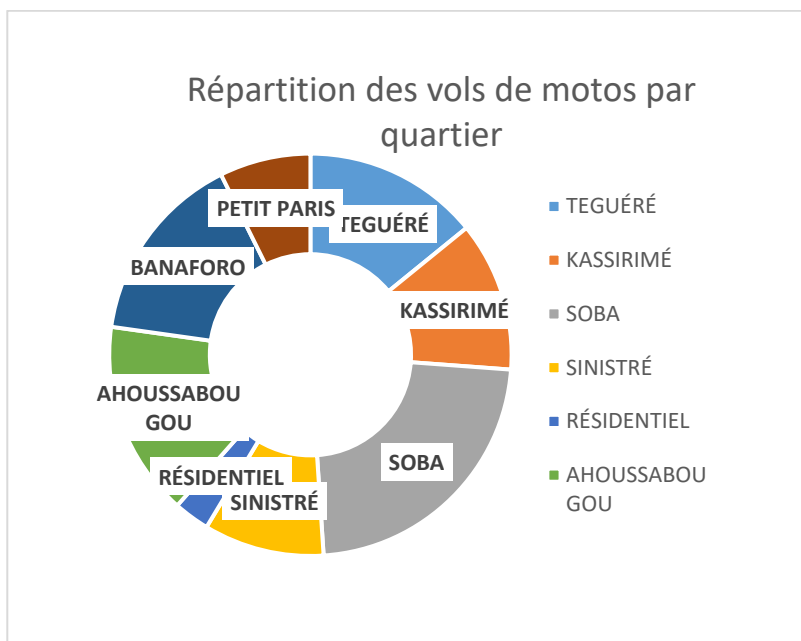
Les vols de motos sont repartis inégalement sur l'espace géographique de la ville de Korhogo ce qui veut dire qu'il y a des zones où le phénomène est plus récurrent et d'autres non. Les données récoltées auprès des services de renseignement de la préfecture de police de Korhogo et les témoignages recueillis permettent de déterminer les zones les plus touchées par les vols de motos.

Le tableau ci-dessous illustre bien la répartition des vols de moto durant la période déterminée dans les différents quartiers de la ville de Korhogo.

**Tableau 1. Répartition des vols de motos de 2013-2015, selon les quartiers à Korhogo**

**Source : Données de la Brigade de recherche de la gendarmerie nationale (Korhogo)**

Années Quartiers	2013	2014	2015	Total
<b>TEGUÉRÉ</b>	22	18	14	54
<b>KASSIRIMÉ</b>	19	15	12	46
<b>SOBA</b>	29	34	24	87
<b>SINISTRÉ</b>	17	11	9	37
<b>RÉSIDENTIEL</b>	3	6	2	11
<b>AHOUSSABOUGOU</b>	25	15	20	60
<b>BANAFORO</b>	5	44	10	59
<b>PETIT PARIS</b>	12	8	8	28
Total	132	151	99	382



Selon la répartition faite sur ce disque à partir des informations du Tableau 1, la zone qui enregistre le plus de vols de motos, est le quartier Soba. Soba enregistre plus de cas de vols car c'est un quartier animé qui attire beaucoup de monde surtout la nuit. Viennent ensuite les quartiers d'Ahoussabougou et Banaforo tous deux, des quartiers où les activités commerciales sont privilégiées. Ensuite nous avons les quartiers de Tégouéré et Sinistré qui enregistrent chacun des taux moyens de cas de vols de motos. Le quartier de Petit-Paris enregistre 28 cas sur 382 ce qui est faible. Enfin vient le quartier Résidentiel qui enregistre un très faible taux de vol de motos.

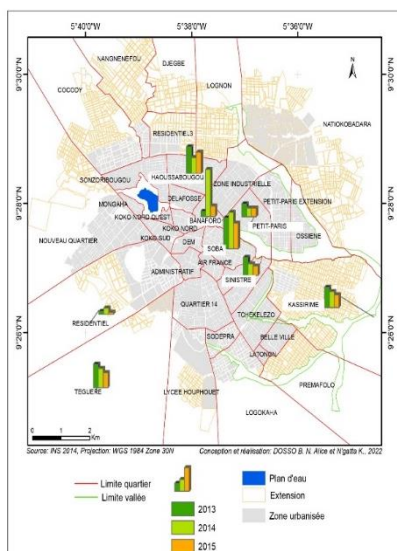
Le phénomène de vol de moto n'est pas statique ni propre à un quartier ou zone de la ville. C'est un phénomène dynamique et hétérogène avec une recrudescence à l'approche des fêtes

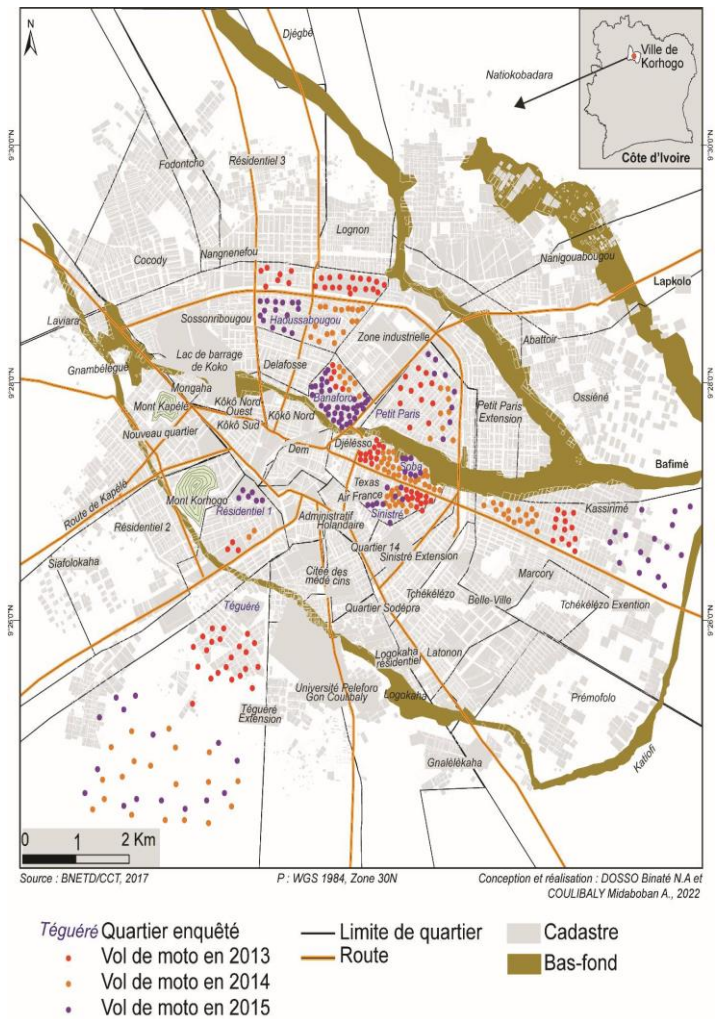
musulmanes et des fêtes de fin d'année. Dès lors l'on peut cartographier les zones à risque aux zones moins risquées dans la ville.

La question des occurrences en ce que le malfaiteur évalue ses chances de réussite de son méfait avant de se résoudre à l'action sont autant de facteurs à mettre en exergue. Les conditions du lieu peuvent ainsi favoriser le passage à l'acte.

Les cartographies proposées ci-dessous (à partir des chiffres de la police) font montre des zones les plus criminogènes en ce qu'elles regorgent des conditions qui prédisposent au passage à l'acte. Les voies sont dégradées, les conducteurs sont obligés de ralentir. Généralement dans des quartiers très fréquentés à cause des lieux de nuit. Ces zones grouillent d'activités économiques. L'absence des forces de l'ordre ou leur présence en nombre insuffisant facilite la décision des malfaiteurs de tenter leur chance.

Elles fixent les lieux où le vol des motos est plus récurrent et plus régulier.





De jour, elle se déroule par déroboade à l'insu du propriétaire. Elle se fait avec diverses méthodes propres à eux comme les clés universelles pour les motos.

Quand la nuit elle se déroule par braquage à mains armée (pistolet, couteau etc.) avec de forte chance de se fait abattre en cas de refus de coopération.

OP 5 « Les réseaux criminels sont organisés en bande et sévissent généralement dans la nuit dans des endroits sombres et ou peu urbanisés. Ce qui rend particulièrement difficile la lutte contre ce fléau ».

- **Cartographie des zones à taux de risque moyen et faible**

Cette partie concerne le reste de la ville qui sans être exempté de vol de moto, reste moins encline à ce phénomène par la fréquence du passage à l'acte qui est faible dans ces quartiers. Cette faible fréquence s'explique du fait de leurs distances conséquentes du centre-ville. Donc des points chauds de la ville dotés d'infrastructures ludiques, tel que les maquis, les boîtes de nuit, restaurants etc. Ce sont autant de commodités qui limitent le passage à l'acte dans ces quartiers au détriment des quartiers du centre-ville.

### 2.2.1. Les modes opératoires

Les principaux modes opératoires en matière de vols de motos sont le bike jacking, le vol opportuniste et le home jacking selon nos investigations.

- LE BIKE JACKING : Traumatisant, le bike jacking est la technique de vol la plus violente et la plus redoutée des conducteurs de motos appelés ici motards. Le bike jacking se pratique le plus souvent à un feu rouge et les voleurs s'en prennent directement aux motards sur leur machine. Ils n'hésitent pas à agresser violemment le conducteur pour profiter d'un effet de surprise. Toutefois,

- il faut souligner que le bike jacking est aujourd'hui une technique très peu utilisée par les voleurs à Korhogo.
- LE VOL OPPORTUNISTE : Dans cette partie il faut dire que les motards sont souvent responsables en partie du vol de leur moto. Si de moins en moins certains garent leur engin sans antivol dans la rue, d'autres attachent rarement leur moto à un point fixe. Or un antivol entravant une roue ou un kit chaîne offre aux voleurs une bien maigre résistance.
  - LE HOME JACKING : Le home jacking est avec le bike jacking une forme de vol apparue récemment et dont la percée correspond aux moyens technologiques déployés par les constructeurs pour protéger leurs véhicules contre le vol. Le home jacking consiste à s'introduire dans un domicile privé pour dérober les clés du véhicule convoité. C'est ainsi que les vols de motos à domiciles, se sont multipliés à Korhogo.

### *2.2.2. Sentiment du contrevenant et /ou les ressentiments de la victime- Les auteurs présumés et leur sentiment*

Les auteurs des vols de motos présumés sont les mécaniciens, les déscolarisés et les bandes organisées. Les mécaniciens sont les réparateurs de motos. Ils sont donc en contact avec les motos ainsi que les propriétaires de ces motos qui sont leurs fidèles clients. Selon plusieurs personnes interrogées, les mécaniciens sont les plus suspectés car ces derniers connaissent parfaitement la moto et savent la démarrer sans utiliser de clés. Pire, ils connaissent parfois les lieux d'habitation de leurs fidèles clients. Ils sont donc mieux placés pour livrer des informations utiles à des collaborateurs criminels dans le processus de vol.

Selon un témoin, S. K.

*« Ce sont souvent les petits mécaniciens qui volent les motos car, quelqu'un qui ne connaît rien dans la mécanique ne peut pas aussi voler un engin roulant. Même quand je vais me mettre à l'aise je condamne ma moto, C'est matin-là j'ai vu que ma moto a été volée en pièces détachées dans mon salon. Il n'est resté que la roue arrière ».*

A Korhogo, l'on fait cas de plusieurs jeunes déscolarisés la plupart du temps à cause des rituels traditionnels qui durent au minimum sept (07) ans. Généralement ils ont pour boulot l'activité de motard-taximètre. Ils sont très malins car ces jeunes une fois en possession des motos qui leurs sont confiées par leurs patrons pour l'activité de taximètre, soit ils s'enfuient avec la moto, soit ils utilisent des ruses qui consistent à faire croire au propriétaire de la moto qu'ils ont été agressés et la moto emportée.

Les bandes organisées : Avec les différentes crises connues, les armes ont très vite circulé dans de mauvaises mains. Les individus qui avaient participé aux hostilités se rassemblent, forment des gangs bien structurés dans l'opération des vols de motos dans la ville de Korhogo. Ce qui a donné de voir de nombreuses victimes d'agressions sous l'influence d'armes légères parfois même lourdes. Ces motos récoltées sont stockées dans des magasins fermés de jour ou souterrains pour une commercialisation silencieuse. Ces motos sont par moment exportées dans des pays voisins pour vente. C'est le cas du

démantèlement d'un réseau de vols de motos commercialisées à Prémamfalo, un quartier de Korhogo.

Les victimes demeurent apeurées et révoltées à la suite de leur agression. Des études prochaines permettront de revenir sur cet état de fait autant que sur le sentiment de supériorité et de mauvaise foi des auteurs bien souvent impunis à ce jour.

### **3.- DISCUSSION**

Les investigations montrent bien que les vols se structurent autour d'un mode opératoire spécifique, d'acteurs ou d'auteurs motivés et qui profitent de la naïveté, de l'effet de surprise, de la négligence de victimes non préparées pour sévir. Les lieux de commission des vols de par les voies non bitumées et dégradées, l'absence des forces de l'ordre, l'obscurité, l'éloignement et autres conditions propices, facilitent le passage à l'acte comme le stipule la théorie de référence.

Le criminologue canadien M. Cusson (2009) avance une définition qui permet de poser un cadre utile à la réflexion : « La prévention de la délinquance consiste en l'ensemble des actions non coercitives sur les causes, les raisons et les préliminaires des délits dans le but d'en réduire la probabilité ou la gravité. » Quelques précisions permettent d'éclairer cette définition : Tout d'abord, seule l'action sur une cause, sur un facteur ou sur un processus de la délinquance qualifie l'action de prévention. ». Les théories victimologiques sont ensuite présentées en distinguant les théories classiques qui cherchent dans le couple pénal auteur-victime et particulièrement dans le comportement ou la psychologie de la victime des explications du passage à l'acte du criminel (victimologie de l'acte), des

théories contemporaines (souvent critiques de la première victimologie (M. Cusson, 2009, p. 116) qui proposent de porter l'attention sur le vécu, les souffrances, les traumatismes des victimes. La prévention serait plus efficace si elle était portée sur les causes et les conditions propices à la commission des criminalités. La localisation des lieux à risque devrait servir d'outils à la prévention.

Des propositions de solutions se situent à plusieurs niveaux. Au niveau des institutions on doit opter pour des moyens plus modernes. Ainsi la police doit se doter de cartes pour identifier les zones criminogènes en vue d'utiliser des stratégies pour empêcher le passage à l'acte des personnes. La gestion de l'espace s'avère très importante pour gagner en efficacité et en temps.

Aussi l'Etat doit augmenter les effectifs de police pour étendre la compétence des forces de police à la quasi-totalité du territoire. Korhogo s'est vu doter du CCDO et du GMI, polices d'élites dans la lutte contre les criminalités.

Les cartes des zones à risques doivent être portées à la connaissance des populations pour qu'ils puissent prendre leurs précautions.

La population doit aider la police à démanteler les réseaux de vol de motos par la collaboration, la dénonciation des situations qui seraient susceptibles de favoriser le phénomène.

## CONCLUSION

Le phénomène des vols de motos est récurrent et régulier dans le temps et l'espace, entravant la sécurité des personnes et de leurs biens. La cartographie permet de déterminer les zones les plus criminogènes afin d'y accentuer la prévention. La prévention se présente comme la réponse de choix face à ce phénomène qui ne cesse de prendre de l'ampleur malgré la grande représentation des types de force de sécurité à Korhogo. La cartographie permet de penser des mesures plus adaptées au phénomène. L'objectif de l'étude est atteint.

Prévenir les vols de motos c'est agir en anticipant précocement avant le passage à l'acte en vue de rendre difficile voire d'empêcher la survenance de l'acte délictueux. C'est ainsi que la cartographie apparaît comme un outil primordial car les infracteurs ne se promènent pas avec des étiquettes permettant de les identifier. La théorie de référence s'avère adaptée à l'étude.

La prise en compte du ressenti de la victime ainsi que des sentiments de l'auteur ouvre une perspective d'étude prochaine.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

**BESSON, Jean Luc.** (2005). Chapitre VI. Cartographie criminelle. Dans : J. Besson, *Les cartes du crime*, pp. 123-152. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France.

**BINATE, Dosso Namode Alice.** (2017). Criminalité routière: le cas des engins à deux roues à Korhogo, *The International Journal of*

*Social Sciences and Humanities Invention* 4(2), pp 3253-3260, 2017, DOI: 10.18535/ijsshi/v4i2.01 ICV 2015: 45.28.

**CEYHAN, Ayse.** (2006). « Analyser la sécurité : Dillon, Waever, Williams et les autres », *Cultures & Conflits* [En ligne], 31-32 | printemps-été 1998, mis en ligne le 16 mars 2006, consulté le 12 décembre 2022. URL: <http://journals.openedition.org/conflits/541> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/conflits.541>

**CUSSON, Maurice.** (2009). *Prévenir la délinquance*. Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.cuss.2009.01>. p 242.

**CUSSON, Maurice., DOUMBIA, Nabi Youla., & YEBOUET, Henry Boah.** (Eds.) 2017. *Mille homicides en Afrique de l'Ouest : Burkina Fasso, Côte d'Ivoire, Niger et Sénégal*. Presses de l'Université de Montréal. doi :10.4000/books.pum.11443 ; p. 239-249 .

**DCGTx**, Les communes d'Abidjan : découpage par secteurs et quartiers, Rapport, Abidjan, DCGTx, 1995, 2 tomes.

**NKOUÉ, Éléazar Michel.** (2021). La coopération des populations civiles avec les forces de défense et de sécurité dans la lutte contre le terrorisme au Cameroun, *Une Revue du Centre Africain d'Etudes et de Recherche sur le Terrorisme*, Volume 11 • N° 3, pp 73-86.

**OPADOU, Koudou et CUSSON, Maurice.** (2017). Yopougon : concentration criminelle et points chauds In : *Mille homicides en Afrique de l'Ouest : Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Niger et* 339

Sénégal [en ligne]. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2017 (généré le 13 décembre 2022). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pum/11490>>. ISBN : 9791036501685. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pum.11490>. pp 223-237.

**INS**, 2014, Recensement Général de la Population de l'Habitat.

**ZAUBERMAN, Renée.** et **ROBERT, Philippe.** (2011). Statistique criminelle et mesure de la délinquance. *Journal Electronique d'Histoire des Probabilités et de la Statistique*, vol 7 (1), <http://www.jehps.net/juin2011/Robert.pdf> . ffhal-00743138, p13