



Article court : Contrôles techniques des automobiles à Abidjan et manœuvres illégales

Ladji Bamba¹

¹ Laboratoire d'Étude de Prévention de la Délinquance et la Violence (LEPDV), UFR de Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire

Contact : ladjib@gmail.com

Résumé

La fraude est disséminée dans tout le corps social ivoirien et les visites techniques automobiles ne sont pas exemptées. Comment se fait-il que des engins dont la qualité technique reste à désirer se retrouvent dans le parc automobile et sur les routes abidjanaises? Nous posons l'hypothèse que le processus d'évaluation des automobiles en Côte d'Ivoire est émaillé d'irrégularités. En effet, selon le ministère chargé du transport de 2006 à 2021, les accidents sont liés à 6% aux facteurs de mauvais états des véhicules et du réseau routier. Les études montrent que les accidents routiers créent un problème économique, des cas d'invalidités et des conséquences tragiques pour la population ivoirienne, en moyenne 600 morts et 13 000 blessés chaque année. Le ministre responsable du transport a dit en 2021 que 40 % des décès sur les routes se passent autour du district d'Abidjan. Les résultats obtenus auprès de structures privées concessionnaires, des usagers d'où est tiré l'échantillon de l'étude, montrent l'existence du phénomène à Abidjan. Sur 150 répondants, 120 ont reconnu que les visites techniques auto montrent des irrégularités dans les tests. Cependant, tout le monde s'en tire à bon compte.

Mots clés

visites techniques, automobiles, manœuvres illégales, Abidjan

Short Paper: Car inspection tests in Abidjan and illegal manoeuvres

Abstract

Fraud is widespread throughout the Ivorian community and automobiles technical inspections are not exempt. How is it that engines whose technical quality remains to be desired are found in the car fleet and on the roads of Abidjan? We hypothesise that the process of evaluating automobiles in Côte d'Ivoire is riddled with irregularities. As proof, according to the ministry in charge of transport from 2006 to 2021, 6% of accidents are linked to factors of poor condition of vehicles and the road network. Studies show that road accidents create an economic problem, cases of disability and tragic consequences for the Ivorian population, on average 600 deaths and 13,000 injured each year. The minister in charge of transport said in 2021 that 40% of road deaths occur around the Abidjan District. The results obtained from private concessionary structures and users from whom the sample was drawn by reasoned choice show the existence of the phenomenon in Abidjan. Out of 150 respondents, 120 recognised that technical visits caused irregularities in the tests. However, everyone gets away with it.

Keywords

technical inspections, car, illegal manoeuvres, Abidjan

Introduction

L'objectif de cette étude est de connaître les manifestations, identifier les acteurs et comprendre les motivations conduisant à la fraude dans le processus des visites techniques de véhicules dans le district d'Abidjan en Côte d'Ivoire. Les certificats de visites techniques sont des titres délivrés après un examen approprié, par l'autorité administrative compétente aux usagers automobilistes, à toute une personne pour conduire un véhicule ou un ensemble de véhicules (article 3, al. 21, décret N°2022-631). Autrement dit, les documents des tests de visite technique attestent de la fiabilité mécanique et technique d'une voiture.

Bamba (2017) a mené des investigations sur la fraude douanière à Abidjan. L'étude porte sur les acteurs de la fraude, leurs modus operandi, leurs stratégies d'adaptation et les effets sur le recouvrement. La fraude apparaît comme le sommet de l'iceberg, et sa complexité se situe dans sa compréhension qui exige un détachement afin de mieux l'appréhender. Ce qui nous intéresse ici est l'élucidation des mécanismes qui sous-tendent l'évaluation des véhicules aux tests de la visite technique en Côte d'Ivoire qui est assurée par la SICTA (Société ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industriels) et Mayelia une structure habilitée. Pour faire la visite de votre automobile, vous devez vous rendre dans l'une des stations permanentes ou temporaires de la SICTA ou encore de Mayelia. Nous sommes ainsi amenés à nous questionner, comment des véhicules sans pièce de visites techniques peuvent-ils être présents sur les routes ivoiriennes et en particulier dans le district d'Abidjan ?

L'hypothèse posée est qu'il existe des problèmes dans le processus des tests de visites techniques des automobiles en Côte d'Ivoire. Selon le ministère chargé du transport, la Côte d'Ivoire a connu entre 2006 et 2021 des accidents liés à 6% aux facteurs tels que le mauvais état des véhicules également, du 5 mai 2022 au 5 juin 2022 dans le district d'Abidjan, ce sont 2596 véhicules qui ont été interceptés pour défaut de certificat de visites techniques selon le Commissaire divisionnaire de police Touré Abdel-Kader, Directeur de la Police Spéciale de la Sécurité Routière (PSSR) du ministère des Transports. Pour le commissaire : « *la visite technique est un examen qui permet à l'automobiliste de s'assurer que sa voiture est en parfait état de fonctionnement et qu'il ne se met pas en danger en l'utilisant* » (ministère des Transports, 2022). Il renchérit, puis affirme que le ministère ivoirien des Transports entend intensifier sa politique d'assainissement des routes à l'aide d'un régime de contrôle basé sur le Système de Transport Intelligent (STI) ayant pour objectif la réduction des accidents graves de la circulation et l'adoption du respect du Code de la route par l'ensemble des populations. Malgré ses efforts, triste est le constat : les véhicules sans contrôle technique circulent, créant dans une proportion non tolérable des accidents routiers qui sont source d'austérité économique, avec des cas d'invalidités et des conséquences tragiques pour la population ivoirienne.

L'agence ECOFIN a souligné que : « *La route continue de faire des victimes en Côte d'Ivoire* » (Ngueyap, 2021). Entre janvier et avril 2022, la Côte d'Ivoire a enregistré environ trois cents (300) accidents graves qui ont occasionné plus de deux cents (200) décès confirmant ainsi l'ampleur de l'insécurité routière. Selon le ministre des Transports Amadou Koné (POGCI, 2021), les accidents sont de plus en plus graves et l'on remarque une hausse de leur nombre. De huit cent quatorze (814) en 2018 à mille cinq cent

neuf (1509) à ce jour. Les poids lourds sont impliqués dans 6 % des accidents et 13% des décès. 68% des victimes sur les routes sont des piétons et les usagers des véhicules à 2 et 3 roues. Les minicars et les cars sont responsables de 21% des tués et les véhicules particuliers de 24% (le nouveau réveil n° 5753 du 4/5/2021).

En moyenne, il y a 600 morts et 13 000 blessés chaque année dans le district d'Abidjan à cause des accidents de la route (le nouveau réveil n° 5753 du 4/5/2021). Le seul district d'Abidjan a enregistré au cours de l'année 2021 au moins 40% des décès sur les routes de l'ensemble de la Côte d'Ivoire. Le district a ainsi été retenu comme site pour l'étude.

L'enquête est d'un intérêt socioéconomique. Elle peut renforcer la sensibilisation des usagers automobilistes sur l'utilité de la visite technique. Nous émettons cette hypothèse : l'évolution des accidents tragiques fait naître une forte inquiétude au sein de la population ivoirienne. Les causes liées à cette situation alarmante sont certainement de plusieurs natures. Parmi les causes d'accidents de la circulation, on peut lister : l'état d'ivresse, la fatigue au volant, la mauvaise conduite, l'excès de vitesse, la fraude dans l'obtention du permis de conduire. Mais c'est encore plus dangereux de tolérer la circulation de véhicule sans contrôle de visites techniques sur les routes dans le district d'Abidjan. Cette étude s'intéresse aux pratiques frauduleuses au moment des tests de visites techniques des automobiles.

Méthodologie

Terrain d'enquête (description du milieu de l'étude)

Dans le cadre de notre étude, le district Abidjan représente le champ d'études. Ce choix se justifie par le fait que le district, situé au sud de la Côte d'Ivoire, renferme la plus grande population urbaine de la Côte d'Ivoire. Il concentre à lui seul, 36 % de la population urbaine de toute la Côte d'Ivoire INS (2021). Le district d'Abidjan est le lieu où se déroule la majorité des activités économiques du pays. Dans le district, on retrouve des infrastructures routières, y compris des institutions, notamment celles responsables des visites techniques auto. En définitive, le site d'étude enregistre la plus grande mobilité routière du pays.

Population d'enquête

Le choix des catégories de personnes, nous a conduits vers les agents des sociétés habilités aux visites techniques et aux usagers propriétaires d'automobiles. L'échantillon, sélectionné par choix raisonné, est composé de cent cinquante (150) personnes dont la répartition s'est faite par catégorie comme l'indique le tableau 1.

Méthodes d'analyse de données collectées

Dans le cadre de cette étude portant sur la fraude dans les tests de visites techniques, nous avons opté pour des analyses à la fois quantitatives et qualitatives. En matière quantitative, nous avons évalué le nombre et le pourcentage de sondés ayant connaissance de cas de fraudes au cours des visites techniques des automobiles. Quant à l'analyse qualitative, elle nous permet d'analyser les contenus de discours des répondants. Elle nous a aidés à mieux décrire et montrer le phénomène dans ses manifestations sur le territoire du district d'Abidjan en identifiant quatre types de

Types d'acteurs	Agents et Responsables des structures habilités pour les tests des visites techniques	Candidats aux tests de visites techniques	Population	Total
Nombre de répondants	30	75	45	150

Tableau 1: répartition de l'échantillon

fraudes. L'approche a également aidé à saisir les motivations, les opinions, les craintes et les espoirs des personnes à l'enquête.

Résultats

Connaissance de la fraude au cours des visites techniques des automobiles

Le tableau 2 révèle les déclarations de connaissance du phénomène de fraude dans les visites techniques d'automobiles. À cet effet, 79% de la population étudiée a connaissance de l'existence et de la pratique de la fraude pendant les différents examens techniques et mécaniques des voitures. Seuls 21% déclarent ignorer la pratique de fraude. Un responsable des structures habilitées pour les visites techniques affirme : « *La fraude existe partout, mais en Côte d'Ivoire, c'est grave, c'est à visage découvert* ».

Manifestations de la fraude lors de la visite technique et mécanique

Lors de l'obtention du titre de conduite, plusieurs individus ont explicité des expériences de fraude vécues. Comme le témoigne ce répondant à l'enquête : « *Moi, on ne m'a pas dit, j'ai vécu l'expérience. Ils m'ont demandé une somme que j'ai donnée, d'autres l'ont appris à travers des proches* ». Nous avons identifié quatre types de fraudes, à savoir (1) le racket des agents-évaluateurs, (2) la falsification des résultats des tests, (3) les vices de procédure administrative et (4) la corruption organisée par les responsables de structures habilitées à la visite technique.

Racket effectué par les agents-évaluateurs

Cette forme de fraude consiste à soutirer de l'argent à un individu ou un groupe d'individus en usant de son poste. Cette fraude est organisée et perpétrée par les agents et responsables d'évaluations. Le mode d'emploi diffère d'un examen à l'autre. Un répondant disait que « *le racket a de beaux jours dans le passage des visites techniques auto, tantôt les responsables sont les racketteurs et tantôt ce sont les automobilistes qui favorisent le racket. C'est le serpent qui se mord la queue* ».

Falsification des résultats des tests

Au niveau du test mécanique et technique, la vérification de la qualité est falsifiée. Les résultats sont ainsi fixés dans le seul but d'exiger de l'argent fixé aux demandeurs des visites techniques. Le propos d'un responsable le montre bien : « *La fraude existe, l'administration oblige les évaluateurs et les candidats, demandeurs à faire de la fraude. Si tu ne veux pas suivre le rythme, ce sont tes véhicules qui tombent à l'arrêt. Tu ne paies pas pour la visite, ta voiture est à l'arrêt* ».

Vices de la procédure administrative

Le vice de la procédure administrative se définit par le non-respect d'une procédure édictée dans une administration. Il peut se définir comme le non-suivi de la procédure administrative. Dans le cas présent, le vice de la procédure administrative consistait à camoufler les plaques d'immatriculation des voitures irrégulières et à les présenter comme des véhicules aux normes aux sorties de la visite.

Corruption organisée par les responsables des structures habilitées

Dans cette forme de fraude, les responsables s'entretiennent directement avec les demandeurs. Ils leur proposent de donner une somme supplémentaire en plus de celle qui a été fixée pour les tests afin de leur faciliter les résultats. Les propos d'un sujet soumis à un entretien témoignent de son expérience : « *Lorsque nous passons la visite technique en 2021, nous nous sommes dirigés dans une ville au voisinage du district sur recommandation d'amis qui nous ont assuré que là-bas ça marche à tout prix. Chaque fois que nous étions programmées en vue d'une visite technique, le responsable appelait avant et nous demandait de l'argent pour régler les évaluations. Il nous disait toujours que c'est géré et qu'il faut seulement que nous soyons polies et de ne pas de nous faire remarquer* ».

Différents types d'acteurs impliqués

Trois catégories d'acteurs sont définies, à savoir les agents institutionnels, les candidats demandeurs de visites et les responsables des structures habilités aux tests de visites techniques et mécaniques.

	Connaissance de la fraude		Méconnaissance de la fraude		Total	
	effectif	%	effectif	%	effectif	%
Population	35	42%	10	11%	45	52%
Agent des tests des visites techniques	10	11%	20	1%	30	12%
Demandeur des tests des visites techniques	55	26%	20	10%	75	36%
Total	150	79%	18	21%	150	100%

Tableau 2 : témoignages de l'existence du phénomène de fraude dans les tests des visites techniques des automobiles

Agents institutionnels publics

Dans le cas de cette étude, les agents institutionnels publics sont des agents-évaluateurs. Exerçant sous la direction du ministère des Transports, ils sont chargés d'assurer l'évaluation des véhicules et de veiller au respect des règles ainsi qu'au bon déroulement des tests. Ces agents semblent aujourd'hui se détourner de leurs missions. En utilisant leurs statuts, ils s'adonnent à des pratiques frauduleuses.

Responsables des structures habilitées aux tests des visites techniques

Étant des personnes dont la mission est de veiller aux respects des conditions des visites techniques. Ils se doivent d'être des modèles, des exemples pour les agents sous leur ordre tout comme pour les demandeurs de service. Mais dans l'optique d'attirer plus de clientèle, ces responsables en complicité avec les évaluateurs, organisent des fraudes pour soutirer de l'argent aux différents candidats automobilistes. Ils ne tiennent plus compte des fautes techniques et mécaniques et des défaillances des véhicules. Cette pratique frauduleuse est bénéfique pour les responsables, car selon eux, elle leur permet de gagner encore plus, ce qui augmente le chiffre d'affaires de la structure.

Candidats demandeurs de visites techniques

Cette dernière catégorie d'acteurs est celle des demandeurs de visites techniques et mécaniques. Des individus qui sont sous l'influence des responsables des structures habilitées et des évaluateurs, et dont l'objectif et la priorité restent la réussite des visites techniques et mécaniques pour leurs véhicules. Ils sont le plus souvent victimes de racket et sont influencés par la peur d'échouer aux différentes épreuves. Ils se voient soutirer de l'argent de manière discrète, soit par les responsables, soit par les agents-évaluateurs, et le plus souvent par les deux. En cas de refus, la probabilité d'échec est considérable. Retenons néanmoins que les candidats ne sont pas toujours des victimes. Ils proposent eux-mêmes de l'argent pour la réussite sans risque aux visites techniques et mécaniques de leurs véhicules.

Discussion

À quoi ressemble la situation de fraude dans les tests des visites techniques des automobiles en Côte d'Ivoire ? Pour répondre à cette question, nous avons formulé une hypothèse générale : la fraude au cours des visites techniques des automobiles est liée à des facteurs spécifiques et d'éthique, dont le gain facile et l'enrichissement rapide. Cette fraude est relative à des avantages perçus par des agents de contrôle lors des visites techniques des automobiles.

Les résultats issus de nos enquêtes de terrain nous ont permis de recueillir des éléments spécifiques liés aux manifestations du phénomène. Dans notre quête d'information, nous avons été confrontés à plusieurs problèmes liés à la sensibilité du sujet. Tout d'abord, nous avons rencontré des difficultés liées au refus de collaboration de la part de certains sujets, trouvant le problème posé trop sensible. Les études de terrain nous ont néanmoins permis de recenser des éléments permettant de constater que les agents responsables de l'évaluation mécanique adoptent des conduites qui s'écartent des règles. Cette conduite permet d'entrevoir la négligence et la falsification des données mécaniques en contrepartie de sommes d'argent du demandeur de tests de visites

techniques. Partant des informations recueillies sur le terrain, nous pouvons dire que l'hypothèse selon laquelle la fraude dans l'évaluation mécanique des automobiles est imputable au laxisme dans le recueil des données est vérifiée.

Les résultats obtenus révèlent les agissements des agents-évaluateurs et des responsables des structures habilités au contrôle de visites techniques puis de la complicité existante entre certains agents évaluateurs et les usagers demandeurs. Cette complicité entraîne des avantages partagés, ce qui dénature la rigueur et le jugement des évaluateurs pendant les évaluations techniques et mécaniques des automobiles. L'hypothèse que la fraude dans les tests des visites techniques est liée au manque de rigueur des agents-évaluateurs et des responsables des structures de contrôle semble confirmée.

Au regard de l'existence de la fraude dans le processus des tests des visites techniques à Abidjan et des facteurs explicatifs révélés, nous avons pensé à proposer deux solutions afin de lutter contre ce phénomène. À savoir les solutions préventives pour interpellier les potentiels fraudeurs et aussi les solutions répressives afin d'apporter une correction à tout individu pris en situation flagrante de fraude. La sensibilisation étant la première phase d'une série de solutions, le gouvernement, plus précisément le ministère chargé du transport, doit mettre en place une campagne de sensibilisation. Celle-ci aidera à conscientiser et à attirer l'attention de la population et en particulier les acteurs du processus des visites techniques (les agents et responsables des agents-évaluateurs, les responsables et les candidats) sur la nuisance de la pratique de la fraude dans ce processus. Au niveau social, les actes liés à l'incivisme routier causent des accidents tout à azimut.

La sensibilisation peut conduire les individus à un changement de mentalité et de comportement au regard de la fraude. La proximité entre acteurs constitue un problème dans la lutte contre la fraude dans le processus des tests des visites techniques. À cet effet, le ministère ivoirien chargé des transports doit prendre des dispositions afin d'éviter le contact entre les agents-évaluateurs et les usagers, demandeurs (dématérialiser le processus) en d'autres termes il s'agit de traiter la documentation liée aux visites techniques en flux numériques ou en traitements automatisés. Parmi ces dispositions, nous avons la limitation des actions des responsables des visites techniques dans les centres d'examen. C'est-à-dire, une fois la programmation effectuée, les responsables doivent déposer les dossiers des candidats la veille au guichet indiqué et ne doit plus avoir accès aux centres d'examen.

Le ministère chargé des transports devrait aménager un centre d'examen théorique dont l'accès sera autorisé seulement au candidat disposant de leur carte d'identité et de la carte grise de l'automobile. Les outils informatiques doivent servir à l'évaluation des demandeurs aux tests de visites techniques. Il est important d'apporter une assistance vidéo dans les lieux.

Ainsi, si chacun se sent surveiller, et qu'il sait que la probabilité de se faire prendre et sanctionner est très grande, il renoncera à la pratique de la fraude (Bamba, 2017). L'application stricte de la loi produit beaucoup d'effets. L'État doit s'assurer que toute personne prise en situation de flagrant délit dans les tests des visites techniques tombe sous le coup de la loi, quelle que soit sa fonction sociale, et doit recevoir une sanction prévue à l'article 299 du Code pénal relative à la fraude. L'application stricte

de sanction peut servir d'exemple et de dissuasion aux éventuels fraudeurs et à la population.

Conclusion

Les accidents de circulation liés aux défaillances techniques et mécaniques des automobiles provoquent de nombreuses inquiétudes dans la société ivoirienne. Cette peur devient une préoccupation pour le monde scientifique. L'étude menée s'est intéressée au processus des tests pendant les visites techniques dans le district Abidjan.

L'analyse et l'interprétation des résultats issus des données recueillies révèlent que la fraude se manifeste de différentes manières, allant du racket des agents-évaluateurs à la corruption organisée par les responsables des visites techniques en passant par la falsification des résultats et les vices de procédure administrative. Nous notons aussi l'identification des acteurs impliqués dans la pratique de la fraude pendant le processus des visites techniques. Ces derniers peuvent être classifiés en trois catégories : les agents-évaluateurs, les responsables de service et les demandeurs des visites.

L'avantage financier indûment perçu est le plus dominant comme raison. Également, la pratique de la fraude dans le processus conduit à des conséquences notables dont : la circulation de voitures défaillantes, mal-entretenu. Ce qui peut être une situation prédictive pour les cas d'accidents de la route. Aussi, c'est une délinquance. L'incivisme au cours des tests produit un parc automobile défaillant qui est cause d'insécurité routière et souvent des pertes en vies humaines.

Références

- ACFE (2016). Loi n° 2016-410 du 15 juin 2016 relative à la répression de la fraude et des falsifications en matière des biens ou services. *Journal officiel de la République de Côte d'Ivoire*. <https://www.fao.org/faolex/results/details/fr/c/LEX-FAOC178125/>
- Araj, F. G. (2015). Faire face au risque de fraude, Exploration du rôle de l'audit interne. *CBOK, The IIA Research Foundation*, 1-27. <https://docs.ifaci.com/wp-content/uploads/2018/03/CBOK-Faire-face-au-risque-de-fraude-web.pdf>
- Bamba L., Kouassi, B. D., Bamba S. (2017). Fraude douanière. Réflexion à travers le cas du District d'Abidjan. *Rivista di Criminologia, Vittimologia e Sicurezza*, 11(1): 7-23. http://www.vittimologia.it/rivista/articolo_bamba-et-al_2017-01.pdf
- Castro, E. (2016). *La fraude financière et le contrôle interne en entreprise : l'importance d'un SCI efficient pour optimiser l'identification des risques de fraude et réduire leur probabilité d'occurrence*. Travail de bachelor, Haute Étude de Gestion, Genève. <https://sonar.ch/hesso/documents/314694>

Décret n°2022-631 du 3 août 2022 modifiant le décret N°2016-864 du 3 novembre 2016 portant réglementations de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique. https://www.transports.gouv.ci/sites/default/files/decret_ndeg_2022-631_du_03_aout_2022_modifiant_le_decret_ndeg2016-864_du_03_novembre_2016_portant_reglementation_de_lusage_des_voies_routieres_ouvertes_a_la_circulation_publicue_1.pdf

Dialla, B. E. (2006). La lutte anti-corruption : l'expérience des pays d'Asie du Sud-Est. *Afrique et développement*, 31(1) : 118-149. <https://doi.org/10.4314/ad.v31i1.22253>

Le nouveau réveil n° 5753 du 4/5/2021. <https://news.abidjan.net/titrologie/123493-le-nouveau-reveil>

Ngueyap, N. (2021). *En Côte d'Ivoire, la route a fait plus de 200 morts en quatre mois*. Agence Ecofin. <https://www.agenceecofin.com/transports/1608-90613-en-cote-d-ivoire-la-route-a-fait-plus-de-200-morts-en-quatre-mois>

POGCI (2021). *Lutte contre les accidents de la route: le ministre Amadou Koné sollicite l'implication des transporteurs*. Portail Officiel du Gouvernement de Côte d'Ivoire. https://www.gouv.ci/_actualite-article.php?recordID=12271#

Ministère des Transports (2022). *Sécurité routière/ 2596 Véhicules flashés en un mois pour défaut de visite technique à Abidjan*. <https://www.transports.gouv.ci/actualites/securiteroutiere-2-596-vehicules-flashes-en-un-mois-pour-defaut-de-visite-technique>

Transparency International (2002). *Combattre la corruption : enjeux et perspectives*. Paris, Éditions Karthala.