

Communication pour le changement comportemental des usagers de la route et amélioration de la sécurité routière en Côte d'Ivoire

Sey, Henri Joël

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Sey, H. J. (2021). Communication pour le changement comportemental des usagers de la route et amélioration de la sécurité routière en Côte d'Ivoire. *Les Cahiers de l'ACAREF*, 3(7), 267-292. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-93584-7>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-SA Lizenz (Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/1.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-SA Licence (Attribution-ShareAlike). For more information see: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/1.0>

COMMUNICATION POUR LE CHANGEMENT COMPORTEMENTAL DES USAGERS DE LA ROUTE ET AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN CÔTE D'IVOIRE

Henri Joël SEY

Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan-Cocody (RCI)

Département des Sciences de l'Information et de la Communication

seyhenryjoel@gmail.com

Résumé

Ces cinq dernières années, la Côte d'Ivoire a enregistré, selon les chiffres officiels, plus de 12.000 accidents corporels, 1.200 tués et plus de 21.000 blessés en moyenne par an. 60% des tués sont les piétons et les usagers des motos et tricycles contre 40% les passagers des autres véhicules. Les facteurs humains notamment l'incivisme sont les principales causes de ces accidents (92%). Ce phénomène constitue, in fine, la première cause de décès des personnes âgées de moins de 30 ans. Face à un tel décor macabre, le gouvernement ivoirien a adopté un plan stratégique qui court jusqu'en 2025 avec comme axes prioritaires l'amélioration du cadre institutionnel de gestion et de coordination de la sécurité routière. Ainsi, des actions accompagnées de vaste campagnes médiatiques notamment à travers des spots télé et radio sont initiées avec pour visée le changement de comportements des usagers sur la route. Nombre d'usagers continuent, cependant, à ne pas se sentir concernés et persistent dans les comportements décriés. L'objectif de cette étude est d'identifier les faiblesses de la communication visant le changement de comportements des usagers de la route initiée par l'État. L'étude étant de type qualitatif, la collecte des données s'est effectuée à partir d'une analyse de contenu de documents écrits et audiovisuels sur les accidents de la route, la mobilité et la sécurité routière. Les insuffisances dans l'identification du public cible, l'élaboration des messages et surtout le choix des canaux et supports de transmission des messages en direction des usagers sont les faiblesses relevées.

Mots clés : *Communication, changement, comportement, accident, sécurité routière*

Abstract

Over the last five years, Côte d'Ivoire has recorded, according to official figures, more than 12,000 bodily injuries, 1,200 deaths and more than 21,000 injuries on average per year. 60% of those killed are pedestrians and users of motorbikes and tricycles, compared with 40% of passengers in other vehicles. Human factors, particularly lack of awareness, are the main cause of these accidents (92%). This phenomenon is, in fine, the first cause of death for people under 30 years of age. Faced with such a macabre scene, the Ivorian government has adopted a strategic plan that runs until 2025 with the priority of improving the institutional framework for managing and coordinating road safety. Thus, actions

accompanied by vast media campaigns, notably through TV and radio spots, have been initiated with the aim of changing the behaviour of road users. Many users, however, continue to feel unconcerned and persist in the decried behaviour. The objective of this study is to identify the weaknesses of the communication aimed at changing the behaviour of road users initiated by the State. The study was qualitative in nature and data collection was based on a content analysis of written and audiovisual documents on road accidents, mobility and road safety. Weaknesses in the identification of the target audience, the development of messages and especially the choice of channels and media for transmitting messages to users were identified.

Keywords : *Communication, change, behaviour, accident, road safety*

Introduction

Selon la Banque Africaine de Développement, les accidents de la circulation, sur le continent, prennent une ampleur croissant de sorte à devenir un véritable problème de développement. Ils sont, pour cette institution, la quatrième cause de décès des personnes âgées de 5 à 44 ans avec 75 % des victimes ayant un âge compris entre 16 et 65 ans et en âge de travailler. L'aggravation de la pauvreté en Afrique résulte plus ou moins de l'incidence des accidents de la circulation (BAD, 2013). Cette situation n'épargne pas la Côte d'Ivoire. Le pays a enregistré en moyenne au cours de ces cinq (5) dernières années, selon le journaliste ivoirien Soro Piechion Benjamin :

« plus de 12.000 accidents corporels, 1.200 tués et plus de 21.000 blessés. Les pertes en vies humaines et les conséquences des accidents de la circulation routière absorbent environ 3% du Produit intérieur brut (PIB) de la Côte d'Ivoire, et les jeunes de 18 à 35 ans représentent plus de la moitié des victimes » (aip.ci, 2021).

L'on comprend par là qu'au-delà du coût humain, les accidents de la circulation sont aussi un fardeau important pour l'économie du pays. De plus, les autorités du pays rappellent que :

« de 814 tués en 2013, nous sommes passés à 1. 465 tués en 2019 et 1. 509 tués en 2020, malgré les restrictions imposées par la COVID 19 aux déplacements des populations. Les piétons et les usagers des motos et des tricycles représentent 60% des victimes

contre 40% pour les passagers des autres véhicules. Sur 1500 tués, environ 1 millier sont les usagers dits vulnérables, dont l'âge varie de 5 à 29 ans. Les accidents spectaculaires créant l'émotion ne sont pas ceux qui endeuillent le plus, par conséquent, il ne faut pas oublier de s'attaquer à l'insécurité des vulnérables » (Abidjan.net, 2021).

Pour incurver la tendance haussière des accidents de la circulation, le gouvernement ivoirien a adopté, le 07 juillet 2021, une stratégie nationale 2021-2025 pour la sécurité routière. Ce plan stratégique élaboré pour une période quinquennale (2021-2025) s'articule autour des axes suivants : l'amélioration du cadre institutionnel de gestion et de coordination de la sécurité routière, la protection des usagers vulnérables, l'assurance d'une mobilité sûre dans la zone urbaines, la réduction de l'accidentalité des axes interurbains, l'amélioration des comportements des conducteurs, l'amélioration de la sécurité des transports en commun et des marchandises, l'amélioration de la prise en charge des victimes d'accident. Dans sa mise en œuvre, les autorités administratives et policières ont procédé d'abord à une sensibilisation tous azimuts dénommée # *Stop à l'incivisme sur la route* à l'endroit de certaines entités telles les responsables des gares routières, les propriétaires de véhicules de transport routier et les chauffeurs trois (3) mois durant (Juin à Août 2021) sur l'ensemble du territoire ivoirien. Ensuite, depuis le 7 septembre 2021, le contrôle plus strict des véhicules et la répression des actes d'incivisme sur les routes assortir d'amendes sont entrés en vigueur. À travers l'installation de dispositifs de vidéo-verbalisation sur certains axes du grand Abidjan, les initiateurs veulent ainsi réprimer systématiquement les cas d'excès de vitesse et toute autre infraction commise sur la route. Au soir de l'achèvement de la première phase de la stratégie nationale 2021-2025 pour la sécurité routière à savoir la sensibilisation de proximité et de masse sur la voie publique, dans les gares routières de toutes les communes d'Abidjan, les autorités policières ont enregistré « 34.643 accidents pour la ville d'Abidjan et 137 tués, soit une moyenne mensuelle de 18 décès, sur la période du 1er janvier au 25 août 2021 » (Abidjan.net, 2021) d'une part. D'autre part, certains conducteurs rusent avec les caméras de surveillance installées dans le district d'Abidjan en réduisant leur vitesse lorsqu'ils approchent ces caméras. Pour la journaliste Bath Irène (2021 :1), première femme "Super Ebony2010", « *Certains automobilistes qui prennent*

le temps de respecter les limitations de vitesse subissent, par ailleurs, la pression des autres automobilistes qui passent le temps à klaxonner ou à donner des phares pour avoir le libre champ de rouler à vive allure ».

Au regard de ce qui précède, les efforts de l'État visant à stopper l'incivisme et par ricochet les accidents sur la route du pays ont eu un faible impact sur les usagers. Car, ils n'ont pas véritablement changé de comportements malgré la campagne de communication organisée à cet effet. Pourquoi, malgré toutes les dispositions prises et les efforts de communication entrepris, les usagers de la route n'adoptent-ils pas les comportements utiles en vue d'annihiler les accidents sur nos routes ? Quelles sont les insuffisances contenues dans la campagne de communication actuelle initiée par les autorités en direction des usagers de la route ? Comment amener ces usagers à adopter de bons comportements sur les routes en Côte d'Ivoire ?

I. Théories de référence et méthodologie

L'identification des faiblesses de la communication visant le changement de comportements des usagers de la route initiée par l'État de Côte d'Ivoire est l'objectif assigné à cette étude.

Au plan théorique, Cette étude s'appuie sur les théories de la communication engageante et de la diffusion de l'innovation.

La communication engageante est, selon Fourquet-Courbet & al (2013 : 6-7), :

« un type de communication qui vise à former, modifier ou renforcer d'une part, des actions personnelles et sociales, d'autre part, des cognitions et représentations sociales en incitant les sujets sociaux à suivre deux voies en interaction : - une voie où ils vont traiter des informations persuasives contenues dans le message ; - une voie où ils vont réaliser un acte en lien avec l'action sociale à promouvoir. Ainsi, engagés dans un cours d'action, accepteront-ils, ensuite, plus facilement de réaliser d'autres actes plus « coûteux » dans le sens de l'action promue. »

Le principe de cette théorie repose sur la dimension engageante que l'on rajoute à une communication de type persuasif par l'intermédiaire d'un acte préparatoire (obligatoire) issu de la théorie de l'engagement (Girondola Fabien, 2003). Dans cette théorie, la cible est actrice.

Lorsqu'un acte est réalisé par la cible avant que celle-ci ne soit exposée à un argumentaire, il est alors appelé « acte préparatoire ».

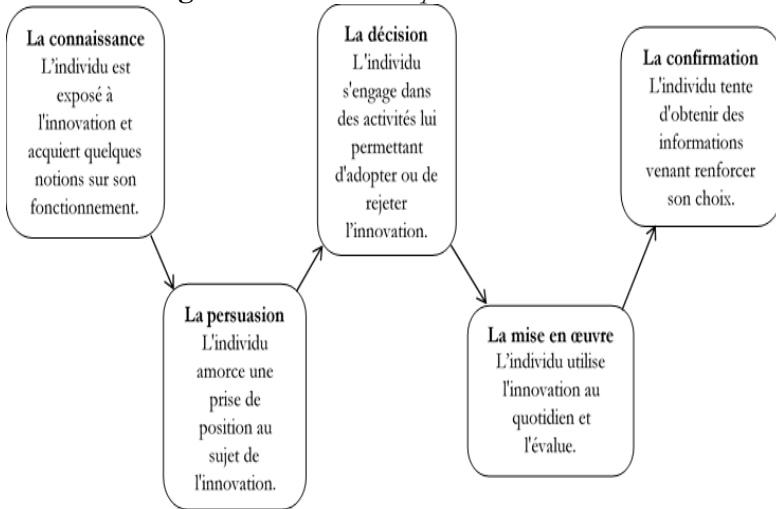
De plus, selon Girondola Fabien et Joule Robert-Vincent (2012 : 140), lorsqu'une personne réalise un acte préparatoire, cela entraîne une « *modification de la perception de soi chez l'individu* », L'acte préparatoire peut amener, ainsi, les cibles à se demander si elles sont prêtes à s'investir dans la cause proposée. Cet acte, en effet, « *joue le rôle d'exemple indiquant aux cibles qu'elles sont le genre de personnes à agir en faveur de la cause* » (Girondola Fabien et Joule Robert-Vincent, 2012 : 131).

Lorsque l'on parvient à obtenir un acte préparatoire de la part de la cible, cela va faire naître un lien entre l'acte engageant et la motivation de la cible. « *L'individu va chercher à tenir sa promesse* » en effectuant réellement le comportement qu'il s'est « engagé » à faire » (Bourg Ghislain, 2011 : 86).

En clair, les campagnes de communication engageante favorisent le changement des attitudes, intentions comportementales et comportements. Elles permettent, in fine, d'augmenter l'attention portée au message persuasif et de favoriser sa mémorisation.

La théorie de la diffusion de l'innovation est de Everett Rogers. Le comportement (nouvelle pratique ou attitude) perçue comme innovation sociale, sa diffusion entre de plain-pied ou directement dans un processus communicationnel de la sorte : « *Diffusion is the process by which an innovation is communicated through certain channels over time among the members of social system. It is a special type of communication, in that the messages are concerned with new ideas* » Everett Rogers (1995 : 12). L'intérêt majeur de cette théorie est qu'elle permet de décrire tout le réseau social de circulation d'une innovation au sein d'une société de sorte à réduire l'incertitude au sein des adoptants potentiels du nouveau comportement ou innovation. L'adoption d'une innovation est perçue comme un processus caractérisé, selon son concepteur, par cinq phases présentées ci-après :

Figure 1 : Processus d'adoption d'une innovation



Source : Notre étude

Les caractéristiques de l'innovation, telles qu'elles sont perçues par les individus, déterminent son taux d'adoption pour Rogers. Les facteurs qui influencent le taux d'adoption d'une innovation sont : les caractéristiques de l'innovation, l'unité de prise de décision, le canal de communication, la nature du système social et la compétence du vulgarisateur. Avant de terminer cette présentation du cadre théorique de notre étude, il convient de préciser qu'en ce qui concerne la prise de décision de la part de l'individu, Rogers y distingue trois types d'unités à savoir :

- l'individu choisi d'adopter ou de rejeter l'innovation indépendamment de la décision des autres membres de son système social : c'est la décision individuelle ;
- les individus choisissent collectivement d'adopter ou de rejeter l'innovation. Tous les membres du système social doivent se conformer à la décision du groupe une fois la décision prise : c'est la décision collective ;
- dans le cas où c'est un groupe d'individu qui prend la décision et que l'individu, membre du système, a très peu ou pas d'influence sur le processus de prise de décision. Mais, il l'applique cependant : c'est la décision autoritaire.

En définitive, ce modèle analyse la problématique de l'adoption des innovations en situant l'individu dans sa réalité sociale tenant compte du réseau d'influence sociale dans lequel il se trouve.

Cette approche permet d'identifier, dans le cadre de notre étude, les canaux et moyens susceptibles de efficacement les comportements promus en vue de leur adoption par les usagers de la route aussi bien au niveau individuel que collectif.

Au plan méthodologique, il s'agit spécifiquement d'une analyse de contenu de plusieurs documents en lien avec notre travail de recherche. Il convient de préciser, avant de poursuivre notre analyse, que l'étude documentaire renvoie à toute source de renseignement existant à laquelle le chercheur a accès. Ainsi, l'article s'appuie-t-il sur l'analyse de contenu de plusieurs résultats d'enquêtes, d'études et articles de presse dont les intitulés figurent dans les références bibliographiques de notre article. Ces coupures présentent l'état des lieux des accidents de la route en Côte d'Ivoire et le plan stratégique en vue de l'amélioration de la sécurité routière sur la période 2021 - 2025 initié par l'État ivoirien et dont sa mise en œuvre est à sa deuxième phase. Tous ces documents et éléments audiovisuels ont été analysés au fur et à mesure de leurs recensions sur une période de six (6) mois à savoir d'avril à septembre 2021.

Quant à l'instrument de collecte des données, dans le cadre de cette étude, nous avons eu recours à la grille de lecture. Concrètement, elle a consisté à l'élaboration de fiches de lecture comprenant les éléments suivants : noms de l'auteur ou des auteurs du document, l'intitulé du document, l'information recueillie, sa référence dans le document et la date de lecture du document. Cet instrument de travail a permis, d'une part, de classer et d'ordonner les prises de note et, d'autre part, de sélectionner les informations utiles à l'étude.

Le but de cette recherche qualitative est d'aider à comprendre les phénomènes sociaux dans leur contexte naturel. Précisément, l'analyse de contenu a permis de mettre en évidence les facteurs des accidents, attitudes et pratiques des usagers sur les routes en Côte d'Ivoire en général et de faire l'état des lieux des accidents de la circulation dans le pays, d'étudier les motivations profondes des usagers de la route dans le but de mettre à jour les variables qui influencent leurs attitudes et comportements et de déceler les leviers structurels et comportementaux sur lesquelles il est possible d'exercer une influence afin de faciliter la proposition de recommandations visant l'adoption à court, moyen et

long terme de comportements sains et corrects de la part des usagers de cette voie de communication qu'est la route. Après cette analyse de contenu, quels sont les résultats obtenus ?

II. Résultats

1. *Situation des accidents de la circulation en Côte d'Ivoire*

Dans le monde, selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2013), près de 1,3 million de morts dans les accidents de la circulation routière et plus de 50 millions de blessés ou invalides en sus des pertes économiques sont enregistrés chaque année.

Avec seulement 2% du parc automobile mondial, le continent africain enregistre un taux de décès de 26,6 pour 100 000 habitants tandis que la moyenne mondiale se situe autour de 17,4%. Et la Côte d'Ivoire n'est pas en reste. Toujours dans son rapport, l'OMS note que le pays enregistre chaque année un taux de 24 décès pour 100 000 habitants. La situation de la sécurité routière y demeure préoccupante.

Dans les données recueillies, il ressort que les chiffres officiels sur les accidents de la route en Côte d'Ivoire sont principalement issus de la période allant de 2013 à 2020. Faisant l'état des lieux des accidents de la circulation, le ministère des Transports annonce qu'« en Côte d'Ivoire, 814 personnes ont été tuées sur les routes en 2013, selon les statistiques qui ressortent 1465 tués en 2019 et 1509 tués en 2020 malgré les restrictions imposées par le Covid-19, soit un accroissement de 79% en 7 ans ». Sur la période allant de 2013 à 2019, l'on observe un accroissement de 21% pour les accidents ; 37% pour les blessés et 79% pour les tués.

En ce qui concerne les victimes, l'État révèle que les piétons et les usagers des motocyclettes et des tricycles représentent 60% des victimes contre 40% pour les passagers des autres véhicules. De plus, sur 1500 tués, environ un (1) millier sont les usagers dits vulnérables, dont l'âge varie de 5 à 29 ans et les jeunes de 18 à 35 ans représentent plus de la moitié des victimes. Ces pertes en vies humaines et les conséquences des accidents de la circulation routière absorbent, selon les autorités ivoiriennes, environ 3% du Produit intérieur brut (PIB) de la Côte d'Ivoire.

Selon le gouvernement, au cours des quatre (4) premiers mois de l'année 2021, la Côte d'Ivoire a enregistré environ 300 accidents graves occasionnant plus de 200 décès confirmant ainsi l'ampleur de l'insécurité routière.

Les zones les plus accidentogènes, après analyse des causes des accidents récents, se répartissent sur quatre principaux tronçons, notamment les axes Abidjan-Ouangolodougou ; Abidjan–Abengourou ; Abidjan–Bonoua–Noé ; Daloa-Bouaflé-Yamoussoukro. À côté de cela, il est à noter que les accidents de la route interviennent presque sur l'ensemble du territoire ivoirien. Ainsi, dans le département de Duékoué, 4133 blessés et 23 décès ont été enregistrés au cours des accidents survenus dans ledit département de 2018 à 2021. Ces chiffres ont été donnés le jeudi 29 avril 2021 par M. Cissé Ibrahima, Préfet de la région du Guémon, Préfet du département de Duékoué, au cours d'une réunion d'information et d'échanges sur la problématique de la sécurité routière. Au cours des cinq dernières années, les accidents causent en moyenne par an plus de 12.000 accidents corporels, 1200 tués et plus de 21.000 blessés. Le District d'Abidjan, à lui seul, enregistre 41% du nombre de morts sur la route selon le gouvernement ivoirien.

En ce qui concerne les engins les plus tueurs, nous avons relevé que trois types de véhicules totalisent 72 % des décès : ce sont les 2 et 3 roues (25% des tués), les véhicules particuliers (24% des tués), les minicars et autocars (23% des tués).

S'agissant des causes de ces accidents l'on relève que le non-respect du code de la route, la consommation abusive d'alcool, le surnombre et la surcharge, ainsi que le refus du port des casques pour les motos et l'excès de vitesse des conducteurs sont fréquemment cités par les autorités tant à Abidjan qu'à l'intérieur du pays. À Duékoué, selon les statistiques livrées par le préfet, les taxis-motos viennent en tête avec un taux de 76 % des personnes qui n'observent pas les règles ; suivent les voitures avec 21% et enfin les vélos avec 3 %.

De manière générale, les données indiquent que le facteur humain représente, à lui seul, 92% des accidents ; les défaillances mécaniques ne représentent que 6% des accidents. La dégradation de la chaussée ne représente que 1% des causes des accidents selon les autorités.

Par ailleurs, pour le ministre des Transports, tous, nous sommes, à la fois, responsables et victimes des accidents de la route. Spécifiquement, il

indexe les chauffeurs et propriétaires des véhicules de transport en commun si l'on en croit le propos ci-après retranscrit :

« Je ne dirais jamais, et ce n'est pas vrai que seuls les chauffeurs sont responsables. Chacun a une part de responsabilité, à commencer par les propriétaires de véhicules, qui pour moi sont les premiers responsables. [...] Ce sont eux qui doivent entretenir les véhicules, veiller au bon fonctionnement des véhicules qu'ils mettent sur la route et s'assurer du bon état de l'engin ». Il poursuit en reconnaissant la responsabilité de l'administration dans les accidents de la circulation en Côte d'Ivoire.

Tous ces chiffres alarmants montrent que la situation de la sécurité routière reste préoccupante sur nos routes.

2. Stratégie de lutte contre les accidents de la route

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière, le gouvernement ivoirien a pris des mesures, décrets et lois. Il entreprend en ce moment un vaste programme de renforcement, d'agrandissement des voiries existantes, le renouvellement du parc automobiles et la création de nouvelles voies dans le pays.

- *Réglementations et lois en lien avec la sécurité routière*

En 1964, le président ivoirien d'alors a pris un décret pour réglementer l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique (Décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique). Ce décret stipule, de manière générale, que les dispositions générales relatives à la circulation routière sont applicables à tous les usagers de la route. De manière spécifique, ce décret est subdivisé en titres, chapitres et paragraphes avec 251 articles. Il aborde, en effet, les dispositions générales relatives à la circulation routière et applicables à tous les usagers de la route.

Le titre 2, quant à lui, aborde les dispositions spéciales aux véhicules automobiles y compris les trolleybus et aux ensembles de véhicules.

Par ailleurs, le chapitre 2 du document aborde les règles administratives. Les paragraphes mettent l'accent sur la réception, l'immatriculation, les visites techniques des véhicules, le permis de conduire et les conditions de sa délivrance et sa validité, le contrôle routier et les conditions de suspension et de retrait du permis de conduire.

Ensuite, le titre 3 présente les dispositions spéciales applicables aux véhicules et appareils agricoles, aux matériels de travaux publics et à certains engins spéciaux.

De plus, le titre 4 révèle les dispositions spéciales applicables aux motocyclettes, vélomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur et à leurs remorques.

Le titre 5 aborde les dispositions spéciales applicables aux cycles et aux cyclomoteurs ou à leurs remorques. Quant au titre 6, c'est les dispositions spéciales applicables aux véhicules à traction animale et aux voitures à bras qui y sont développées.

Le titre 7 fait référence aux dispositions spéciales applicables aux piétons et aux conducteurs d'animaux non attelés. Les dispositions diverses sont mentionnées dans le Titre 8 de ce décret. Les pouvoirs des préfets et des maires, les contraventions au présent décret et les exceptions aux dispositions du présent décret sont développés en trois (3) paragraphes. Enfin, les titres 9, 10, 11, 12 et 13 présentent respectivement l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et l'immobilisation, la mise en fourrière et le retrait de la circulation de certains véhicules ; les dispositions spéciales applicables aux transporteurs de bois en grume ; les dispositions pénales et les dispositions transitoires.

Ce texte fondateur a subi des aménagements en vue de son adaptation à la situation du moment, à la mobilité sans cesse croissante dans le grand Abidjan et le reste du pays. L'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA) fut ainsi créée par la loi n°2014-812 du 16 décembre 2014 avec pour missions d'assurer l'organisation et la coordination des différents modes de transport dans l'ensemble du District Autonome d'Abidjan et les Communes périphériques (Alépé, d'Azaguié, de Dabou, de Grand-Bassam de Bonoua et de Jacquville). De nombreux décrets consultables à l'adresse <https://amuga.ci/lois-reglementations/> ont été, entre temps, pris par l'État de Côte d'Ivoire.

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière, le 08 septembre 2021, le gouvernement a entrepris une réforme du secteur du transport routier notamment l'interdiction des tricycles d'accéder à toutes les voies du réseau structurant, à savoir toutes les routes nationales, toutes les routes en 2x2 et 2x3 voies reliant les communes, les boulevards, les principales rues et avenues qui jouent un rôle majeur dans le transit urbain ; les usagers de motocyclettes doivent obligatoirement observer le port du casque pour le conducteur et pour toute personne transportée ;

l'obligation pour le conducteur de détenir un permis de conduire de la catégorie A tel que prescrit par le Code de la route ; l'obligation d'équiper les motos de rétroviseurs convenablement déployés et de feux clignotants en bon état de marche. De ce qui précède l'on perçoit la volonté de l'État de Côte d'Ivoire d'améliorer la sécurité routière.

- *Renforcement et création de voies et renouvellement du parc autos dans le pays*

En 2014, la Côte d'Ivoire a lancé le projet de renouvellement du parc automobile avec 50 000 véhicules neufs à moindre coût. L'objectif est de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route et, par ricochet, l'amélioration de la qualité de l'air.

Selon la société ivoirienne de contrôles techniques automobiles et industriels (SICTA), le parc automobile, en 2007, était estimé à 474 873 véhicules avec 66% de voitures particulières. En 2016, le parc national d'automobile a atteint 636 551 véhicules avec 80% pour Abidjan (soit 498 531 véhicules).

Le projet de renouvellement du parc automobile comporte trois (3) grandes composantes à savoir la composante taxis, la composante véhicules de marque Allemande et la composante remplacement des anciens véhicules par de nouveaux. Cela doit permettre à terme, de renouveler une flotte de 300 camions lourds sur l'axe Abidjan-Ouagadougou, d'acquérir 1700 minicars et de permettre une plus grande mobilité des populations abidjanaises.

Au total, les routes sont réhabilitées ou en réhabilitation tant à Abidjan (construction du quatrième pont et voies connexes, du pont du plateau à Abidjan en cours de réalisation) qu'à l'intérieur du pays (la réhabilitation de la voie reliant Abidjan à San Pédro en passant par la côte est en cours de réalisation). On assiste aussi au prolongement de l'autoroute vers Bouaké et dans les 31 chefs-lieux de région et de Districts de Côte d'Ivoire des véhicules neufs sont remis aux entreprises de transport.

3. Stratégie de communication mise en œuvre dans la lutte contre les accidents de la route

- *Installation de comités locaux de sécurité routière*

En croisade contre les accidents de la route, l'État a procédé, d'août à septembre 2021, à l'installation de comités locaux de sécurité routière (CLSR) dans les 31 chefs-lieux de région et de Districts de Côte d'Ivoire.

Ces comités sont composés des représentants, du Ministère des Transports, de l'Éducation Nationale, de l'Équipement et de l'Entretien Routier, de la Santé, des Forces de défense et de sécurité, de la Protection civile, des chefs coutumiers, des collectivités et des associations.

Les missions assignées à ces comités sont : veiller au renforcement des actions préventives de proximité au profit des usagers de la route ; faciliter au niveau de la région, la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière par le pilotage des actions et activités ; participer à l'élaboration des plans de circulation, caractériser les accidents de la voie publique et à l'élaboration des plans de circulation ; réaliser des campagnes de sensibilisation de proximité, en liaison avec les administrations concernées et enfin faire des recommandations aux services de l'État sur les questions touchant à la sécurité routière au niveau régional.

- *Sensibilisation et diffusion de films institutionnels*

Avant la fin mai 2021, les autorités gouvernementales à travers la police et la gendarmerie ont mis en œuvre une campagne de sensibilisation à la sécurité routière pour mettre fin à l'incivisme sur les routes. Elle s'est achevée le 06 septembre 2021. Son objectif est de sensibiliser les usagers de la route et les acteurs du secteur des transports sur la nécessité de respecter le code de la route, mais surtout de tester le dispositif de contrôle (vidéo-verbalisation) à mettre en place pour la phase de répression qui démarre le 7 septembre 2021. Dans sa manifestation sur l'ensemble du territoire et singulièrement à Abidjan, elle a consisté en une sensibilisation, distribution de prospectus, contrôle et rencontres d'échanges avec les acteurs de la part du Comité Consultatif Ciblé et d'Éthique (CCCE) et la Préfecture de Police d'Abidjan appuyés par la Direction de la Communication du Ministère des Transports. Dans la capitale économique, les autorités sécuritaires ont visité aussi plusieurs espaces d'embarquements et de débarquements pour appuyer les dispositifs de contrôle déjà en place. Selon ces derniers, l'objectif recherché par de telles pratiques est de sensibiliser l'ensemble du grand public et de débarrasser les routes ivoiriennes notamment celles d'Abidjan des mauvais usagers.

Des ateliers de formation et d'informations sur la sécurité routière ont eu également cours sur le territoire ivoirien. Ainsi, treize (13) bénévoles de mobilités urbaines ont été formés par les autorités pour appuyer l'Unité de Régulation de la Circulation (URC) de la Police Nationale ; une séance

d'information parlementaire sur la stratégie nationale 2021-2025 pour la sécurité routière s'est tenue à l'Assemblée Nationale le 13 août 2021.

Une rencontre entre des chauffeurs à Abidjan et le ministre des transports a été organisée le 18 août 2021. Les autorités ou leurs représentants, lorsqu'ils sont conviés à une rencontre formelle et / ou informelle, ils ne manquent pas d'adresser le même message à savoir l'adoption de la part des usagers de la route, des nouvelles dispositions stratégiques prises par les autorités gouvernementales : « mettez-vous en règle, parce qu'à partir du 07 septembre prochain des contrôles plus stricts sont annoncés »; « réparez vos véhicules et changez de comportement sur la route avant le 07 septembre 2021 ».

Avant de prendre la route, *Sur la route*, *#Stop à l'incivisme* sont des films institutionnels diffusés sur la RTI 1 et les réseaux sociaux officiels du ministère des transports. D'une durée comprise en 0 et 10 minutes, *#Stop à l'incivisme* met en scène, dans un décor noir, tantôt les forces de sécurité (responsables de la Police Nationale et de la Gendarmerie Nationale) tantôt les leaders religieux (catholique et musulman) accompagnés de victimes d'accidents de la route. Ces personnages présentent les conséquences des accidents et au final intime l'ordre aux téléspectateurs de stopper l'incivisme sur la route. *Avant de prendre la route* présente les actions à mener sur un véhicule avant de le mettre en mouvement. Une fois en mouvement, il faut éviter les actes décrits dans la vidéo. *Sur la route*, enfin, véhicule certaines dispositions à prendre et attitudes à avoir sur la route.

III. Discussion et recommandations

À l'issue de la présentation des résultats de nos recherches documentaires, nous discutons à présent ces résultats à la lumière des théories de la communication engageante et de la diffusion de l'innovation et à la fin, nous ferons des recommandations.

Les vidéos et autres documents analysés présentent des insuffisances tant dans leur volonté d'impulser le changement de comportements qu'au niveau du choix des canaux pour promouvoir les bons comportements de sorte à améliorer la sécurité routière en Côte d'Ivoire.

Tous ces éléments écrits, sonores et audiovisuels informent les lecteurs et auditeurs sur les causes, les conséquences des accidents de la route dans le pays sans réellement communiquer avec eux. Si l'on s'en tient à

la définition basique du terme *communication* à savoir « mettre en commun » les idées avec autrui, les éléments vidéos et messages construits ne respectent pas ce principe aussi bien dans la forme que dans le fond. Lorsqu'on analyse les vidéos et propos, les chauffeurs fautifs ne sont pas clairement identifiés. Dans les propos des autorités, les responsables des accidents sont les chauffeurs et les propriétaires des véhicules de transport en commun mais les messages véhiculés dans les vidéos et autres propos ne sont pas spécifiquement élaborés pour ces cibles. Tous les messages ou presque sont vagues au point où ils n'atteignent aucune cible. En communication de changement comportemental, « *le message, en tant que manifestation d'une idée conçue, planifiée à transmettre à un public, représente l'élément fondamental* » (Abolou Camille Roger, 2020). Or, les messages élaborés, dans le cadre de cette campagne, sont imprécis tout comme les destinataires de ces messages. Il est, du coup, difficile de cerner le plan sur lequel s'alignent les messages véhiculés (plan thématique et plan de contenu).

Par ailleurs, le public cible n'est pas clairement identifié dans tous les documents consultés. Selon la méthode de ciblage en communication pour le changement, il existe quatre types de cible à savoir le cœur de cible, la cible primaire, la cible secondaire et la cible tertiaire. Les campagnes de communication menées actuellement ne respectent pas cette typologie au niveau de la cible.

En ce qui concerne le choix des canaux et/ou supports, les campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière pèchent là aussi. Selon Abolou (2020), les canaux et supports doivent être déterminés avec rigueur en tenant compte de l'exposition de la cible aux messages de façon optimale, des objectifs de communication, des contraintes linguistiques et culturels. Lorsqu'on observe les prospectus, vidéos et autres propos tenus dans le cadre de la sensibilisation #Stop à l'incivisme sur la route, les messages sont en langue française. Or les chauffeurs et propriétaires de véhicules de transport en commun sont pour la plupart des personnes moins lettrées et s'expriment, du coup, le plus souvent en langue vernaculaire malinké et/ou nouchi (argot ivoirien) et suivent de moins en moins la télévision, canal de transmission des vidéos de la campagne.

Au niveau du choix des acteurs pour la réalisation des vidéos de sensibilisation, les initiateurs ne recrutent pas dans le cœur de la cible (les chauffeurs fautifs) de sorte à ce que ceux-ci s'adressent à leurs pairs. En clair, les planificateurs de comportement ne privilégient pas les pairs

éducateurs dans la confection des éléments vidéo. Les autorités de la Police et de la Gendarmerie qui apparaissent dans les spots ne permettent même pas aux chauffeurs de gbaka et taxis d'être réceptifs au message eu égard au manque de respect dû au racket des chauffeurs par les policiers sur les routes.

En clair les insuffisances de la campagne de sensibilisation #Stop à l'incivisme sur la route se situent principalement au niveau de l'identification du public cible, de l'élaboration et la pertinence des messages de sensibilisation et le choix des canaux et supports pour transmettre les messages.

Au regard de ce qui précède, nous recommandons :

- d'éviter, dans les messages de sensibilisation, de brandir les sanctions, les menaces mais plutôt encourager l'adoption et le maintien du comportement promu ;
- que les messages et propos, dans le cadre de cette campagne, soient élaborés en tenant compte des spécificités du public cible ;
- de recourir aux proches des chauffeurs à qui l'on portera les messages sur l'amélioration de la sécurité routière et eux à leur tour en parleront avec les conducteurs (les femmes agiront sur leurs maris et les enfants sur leurs pères) ;
- de réduire la crainte que les chauffeurs de gbaka peuvent ressentir face à l'adoption du nouveau comportement. Car, un motif de résistance au changement peut être la crainte du destinataire à s'écarter des normes du groupe auquel il appartient ;
- d'éclairer de manière efficiente les voies et de renforcer les signalisations verticales et horizontales en terme de visibilité ;
- une formation pointue des piétons sur à la traversée de la chaussée ;
- la redynamisation des auto-écoles en Côte d'Ivoire en y affectant des moniteurs expérimentés pour une meilleure formation des auditeurs ;
- d'associer de manière inclusive et participative toutes les parties prenantes (initiateurs, public cible, etc.) dans les campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière pour assurer leur réussite ;

- de recourir aux professionnels (communicologues, linguistes, sociologues, anthropologues) pour une meilleure élaboration des messages de sensibilisation sur la sécurité routière ;
- de susciter chez la cible la mise en œuvre d'un acte préparatoire de sorte à ce qu'elle jauge ses capacités à passer à l'acte ou adopter le nouveau comportement. Dans ce cas espèce, les chauffeurs de Gbaka peuvent être encouragés à prendre la décision de rouler bien sur la route ou de contrôler leurs véhicules avant de prendre la route sur une semaine. Cela permettra ainsi à ces derniers de connaître leurs faiblesses susceptibles d'être des entraves à l'adoption du nouveau comportement et avec le planificateur de comportement, ils travailleront pour que le nouveau comportement s'installe durablement chez le destinataire ;
- l'adoption d'une nouvelle stratégie de communication s'appuyant sur un processus participatif et impliquant tous les bénéficiaires du projet ;
- l'utilisation de canaux de communication appropriés pour atteindre la cible (Ex. : le "grin" des chauffeurs, les associations de chauffeurs, les proches des chauffeurs, etc.).

Conclusion

L'étude a démontré que la lutte contre les accidents de la route telle que menée présentement ne permettra pas une atteinte effective des objectifs de la stratégie nationale 2021-2025 pour la sécurité routière dont le principal est de réduire significativement les accidents de la circulation au cours des cinq (5) prochaines années. Pour ce faire, outre l'aménagement et le renforcement des infrastructures routières, une campagne de sensibilisation contre l'incivisme est initiée. Mais, les changements de comportements attendus ne sont pas effectifs. Car sur la période du 1er janvier au 25 août 2021 à l'issue de la campagne, les autorités policières ont enregistré, pour la ville d'Abidjan, 34.643 accidents et 137 tués soit une moyenne mensuelle de 18 décès. En ce qui concerne le contrôle, ce sont 177 véhicules qui ont été mis en fourrière pour diverses raisons. L'analyse des documents a montré que nombreux sont les usagers de la route qui entendent ou ont entendu les informations diffusées dans le cadre #Stop à l'incivisme sur la route, nombreux sont ceux-là, cependant,

qui continuent à ne pas se sentir concernés par les comportements décriés. Cela est dû aux insuffisances contenues dans l'identification du public cible, l'élaboration des messages et surtout le choix des canaux et supports de transmission des messages en direction de la cible. La manière même d'impulser le changement comportemental des usagers de la route laisse tout aussi à désirer tellement elle est faussée. L'atteinte du comportement voulu entre dans un processus complexe où se déroulent différentes étapes à savoir l'information ; se sentir concerner pour adhérer à l'idée de changer ; consultation des proches et prise de décision de changer ; essai du nouveau comportement ; évaluation suivie d'acceptation, maintien ou rejet du nouveau comportement. Ce processus doit être le seul apanage des campagnes de sensibilisation visant le changement de comportements des individus sous nos cieux.

Références bibliographiques

Abolou Camille Roger, (2020), La communication de changement comportemental : Théorisations, modélisations et applications, paris : l'Harmattan.

Akpa Marie Ange, (2021), « Éducation de la femme/Anne Lemaistre : « L'alphabétisation n'est pas seulement un mot, il change la vie » », <https://www.fratmat.info/article/212025/societe/eacuteducation/ducation-de-la-femmeanne-lemaistre-lalphabetisation-nest-pas-seulement-un-mot-il-change-la-vie>, consulté le 02/09/2021.

Bath Irène, (2021), « Lutte contre l'incivisme sur les routes : Les ratés de l'opération ; comment des conducteurs rurent avec les caméras » in rubrique *ÉCONOMIE* de Linfodrome, <https://www.linfodrome.com/economie/70277-lutte-contre-l-incivisme-sur-les-routes-les-rates-de-l-operation-comment-des-conducteurs-rurent-avec-les-cameras>, consulté le 24/09/2021.

Bourg Ghislain, (2011), « L'apport de la communication engageante et des représentations sociales dans le cadre de la promotion de l'écobilité », Thèse, Psychologie, Université de Bourgogne, 299p.

Courbet Didier, Fourquet-Courbet Marie-Pierre, Joule Robert-Vincent, Bernard Françoise, (2013), « Communication persuasive et communication engageante pour la santé : Favoriser des comportements sains avec les médias, Internet et les serious games. », Publicité et Santé :

des liaisons dangereuses ? Le point de vue de la psychologie, In *press*, pp.21-46.

Décret n° 64-212 du 26 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique, https://www.sicta.sgs.com/medias/fichiers/decret_64-212.pdf, consulté le 20/09/2021.

Everett Rogers, (1995), *Diffusion of Innovations*, New York : The Free Press.

Girandola Fabien, (2003), *Psychologie de l'engagement et de la persuasion*, Paris : PUF.

Girandola Fabien, Joule Robert-Vincent, (2012), « La communication engageante : aspects théoriques, résultats et perspectives », *L'année psychologique*, 112, pp 115 -143.

Girandola Fabien, Roussiau Nicolas, (2003), « L'engagement comme source de modifications à long terme », *Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 57 (1), pp. 83-101.

Groupe de la Banque Africaine de Développement, (2013), *La sécurité routière en Afrique Évaluation des progrès et enjeux du système de gestion de la sécurité routière*, Département des transports et TIC, Décembre 2013 https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Events/ATFForum/La_Securite_routiere_en_Afrique_-_Banque_africaine_de_developpement.pdf, consulté le 20/09/2021.

Halissat Ismaël, (2013), « L'Afrique en tête de la mortalité sur les routes », <https://www.jeuneafrique.com/171651/societe/1-afrique-en-te-de-la-mortalit-sur-les-routes/>, consulté le 15/09/2021.

Konan André Silver, (2018), « Côte d'Ivoire : quand l'impunité tue sur les routes », *Jeune Afrique*, <https://www.jeuneafrique.com/519509/politique/cote-divoire-quand-limpunite-tue-sur-les-routes/>, consulté le 20/09/2021.

Soro Piechion Benjamin, (2021), « Amadou Koné appelle la population à s'approprier la stratégie nationale pour la sécurité routière », article publié le 10/08/2021 sur www.aip.ci, <https://www.aip.ci/cote-divoire-aip-amadou-kone-appelle-la-population-a-sapproprier-la-strategie-nationale-pour-la-securite-routiere/>, consulté le 29/08/2021.

Articles de presse et éléments audiovisuels analysés et disponibles sur Internet

« Abidjan (Côte d'Ivoire) - Le coût économique des accidents de la circulation en Côte d'Ivoire est estimé à 3% du Produit intérieur brut (PIB) sur les cinq dernières années, selon le ministre ivoirien des Transports, Amadou Koné », <https://news.abidjan.net/articles/695999/cote-divoire-le-cout-des-accidents-de-la-route-estime-a-3-du-pib>, consulté le 02/09/2021.

« Abidjan abrite les premières "rencontres annuelles des mobilités », 13 juillet 2021, <https://www.transports.gouv.ci/actualites/abidjan-abrite-les-premieres-rencontres-annuelles-des-mobilites>, consulté le 02/09/2021.

« Accidents : l'État ivoirien indexe les propriétaires de véhicules de transport », Publié le mercredi 18 août 2021, Société, APA, <https://news.abidjan.net/articles/696459/accidents-letat-ivoirien-indexe-les-proprietaires-de-vehicules-de-transport>, consulté le 02/09/2021.

« Adjamé / Lutte contre l'analphabétisme, Le centre Jean-Louis Billon des transporteurs inauguré », <https://news.abidjan.net/articles/411401/adjame-lutte-contre-lanalphabetisme-le-centre-jean-louis-billon-des-transporteurs-inaugure>, consulté le 02/09/2021.

« Agnéby-Tiassa/ La DR des Transports en croisade contre les accidents de la route », 10 juin 2021, <https://www.transports.gouv.ci/actualites/agneby-tiassa-la-dr-des-transports-en-croisade-contre-les-accidents-de-la-route>, consulté le 02/09/2021.

« Amadou Koné appelle la population à s'approprier la stratégie nationale pour la sécurité routière », Publié le mardi 10 août 2021, Société, AIP, <https://news.abidjan.net/articles/696028/amadou-kone-appelle-la-population-a-sapproprier-la-strategie-nationale-pour-la-securite-routiere>, consulté le 02/09/2021.

« Côte d'Ivoire : « On a une progression importante du nombre d'accidents » », Sortie le 2 sept. 2021, RFI, https://www.youtube.com/watch?v=5iLky_0ITMQ, Consulté le 20/09/2021.

« Côte d'Ivoire/Sécurité routière : le gouvernement ivoirien réaffirme son engagement et sa détermination à réduire le nombre des accidents »,

Publié le mardi 10 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696060/cote-divoire-securite-routiere-le-gouvernement-ivoirien-reaffirme-son-engagement-et-sa-determination-a-reduire-le-nombre-des-accidents>, consulté le 02/09/2021.

« Daloa/ Le Comité local de sécurité routière du Haut-Sassandra installé ce samedi », 14 août 2021 <https://www.transports.gouv.ci/actualites/daloa-le-comite-local-de-securite-routiere-du-haut-sassandra-installe-ce-samedi>, consulté le 02/09/2021.

« Duekoué/de nouvelles résolutions pour renforcer la sécurité routière », 14 mai 2021, <https://www.transports.gouv.ci/actualites/duekouede-nouvelles-resolutions-pour-renforcer-la-securite-routiere>, consulté le 02/09/2021.

« La Côte d'Ivoire classée parmi les 12 pays les plus illettrés au monde », 30 juin 2021, <https://gbich.net/la-cote-divoire-classee-parmi-les-12-pays-les-plus-illettres-au-monde/>, consulté le 02/09/2021.

« La Côte d'Ivoire veut faire de l'analphabétisme une cause nationale (Ministre) », Mis en ligne le 27 février 2019, AIP, <http://www.atooc.ci/2019/02/27/la-cote-divoire-veut-faire-de-lanalphabetisme-une-cause-nationale-ministre/>, consulté le 02/09/2021.

« Le gouvernement présente sa stratégie de sécurité routière aux députés », <http://www.assnat.ci/assembleenationale/?le-gouvernement-presente-sa-strategie-de-securite-routiere-aux-deputes>, Consulté le 20 septembre 2021.

« Les accidents de la route font perdre à la Côte d'Ivoire plus de 457 millions EUR chaque année », 01 juin 2021, Transports, Agence Ecofin, <https://www.agenceecofin.com/transports/3105-88681-les-accidents-de-la-route-font-perdre-a-la-cote-d-ivoire-plus-de-457-millions-eur-chaque-annee>, consulté le 20/09/2021.

« Les populations de Bocanda sensibilisées sur l'insécurité routière et la divagation d'animaux », Publié le jeudi 26 août 2021, Société, AIP, <https://news.abidjan.net/articles/696734/les-populations-de-bocanda-sensibilisees-sur-linsecurite-routiere-et-la-divagation-danimaux>, consulté le 02/09/2021.

« Lutte contre les accidents de la route : les députés adhèrent à la stratégie du Gouvernement » Publié le vendredi 13 août 2021, Société, Abidjan.net <https://news.abidjan.net/articles/696195/lutte-contre-les>

accidents-de-la-route-les-deputes-adherent-a-la-strategie-du-gouvernement, consulté le 02/09/2021.

« Lutte contre l'incivisme sur les routes : Le bilan de la phase de sensibilisation dressé, au cours d'un atelier », Publié le 15/09/2021, Économie, Linfodrome, <https://www.linfodrome.com/economie/70281-lutte-contre-l-incivisme-sur-les-routes-le-bilan-de-la-phase-de-sensibilisation-dresse-au-cours-d-un-atelier>, consulté le 20/09/2021.

« Lutte contre l'incivisme sur les routes : Les ratés de l'opération ; comment des conducteurs rusent avec les caméras », Publié le 15/09/2021, Économie, Linfodrome, <https://www.linfodrome.com/economie/70277-lutte-contre-l-incivisme-sur-les-routes-les-rates-de-l-operation-comment-des-conducteurs-rusent-avec-les-cameras>, consulté le 20/09/2021.

« Sécurité routière : 13 bénévoles de mobilités urbaines formés, Publié le samedi 28 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696785/securite-routiere-13-benevoles-de-mobilites-urbaines-formes>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : Amadou Koné installe des comités locaux à Korhogo, Bouaké, Abengourou et Daloa », Publié le samedi 14 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696242/securite-routiere-amadou-kone-installe-des-comites-locaux-a-korhogo-bouake-abengourou-et-daloa>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : Amadou KONE s'active à mettre en œuvre la stratégie nationale du Gouvernement », Publié le vendredi 6 août 2021 Société/ Ministères, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/695864/securite-routiere-amadou-kone-sactive-a-mettre-en-oeuvre-la-strategie-nationale-du-gouvernement>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : la Police poursuit la sensibilisation avant la phase de répression » Publié le mardi 24 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696656/securite-routiere-la-police-poursuit-la-sensibilisation-avant-la-phase-de-repression>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : la Police spéciale entame les dernières actions de sensibilisation », Publié le vendredi 27 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696744/securite-routiere-la-police>

speciale-entame-les-dernieres-actions-de-sensibilisation, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : le bilan de la sensibilisation jugé positif par le DG de la police », Publié le dimanche 29 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696810/securite-routiere-le-bilan-de-la-sensibilisation-juge-positif-par-le-dg-de-la-police>, consulté le 20/09/2021.

« Sécurité routière : le gouvernement adopte un plan d'urgence pour la période 2021-2025 », 08-07-2021, Société, https://www.gouv.ci/_actualite-article.php?recordID=12402&d=1, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : les chauffeurs de "Gbaka" s'engagent dans la sensibilisation contre l'incivisme sur les routes » Publié le jeudi 19 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696468/securite-routiere-les-chauffeurs-de-gbaka-sengagent-dans-la-sensibilisation-contre-lincivisme-sur-les-routes>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : les forces de l'ordre intensifient la sensibilisation », Publié le mercredi 18 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696424/securite-routiere-les-forces-de-lordre-intensifient-la-sensibilisation>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : pour une implication de tous, le Ministère des Transports installe les Comités locaux », Publié le mercredi 11 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696092/securite-routiere-pour-une-implication-de-tous-le-ministere-des-transport-installe-les-comites-locaux>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : une campagne de sensibilisation initiée dans la région de la Marahoué », Publié le mardi 17 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696395/securite-routiere-une-campagne-de-sensibilisation-initiee-dans-la-region-de-la-marahoue>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière/ Amadou Koné lance une vaste campagne de sensibilisation », 26 mai 2021, <https://www.transports.gouv.ci/actualites/securite-routiere-amadou-kone-lance-une-vaste-campagne-de-sensibilisation>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière/ La police sensibilise dans les gares routières », 10 juin 2021, <https://www.transports.gouv.ci/actualites/securite-routiere-la-police-sensibilise-dans-les-gares-routieres>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité Routière/ Le comité local de Bouaké installé » 15 août 2021, <https://www.transports.gouv.ci/actualites/securite-routiere-le-comite-local-de-bouake-installe>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière/ Sako Brahima (DR des Transports) aux motocyclistes de Bouaké : « C'est désormais tolérance zéro, même le téléphone au guidon sera sanctionné » », <https://www.transports.gouv.ci/actualites/securite-routiere-sako-brahima-dr-des-transports-aux-motocyclistes-de-bouake-cest>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière/ Sensibilisation en cours dans les gares routières à Abidjan », 8 juin 2021, <https://www.transports.gouv.ci/actualites/securite-routiere-sensibilisation-en-cours-dans-les-gares-routieres-abidjan>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : le bilan de la sensibilisation jugé positif par le DG de la police », Publié le dimanche 29 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696810/securite-routiere-le-bilan-de-la-sensibilisation-juge-positif-par-le-dg-de-la-police>, consulté le 02/09/2021.

« Sécurité routière : l'État envisage la restriction de la circulation pour les tricycles et motos dans le Grand Abidjan », Publié le mercredi 18 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696443/securite-routiere-letat-envisage-la-restriction-de-la-circulation-pour-les-tricycles-et-motos-dans-le-grand-abidjan>, consulté le 02/09/2021.

« Transport routier / Dosso Siaka (Préfet de police d'Abidjan) aux Transporteurs : « Réparez vos véhicules et changez de comportement sur la route avant le 7 septembre » », Publié le vendredi 27 août 2021, Société, Abidjan.net, <https://news.abidjan.net/articles/696743/transport-routier-dosso-siaka-prefet-de-police-dabidjan-aux-transporteurs-reparez-vos-vehicules-et-changez-de-comportement-sur-la-route-avant-le-7-septembre>, consulté le 02/09/2021.

« Transports : le Comité local de sécurité routière d'Abengourou installé », Publié le dimanche 15 août 2021, Société, Abidjan.net,

<https://news.abidjan.net/articles/696268/transports-le-comite-local-de-securite-routiere-dabengourou-installe>, consulté le 02/09/2021.

« Une campagne de sensibilisation sur le respect du code de la route lancée à Adzopé », Publié le dimanche 29 août 2021, Société, AIP, <https://news.abidjan.net/articles/696812/une-campagne-de-sensibilisation-sur-le-respect-du-code-de-la-route-lancee-a-adzope>, consulté le 02/09/2021.

« Une campagne pour inciter à la lecture en Côte d'Ivoire », Société, https://www.challenges.fr/societe/une-campagne-pour-inciter-a-la-lecture-en-cote-d-ivoire_764103, consulté le 02/09/2021.

Titres des films institutionnels	Adresses électroniques
<p><i>#Stop à l'incivisme sur la route</i></p> <p><i>Avant de prendre la route</i></p> <p><i>Sur la route</i></p>	<p>https://www.youtube.com/watch?v=M1uV5f2lFPI</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=_omf51AfE7M</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=gEEraJmbMAQ</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=cWbTANM-Myo</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=k3goXbl-Vn8</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=jQzqFcLalfM</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=j0w_x_qdZu4</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=jf2av6_mjco</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=ll2tDgy70mE</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=QEW1GnQZnVM</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=4Fk4gqhXG1M</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=ph7UUF-42w</p> <p>https://www.youtube.com/watch?v=T-nczNAtKE0</p>

	https://www.youtube.com/watch?v=BWBMMmF9qms https://www.youtube.com/watch?v=XDw3KSsITAE
--	--

« Vidéo-verbalisation / Paiement des contraventions et amendes forfaitaires : Le rôle joué par le Trésor public », Publié le 13/09/2021, Économie, Linfofodrome, <https://www.linfodrome.com/economie/70213-video-verbalisation-paiement-des-contraventions-et-amendes-forfaitaires-le-role-joue-par-le-tresor-public>, consulté le 20/09/2021.

« Zouan-Hounien/ Un nouveau dispositif de prévention des accidents installé », 27 mai 2021, <https://www.transports.gouv.ci/actualites/zouan-hounien-un-nouveau-dispositif-de-prevention-des-accidents-installe>, consulté le 02/09/2021.