



COMMUNICATION ET MOBILISATION CONTRE LES COMPORTEMENTS ACCIDENTOGÈNES EN CÔTE D'IVOIRE

[Étapes de traitement de l'article]

Date de soumission : 24-04-2026 / Date de retour d'instruction : 06-05-2026 / Date de publication : 15-07-2026

Antoine KOUAKOU

🏢 Université Félix Houphouët-Boigny, Département de Communication,
Laboratoire des Sciences de la Communication, des Arts et de la Culture (LSCAC),
Abidjan, Côte d'Ivoire

✉ antoinekouakou68@gmail.com

Résumé : La présente étude porte sur les comportements à risque exprimés sur les routes en Côte d'Ivoire, du fait des usagers. Elle se préoccupe plus spécifiquement de l'incivisme routier, susceptible d'augmenter la survenue des accidents. Elle s'intéresse surtout aux risques liés à ces comportements accidentogènes et à leurs incidences sur l'intégrité physique des individus ainsi que sur l'équilibre des groupes sociaux et de la société ivoirienne. Dans son ambition de participer au règlement du problème de société constitué par le danger de l'incivisme, l'étude convoque la Communication pour le Changement Social et Comportemental (CCSC). Dans cette perspective et dans une démarche de recherche scientifique, elle a mobilisé l'enquête par entretiens semi-directifs individuels comme technique de collecte de données. Au terme de l'étude, il ressort que le problème repose sur une nécessité de changement des comportements. Elle a surtout permis de comprendre que la communication peut influencer la perception des risques chez les usagers de la route.

Mots clés : Communication ; mobilisation ; accidentogène ; sécurité routière ; changement de comportement.

COMMUNICATION AND MOBILIZATION AGAINST ACCIDENT- CAUSING BEHAVIORS IN CÔTE D'IVOIRE

Abstract: This study examines risky behaviors exhibited by road users in Côte d'Ivoire. It focuses specifically on this road incivility, which can increase the occurrence of accidents. It is particularly interested in the risks associated with these accident-causing behaviors and their impact on the physical integrity of individuals, as well as on the balance of social groups and the Ivorian society. In its aim to contribute to resolving the societal problem posed by the danger of incivility, the study employs Communication for Social and Behavioral Change (CSBC). In doing so, and from a scientific research perspective, it used semi-structured individual interviews as its data

collection technique. Ultimately, the study revealed that resolving this problem requires a change in behavior. Most importantly, it validated the initial hypothesis, leading to the conclusion that communication can influence road users' perception of risk.

Keywords: Communication; mobilization; accident-causing; road safety; behavior change.

Introduction

La Côte d'Ivoire est confrontée à une situation préoccupante en matière de sécurité routière. Cette situation, qui persiste, est marquée par des statistiques alarmantes. Ainsi :

au cours des 5 dernières années, il a été dénombré en moyenne par an, plus de 12 000 accidents corporels, 1400 tués et plus de 21 000 blessés. Parmi les victimes, 60% sont des piétons, des utilisateurs de tricycles et des motocyclistes, tandis que les occupants des autres véhicules représentent les 40 % restants. Des facteurs humains, notamment le manque de sensibilisation, sont responsables de 92 % des accidents, faisant de cette problématique l'une des principales cause de mortalité chez les personnes de moins de 30 ans (P. Gnamien, 2016, p. 3).

Face à cette situation préoccupante, le gouvernement ivoirien a mis en place un plan stratégique visant à améliorer la gestion et la coordination de la sécurité routière. Ce plan inclut des campagnes médiatiques massives, notamment via des communications télé et radio, pour exhorter les populations à adopter des comportements plus responsables sur les routes. Cependant, malgré ces initiatives, la persistance des comportements à risque sur les routes interroge l'efficacité réelle des stratégies de communication mises en œuvre par les pouvoirs publics. Certains usagers demeure peu réceptif aux messages de sensibilisation et continue d'adopter des comportements accidentogènes, notamment l'usage de téléphones portables au volant, le non-respect du code de la route, ou encore la consommation de produits dopants.

D'autre part, il est reconnu autour d'un consensus scientifique que la communication stratégique joue un rôle majeur dans le processus de transformation des comportements. Dans de multiples études tout comme dans la littérature de spécialité, il est démontré qu'elle permet d'informer et d'éduquer. Ainsi, la communication constitue un levier essentiel dans la promotion de comportements responsables au sein des populations. À ce propos, A. Kouakou (2024, p. 329) souligne que :

le rôle de la communication dans les défis de changements socio-comportementaux n'est plus à démontrer. C'est un rôle institutionnalisé qui,



dans des domaines clés de transformation sociale, a toujours su être capitalisé au service du bien-être des populations et du développement.

La Communication pour le Changement Social et Comportemental (CCSC) est ainsi interpellée. Son influence et son rôle sont par conséquent questionnés. Que peut-elle apporter dans l'objectif de prévention des accidents et d'amélioration de la sécurité routière en Côte d'Ivoire ? Face à cette problématique, l'étude part de l'hypothèse que la communication peut permettre de modifier le comportement des usagers de la route à travers le changement de leur perception des risques. Elle se fonde sur deux théories : la théorie des effets de la communication et des médias avec H. Lasswell (1973) et celle de l'échange social (G. Homans, 1958). Elle s'articule autour de trois principaux points : le premier point porte sur le cadre théorique et méthodologique ; il décrit alors les théories de référence qui fondent l'étude, de même que la méthodologie comprenant le cadre opératoire, la population et les instruments de collecte de données. La seconde articulation présente les résultats de fin d'étude et la troisième vise la discussion de ces résultats.

1. Cadre théorique et méthodologique

1.1. Théories de référence

Dans une perspective d'analyse des comportements accidentogènes en Côte d'Ivoire, notre étude s'inscrit dans une dynamique de recherche de solution. Dans cette logique, elle questionne l'influence et le rôle de la Communication pour le Changement Social et Comportemental (CCSC). Ainsi, elle prend son ancrage dans deux théories. La première, la théorie des effets de la communication et des médias (H. Lasswell, 1973), est un modèle qui explique les influences sur les auditoires pour les amener à des changements sociaux et comportementaux. La seconde, la théorie de l'échange social avec G. Homans (1958) est plutôt une théorie de changement expliquant comment s'opère la modification des comportements humains.

En effet, pour H. Lasswell (1973), tout acte communicatoire est avant tout gouverné par une intention d'influence et/ou de persuasion de l'auditeur sur son interlocuteur. Aussi, H. Lasswell estime-t-il que dans les interactions humaines ainsi que dans les objectifs de changement de comportement, la communication est un acte indispensable. Dans ses travaux, il met en exergue le « pouvoir des médias sur les individus ». Il établit une relation étroite entre la psychologie et les comportements en soutenant que le behaviorisme a de quoi à avoir avec la communication. Il évoque par conséquent « la toute-puissance de la communication et des médias » dans la promotion des changements socio- comportementaux tout en concevant que « les médias ont un effet massif et immédiat sur la population » (H. Lasswell, 1973, p. 38) ; ce qui pourrait laisser admettre la possibilité d'un effet puissant de la communication sur les comportements accidentogènes en Côte d'Ivoire. H. Lasswell conclut qu'à

travers une communication de masse, les médias offrent la possibilité de pouvoir toucher efficacement des audiences plus larges. Et c'est à ce niveau que la théorie des effets rencontre les intérêts de notre étude qui, se préoccupant de sécurité routière, vise à influencer le comportement accidentogènes des usagers de la route pour le modifier efficacement.

A la suite de la théorie des effets, celle de l'échange social (G. Homans, 1958) se présente plutôt comme un modèle socio-psychologique qui étudie les comportements exprimés. Les conduites à risque sur les routes étant une expression de type comportemental, l'étude portant sur ce fait de société rencontre le postulat dans lequel s'inscrit cette théorie. Sous-tendue par les notions d'attente et de justice distributive dans le relationnel, la théorie de l'échange postule en effet que le comportement social découle d'un processus d'échange où il cherche à maximiser les avantages et à minimiser les coûts. Ainsi qu'il le dit : « la triple obligation de donner, de recevoir et de rendre, structure la coopération interpersonnelle. Ces trois termes représentent les règles de l'échange social : le fait d'avoir donné engage le donataire et le donateur dans une relation de réciprocité » (N. Alter, 2012, p. 139).

Un « échange » dans une perspective de modification socio-comportemental renvoie au prix à payer pour l'exécution d'un comportement nouveau. Ce prix est en termes d'effort, de temps ou de prise de risque. Ainsi, une personne est disposée à changer son comportement seulement lorsqu'elle croit que les avantages l'emportent sur les coûts. A la lumière donc de la théorie de l'échange social, l'on se retrouve face à deux préoccupations : comment maximiser les avantages liés au changement de comportement puis, comment en minimiser les coûts ? Dans les cas d'espèce, il est question de maximiser les avantages liés à l'abandon des comportements accidentogènes en vu d'une sécurité routière pour le bien-être des populations vivant en Côte d'Ivoire.

1.2. Matériels et méthodes

La collecte des données a eu lieu à Abidjan du 07 juillet au 15 août 2025. Le champ d'investigations fut donc la ville d'Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire. Cette ville cosmopolite compte dix (10) communes. Elle s'étend sur une superficie de 2.119 km² pour une population estimée à 6.321.017 habitants (RHPG 2021). La proximité et l'accessibilité du champ d'étude, mais aussi son caractère cosmopolite, son étendue et sa population d'origines diverses, constituent les éléments de justification du choix porté sur cette ville. Notre choix se justifie également par l'intensité des comportements à risque observés sur le réseau routier de cette ville.

Dans la phase opératoire, le travail a mobilisé une approche qualitative, combinant à la fois la recherche documentaire et l'enquête par entretien. La recherche documentaire a permis la consultation de sources composées de livres et d'articles scientifiques, mais



aussi d'organes de presse écrite, de productions scientifiques et de publications de natures diverses portant sur les thématiques liées à l'insécurité routière, aux comportements accidentogènes et au changement de comportement. Elle nous a permis ainsi de faire la revue de littérature sur le sujet à l'étude. Cette revue de littérature, à son tour, a permis de circonscrire le sujet pour le consolider puis, de parcourir quelques théories de références et de faire le choix de celles convoquées dans l'étude.

La population de l'étude est composée de personnes résidant dans les différentes communes de la ville d'Abidjan. Sur la base de la technique de l'échantillonnage à choix raisonné, nous avons interviewé trois (3) personnes dans chacune des dix communes d'Abidjan que sont : Abobo, Adjamé, Attécoubé, Cocody, Koumassi, Plateau, Marcory, Port-Bouët, Treichville et Yopougon ; ce qui donne un total de trente (30) personnes interrogées. Les opinions de ces personnes ont été recueillies à l'aide d'entretiens semi-directifs individuels. Ainsi, pendant près de six semaines, nous avons parcouru les communes d'Abidjan avec nos guides d'entretien pour procéder à l'interrogation de notre population cible. Les entretiens ont porté de manière générale sur les comportements accidentogènes. Ils se sont bien évidemment étendus aux conséquences de ces comportements à risque ainsi qu'à l'influence et au rôle de la communication pour la mobilisation contre ces comportements. Les données recueillies ont fait l'objet d'une analyse thématique, consistant à identifier, coder et interpréter les unités de sens récurrentes en lien avec les objectifs de l'étude.

2. Résultats

Les résultats de notre étude s'articulent autour de trois principaux points : l'effectivité des comportements accidentogènes sur les routes, les conséquences de cet incivisme routier et la perspective de solution à ce problème de société.

2.1. Les usagers de la route et les comportements accidentogènes

A cette étape de notre travail, l'on est tenté de se demander comment se présentent les comportements accidentogènes sur les routes en Côte d'Ivoire et comment ils s'expliquent. Face à cette préoccupation, nos interviewés donnent des points de vue variés. Ainsi, Monsieur M.F. de la commune de Yopougon explique que « les comportements accidentogènes sur les routes résultent généralement de l'indiscipline des usagers dont beaucoup ont du mal à respecter le code de la route ». Dans la même logique, Monsieur H.K. ajoute que « certaines personnes conduisent sous l'effet de l'alcool ou de la drogue. Elles font de la vitesse excessive, couplée de l'usage du téléphone au volant ». Pour ce résident de la commune de Koumassi, les comportements à risque augmentent la probabilité des accidents. Monsieur L. K. réside dans la commune de Cocody. Il estime également que beaucoup d'usagers de la route ont des comportements accidentogènes. Mais pour lui, « la majorité des

accidents graves sur nos routes est provoquée par les piétons et les usagers des deux et trois roues (motos et tricycles). Ceux-là représentent le plus grand nombre des décès enregistrés ». Pour Madame B. L. de la commune de Port Bouët, « l'excès de vitesse qui n'est pas suffisamment sanctionnée puis, la prolifération des motos et tricycles en Côte d'Ivoire sans une réglementation stricte autour de leur usage nous conduit tout droit dans les comportements accidentogènes ». Résidant à Adjamé, Monsieur C.Z. explique quant à lui les comportements accidentogènes par « une insuffisance de sensibilisation des usagers, notamment les motocyclistes, les piétons et les usagers des tricycles ». Monsieur K.S. de la commune de Treichville estime lui aussi que « la somnolence des conducteurs est l'une des sources des accidents sur les routes ». Monsieur P.G. justifie les comportements à risque en ces termes : « ces agissements, souvent dus à un manque de respect des règles et à un défaut de culture du civisme, contribuent à faire de la Côte d'Ivoire un pays où le nombre d'accidents de la route reste élevé ». A travers le point de vue de ce répondant qui vit dans la commune du Plateau, l'on réalise la nécessité d'une mobilisation efficace contre les comportements accidentogènes en Côte d'Ivoire. Pour Monsieur B. K. de la commune d'Attécoubé, « en Côte d'Ivoire, il y a des gens dont les véhicules ne font pas correctement de visite technique. C'est un comportement qui est aussi une source d'accidents ». Monsieur N.F de la commune de Marcory abonde dans le même sens en parlant de « véhicules non entretenus ». Ainsi qu'il le dit : « négliger l'état mécanique des véhicules, notamment au niveau des freins et des pneus, est un acte à bannir pour assurer sa sécurité routière ». Dans une certaine mesure, Monsieur L.K. de la commune de Cocody résume les opinions sur la question en stigmatisant « le non-respect du code de la route à travers la violation des priorités, des feux de signalisation, des distances de sécurité et des limitations de vitesse, mais aussi le non-respect de simples gestes de sécurité comme le port de la ceinture de sécurité. Tous ces comportements à risque sont aggravés par une répression insuffisante des infractions routières ».

Comme on le voit, selon nos répondants, les comportements accidentogènes sur les routes en Côte d'Ivoire s'expliquent par une combinaison de plusieurs facteurs tels que l'indiscipline des usagers, le non-respect des règles, le non suivi mécanique des véhicules et la vitesse non maîtrisée sur des axes à forte densité. Quelles sont les données sur les conséquences ?

2.2. Les comportements accidentogènes et les incidences

Les comportements accidentogènes ont des incidences sur la vie des populations et sur la société ivoirienne selon les répondants. Ainsi, pour Dame D.T. d'Abobo, « les comportements accidentogènes ont des conséquences graves, dont des accidents de la route ». Selon cette femme, les accidents de la route impliquent très souvent des pertes en ressources humaines et économiques. Monsieur K.S. de la commune de Treichville



abonde dans le même sens : « l'incivisme routier est un facteur d'accidents avec leurs corollaires de blessures graves, de dégâts corporels, de traumatismes psychologiques et de décès ». Pour Monsieur L.K. de Cocody en outre, « les comportements accidentogènes ont des conséquences fâcheuses sur la sécurité routière et sur la société : les dépassements dangereux, le non-respect des feux tricolores et les conduites en état d'ivresse ou de fatigue entraînent de nombreux accidents qui se soldent généralement en de nombreux blessés et morts. Ce type de bilan malheureux a un impact sur les familles et les communautés ». Résident de la commune de Yopougon, Monsieur M.F. ajoute : « les comportements à risque, principales causes des accidents, créent un climat d'insécurité constant sur les routes. Cela nuit à la mobilité urbaine, surtout dans des villes comme Abidjan où les moyens de transport en commun sont souvent conduits de manière imprudentes ». Pour Monsieur H.K. de Koumassi en outre, « les comportements à risque entraînent des accidents, cause importante de décès, en particulier chez les jeunes. Le district d'Abidjan enregistre un pourcentage élevé de décès sur la route ». Dans la même logique, Monsieur P.G. de la commune du Plateau estime que les comportements accidentogènes finissent toujours en des accidents, blessures et traumatismes. Et comme il le dit : « les accidents peuvent causer des blessures graves, telles que des fractures, des lésions cérébrales, et des traumatismes. De plus, les accidents de la route ont des conséquences psychologiques importantes ». Dans la même dynamique, Monsieur B.K. d'Attécoubé explique que « les accidents de la route entraînent des pertes économiques importantes pour les individus et pour le pays, notamment en raison des coûts des soins médicaux, de la perte de productivité et des dommages matériels ». Monsieur N.F. de la commune de Marcory ajoute : « au niveau matériel, les accidents provoquent des dégâts importants sur les véhicules et les infrastructures, ce qui engendre des coûts financiers élevés pour les réparations et les pour indemnités ». Ainsi, et comme il apparaît à travers les différents points de vue, les comportements accidentogènes sur les routes ivoiriennes engendrent des pertes en vies humaines et des dégâts économiques importants. Ils accentuent l'insécurité routière et donc, ils nécessitent des actions de communication et de prévention en vue de mieux protéger les usagers de la route et la société ivoirienne.

2.3. La question de la solution

Le troisième niveau des résultats de l'étude est celui de la recherche de solution. Dans cette perspective, Monsieur C.Z. de la commune d'Adjamé explique que « pour réduire les comportements accidentogènes sur les routes, plusieurs solutions peuvent être envisagées : sensibilisation des usagers, renforcement des sanctions, etc.. ». Pour Monsieur M.F. de Yopougon en outre, « il faut améliorer la qualité des routes en créant des voies réservées uniquement aux deux-roues et en aménageant des zones de sécurité ». Dans le même sens, Madame D.T. de la commune d'Abobo pense à une « signalisation plus adéquate avec plus de visibilité pour mieux guider les

conducteurs et les avertir des dangers ». Quant à Monsieur H.K. de Koumassi, il estime qu'il faut un contrôle et une répression plus stricte. Et comme il le dit : « il est nécessaire d'augmenter la présence policière sur les routes pour contrôler le respect des règles (vitesse, ceinture de sécurité, etc..). Il faut également appliquer des sanctions dissuasives de manière systématique pour les infractions ». Pour Monsieur K. S. de Treichville en outre, il faut faire « installer des ralentisseurs pour amener à réduire la vitesse excessive, notamment dans les zones urbaines et les zones à forte fréquentation ».

Comme on le voit à travers ces opinions, la solution pour palier à aux comportements accidentogènes réside dans la prise de certaines mesures. L'on pourrait légitimement se demander quelle est la solution relevant du domaine de la communication. Ici, Monsieur N.F. de la commune de Marcory estime que « des campagnes de communication à travers des médias comme la radio, la télévision, les affiches et les réseaux sociaux peuvent permettre d'éduquer les usagers sur les dangers de la route et sur les comportements accidentogènes ». Madame B.L. de la commune de Port Bouët ajoute que pour faire face à l'incivisme sur les routes, « il faut initier des actions de sensibilisation de proximité dans les gares routières, sur les voies publiques et à travers la distribution de prospectus et la tenue de rencontres avec les acteurs du secteur ». Résident de la commune d'Attécoubé, Monsieur B.K estime, quant à lui, que les sensibilisations doivent viser le changement des comportements. Dans ce sens, il préconise « des campagnes radio/télé pour changer le comportement des conducteurs, des propriétaires de véhicules et des usagers, à travers le slogan "stop à l'incivisme sur la route !" ». Cette idée de campagnes de sensibilisation met l'influence et le rôle de la communication en exergue. Comme lui, Monsieur L.K. de Cocody estime qu'à travers la communication, « on peut éduquer les usagers de la route ». Monsieur P. G. de la commune du Plateau corrobore cette idée : « l'éducation sous la forme de sessions de formation et d'information doit être organisée pour former les usagers de la route à la sécurité routière et ainsi, les amener au changement ». Selon Monsieur L.F. en outre, « des formations pour les conducteurs professionnels (chauffeurs de taxi, de bus, de camion) pourraient les sensibiliser aux risques liés à leur activité et leur enseigner les bonnes pratiques. Pour ce résident de la commune de Yopougon, il importe d'éduquer au changement de comportement en communiquant avec les acteurs. Monsieur L.K. de Cocody abonde dans le même sens : « je partage l'idée de communiquer avec les usagers de la route pour les accompagner au changement de comportement. La sécurité routière dans les programmes scolaires permettrait même d'éduquer les enfants aux bons comportements à adopter sur la route, dès leur plus jeune âge ». Dans la même logique, Madame D.T. d'Abobo ajoute : « il faut faire changer de comportement aux usagers de la route. Communiquer avec eux et les accompagner à ce changement pourrait être salutaire ». De cette manière, l'on pourrait conclure qu'avec la combinaison de différentes approches, on peut



espérer pouvoir influencer la perception des conducteurs et des piétons pour réduire le nombre des accidents de la route en Côte d'Ivoire et améliorer la sécurité des usagers. Quelle discussion pourrait-on faire de ces données recueillies ?

3. Discussion des résultats

La question de l'incivisme et des comportements accidentogènes est un sujet de particulière préoccupation. C'est une question de sécurité routière et donc, d'intégrité physique et de la vie des populations. Aussi, le caractère risque auquel elle est liée, de même que ses incidences sur la société, appellent-ils à une nécessité de mobilisation contre ce phénomène afin de transiter vers la résolution du problème de société qu'elle constitue.

3.1. Comportements humains et risques sur les routes en Côte d'Ivoire

Un lien étroit existe entre les comportements humains et l'incivisme routier en Côte d'Ivoire, le second découlant du premier. En effet, de nombreux accidents dus à l'incivisme des conducteurs sont supposés résulter directement de leurs comportements à risque sur les routes. L'on peut donc soutenir que les accidents de la route découlent, pour la plupart, d'actes ou de défaillances relevant de comportements humains : excès de vitesse, dépassements dangereux, non-respect du code de la route, alcool, produits prohibés et usage du téléphone au volant, etc... Ces agirs humains à risque sont bien évidemment le fait de conducteurs, notamment ceux des transports en commun. Selon le conseiller technique chargé de la sécurité routière au Ministère des Transports, « environ 95% des accidents de la circulation en Côte d'Ivoire sont dus à des facteurs humains » (CICG, 2024, Para 2).

Les comportements humains dangereux incluent également la distraction des piétons, le non-port de casques par les motocyclistes, la circulation sur les trottoirs et l'entretien insuffisant des véhicules. Se prononçant sur la question en France, C. Charbit (1997, p. 1) explique que « les facteurs humains sont en cause dans plus de 90 % des accidents (...) ». Ils sont la cause exclusive de 65 % des accidents ». D'autres analystes s'attaquent au cas ivoirien en soulignant également qu'un taux élevé des accidents de la route est lié à des facteurs humains. Selon H.G.R. Tieffi *et al* (2017, p. 143), « la notion de facteur humain prend en compte l'ensemble des variables liées à la personne, et susceptibles d'avoir une incidence sur le comportement ». Ainsi, l'incivisme des conducteurs constitue un facteur majeur dans la survenue des accidents, avec des comportements tels que le non-respect du code de la route, la surcharge des véhicules ou le refus de mesures de sécurité telles que le port du casque pour les motocyclistes. Et comme il le dit :

les principales causes des accidents de la route sont : le non-respect de la réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique,

les excès de vitesse, le non port du casque et de la ceinture de sécurité, l'usage de téléphone en situation de conduite, le non-respect des règles de priorité. Environ 90% à 95% des accidents de la circulation sont dus à l'homme (P. Gnamien, 2021, p. 21).

Comme on le voit, à l'origine de l'incivisme routier et des risques courus par les conducteurs, il y a le comportement des hommes. Il apparaît alors que pour aborder la question à l'étude ici, il faut se tourner vers l'homme et ses agissements ; ce qui fait du contrôle comportemental chez les usagers une option importante dans l'objectif de réduction des accidents et de la mortalité routière.

3.2. L'incivisme routier et la société ivoirienne

L'incivisme routier est devenu un phénomène assez courant en Côte d'Ivoire. L'on pourrait même dire que c'est un fait quotidien. Relevant de comportements humains accidentogènes, il est multiforme et a des incidences variables avec des impacts profonds sur la société. C'est donc un problème de société qui préoccupe les individus et les groupes sociaux.

En effet, avec ses différentes variantes d'excès de vitesse, de non-respect du code de la route, de conduite sous l'effet d'alcool ou de non-port de casque, l'incivisme routier a des incidences sur la société ivoirienne. D'ailleurs, il constitue la principale cause des accidents de la route. Il s'en suit le plus souvent des cas de décès, des blessés graves, des dégâts matériels et des pertes économiques. Aussi, chaque année, de nombreuses personnes meurent-elles dans des accidents ou finissent-elles handicapés à vie. Les usagers les plus vulnérables que sont les motocyclistes, les tricyclistes et les piétons, constituent la majorité des victimes. Selon les statistiques de l'Office National de Sécurité Routière, « la Côte d'Ivoire enregistre chaque année environ 6.000 accidents de la circulation qui occasionnent quelques 600 morts et plus de 13.000 blessés » (CICG, 2024, para 7). Pire, pour le Ministre ivoirien des Transports, « les jeunes de 5 à 29 ans sont les principales victimes des accidents de la route en Côte d'Ivoire. Les usagers des deux et trois roues paient le plus lourd tribut, représentant 70% des victimes et 60% des décès » (Wassimagnon, 2025, para 8). Dans la même logique des incidences de l'incivisme sur la société ivoirienne, le CICG (2023, para 3) ajoute : « les accidents de la route coûtent 3% du PIB, en plus des pertes en vies humaines ». Ces pertes « s'élèvent à 300 milliards de francs CFA par an », selon P. Gnamien (2021, p. 23). Toutes ces statistiques amènent à parler de conséquences lourdes. L'incivisme routier a donc des incidences sociales fâcheuses. Dans le même ordre, d'autres sources indiquent que malgré une baisse des accidents entre 2021 et 2023, une recrudescence a été constatée à la fin de l'an 2024 et au début de cette année 2025. Quatre cent quarante (440) accidents auraient même été enregistrés dans la ville de Daloa, impliquant en majorité des motocyclistes et des conducteurs de tricycles.



En plus du danger constant que courent les populations, en plus également des blessures, de la mortalité et des pertes matérielles et économiques directes, les comportements accidentogènes ont un impact négatif sur les entreprises. Leurs conséquences directes (les accidents) les désorganisent à travers les incapacités de travail, la démotivation ou l'absentéisme des employés suite à des blessures. Les incidences sur la société incluent également la dislocation des ménages, avec tout ce que cela comporte comme déscolarisation des enfants ou abandon des victimes, quelquefois laissés pour compte. De cette manière, tout en impactant la capacité des employés et pour raison de perte des ressources humaines par décès ou par blessures invalidantes, l'incivisme routier affecte la productivité des entreprises et partant, l'économie de la société dans son ensemble. A la lumière de toutes ces réalités, l'on peut soutenir que la société ivoirienne subit les comportements accidentogènes dont les incidences sont assez lourdes.

3.3. Communication et mobilisation contre les comportements accidentogènes

Face à la persistance du fléau des comportements accidentogènes et compte tenu de leurs incidences sur les populations, sur les entreprises et l'économie nationale, ce phénomène peut à juste titre être considéré comme un problème de développement. Aussi, les autorités ivoiriennes ont-elles pris des mesures, notamment des contrôles et des campagnes d'éducation, mais aussi la répression à travers le déploiement de radars et la mise en place du permis à points. Ces mesures sont le signe que les pouvoirs publics ont inscrit dans leurs objectifs de gouvernance la résolution de ce problème. Le Ministre ivoirien des Transports n'explique-t-il pas à cet effet que « nous devons redoubler d'effort si nous voulons atteindre nos objectifs : moins 25% en 2025 et moins 50% d'ici 2030 » ? Ces explications montrent à quel point l'incivisme routier est un problème qu'il faut régler. Et la question pertinente à se poser à cet effet est : comment susciter la mobilisation contre les comportements accidentogènes en Côte d'Ivoire ? A. Kouakou (2021, p. 74) répond avec assurance : « le rôle et l'influence de la communication demeurent indispensables ». Cet appel à la communication pour mobiliser contre l'incivisme routier et les comportements accidentogènes répond à l'ambition de sécurité routière en Côte d'Ivoire. Selon D. N. Tiemoko (2023, Para 1), il s'agit de « réduire le nombre des accidents (...) et soutenir les victimes ». Dans cette perspective, « le pouvoir de la communication, au sens de H. Lasswell, est au cœur de cette nécessité (A. Kouakou, 2021, p. 74). Et c'est à ce niveau qu'intervient le sous paradigme de la communication pour le changement de comportement, avec son caractère inclusif et participatif, en vue d'éduquer les usagers de la route au respect des règles et à l'abandon des risques. L'autre volet de la communication visera les pouvoirs publics, sous la forme de plaidoyer en vue de l'amélioration des infrastructures routières, du maintien des contrôles et de la disponibilité des moyens pour assurer une communication intensive permanente. Ce rôle de la communication fait référence à la théorie des effets (Lasswell, 1973) convoquée dans cette étude. En

effet, pour cet auteur, la communication est une discipline « d'influence et de persuasion », indispensable dans les ambitions de changements en vue du développement. Mettant donc en relief le pouvoir de la communication et la puissance des médias, H. Lasswell admet indirectement que la communication a des effets sur le comportement des usagers de la route et ainsi, il peut influencer leur perception des risques. Notre hypothèse de départ est donc confirmée. Mais comment cela est-il possible ?

Si l'on considère l'incivisme routier comme un ensemble d'expressions de type comportementale, le règlement d'un tel problème passe forcément par le changement des comportements. Dans cette dynamique, A. Kouakou (2024, p. 327) indique :

Il apparaît que le comportement des gens est tributaire de leurs connaissances et attitudes. Quelles qu'en soient les raisons, le comportement exprimé est influencé non seulement par des facteurs endogènes comme les connaissances, les attitudes et l'état d'esprit des auteurs, mais aussi par des facteurs exogènes comme les normes ou les réalités qui régulent la vie.

Face aux incidences sociales fâcheuses de l'incivisme routier, changer de comportement appelle d'abord à prendre la mesure de la situation en s'appropriant toutes les douleurs des familles endeuillées à la suite des accidents. Changer de comportement appelle ensuite à se former à la responsabilité et à la prise de conscience que chaque vie est un acteur au service du développement. Changer les comportements, c'est enfin militer dans le sens d'une politique de sécurité routière rigoureuse et porteuse d'espérance, à la fois pour les générations actuelles que pour celles à venir. Et c'est aussi là que résident l'influence et le rôle de la Communication pour le Changement Social et Comportemental (CCSC). Car, comme ils le disent : « la communication est l'instrument qui permet d'instaurer un dialogue et un débat social dans le contexte des importants changements » (C. Fraser & J. Villet, 1994, p.6).

La nécessité de changement de comportement renvoie à la seconde théorie convoquée dans cette étude, celle de l'échange social (G. Homans, 1958). En tant que modèle de changement de comportement, cette théorie s'intéresse aux agirs humains. Elle postule que le comportement observé d'un sujet découle d'un processus d'échange où il cherche à maximiser les avantages et à minimiser les coûts. Dans cette optique, N. Alter (2012, p.139) indique que « la triple obligation de donner, de recevoir et de rendre (...) représente les règles de l'échange social ». Dans la nécessité donc du changement des attitudes et des agissements pour mobiliser contre les comportements accidentogènes en Côte d'Ivoire, maximiser les avantages renvoie à la préservation des vies et minimiser les coûts, c'est considérer à la baisse les efforts liés au changement.

Conclusion



Les comportements accidentogènes sur les routes constituent aujourd'hui un problème de société dont les populations ivoiriennes et les pouvoirs publics doivent se préoccuper. Se présentant sous la forme de multiples variantes, ces agirs humains impactent la société à travers des conséquences fâcheuses sur les vies et sur les groupes sociaux : décès, handicaps, déstructuration de ménages, fragilisation d'entreprises, dégâts matériels et pertes de devises financières. Face à ces malheureuses incidences, la nécessité de se mobiliser contre ce mal s'impose. L'influence et le rôle de la communication sont alors questionnés. La présente étude a porté sur la question ; elle s'est intéressée aux risques liés à l'incivisme routier et aux conséquences sur la société ivoirienne. Elle a investigué dans la ville d'Abidjan à travers une enquête par entretien semi-directif individuel. Partie de l'hypothèse que la communication peut aider à faire changer les comportements accidentogènes sur les routes en Côte d'Ivoire, elle a débouché à terme sur la conclusion que cette science sociale peut influencer la perception des risques courus.

Le règlement des problèmes socio-comportementaux appelle souvent au recours d'approches et de disciplines variables. Il renvoie nécessairement à la psychologie du comportement. Il convoque également la Communication pour le Changement Social et Comportemental (CCSC) qui, au service du développement humain, milite pour la promotion des comportements sociaux responsables et la modification de ceux constituant une entrave à la mutation sociale harmonieuse, à l'image de l'incivisme routier.

Références bibliographiques

ALTER Norbert. 2012. « Don et échange social ». *Sociologie du monde du travail*, Vol. 6, n°12, p.139-158.

CHARBIT Claire. 1997. « Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention ». *Fondation MAIF*. [En ligne], consulté le 29/8/2025 URL : <https://www.fondation-maif.fr/pieces-jointes/rapport-final-accidents-circulation.pdf>

CICG. 2023. « Sécurité routière/ De bonnes perspectives pour 2023 ». [En ligne], consulté le 13/7/2025 URL : <https://www.transports.gouv.ci/actualites/securite-routiere-de-bonnes-perspectives-pour-2023>

CICG. 2024. « Côte d'Ivoire : les autorités déplorent l'incivisme sur les routes qui cause 95% des accidents de la circulation ». *XinhuaNet*. [En ligne], consulté le 31/8/2025 URL : <https://french.news.cn/20240419/dd34600e09a54ac0b1fbb7eb18d9bcd2/c.html>

FRASER Collins & Villet Jonathan. 1994. *La communication pour un développement à dimension humaine*. Rome, FAO/Division de l'Information.

GNAMIEN Philippe. 2016. « Communication sur la Sécurité Routière. Séminaire gouvernemental PTG 2016 du Ministère des Transports ». *IAPRP*. [En ligne], consulté le 30/7/2025 URL : <https://iaprp.org/wp-content/uploads/2024/04/dr-transport-bke-japrp-2024.pdf>

GNAMIEN Philippe. 2021. *Stratégie d'intervention en sécurité et santé au travail dans les secteurs d'activités à fort potentiel de risque*. Abidjan, Ministère des Transports

KOUAKOU Antoine. 2021. « Médias et changement sociaux, du développement au désenchantement ». *Akofena, Revue Scientifique des Sciences du Langage, Lettres, Langues & Communication*, Vol. 2, n°4, p.65-76.

KOUAKOU Antoine. 2024. « La communication pour le changement de comportement et la nuisance sonore à Abidjan ». *Akofena, Revue scientifique des Sciences du Langage, Lettres, Langues & Communication*, Vol. 4, n°11, p.321-332.

LASSWELL Harold Dwight. 1973. *Structure et fonction de la communication dans la société* in Balle Francis & Padioleau Jean-Gustave, *Sociologie de l'information, Textes fondamentaux*, Paris/France, Larousse.

TIEFFI Hassan Guy Roger *et al.* 2017. « La perception du risque routier. Le cas de la conduite des conducteurs professionnels de transport en commun à Abidjan ». *European Scientific Journal*, Vol. 13, n°32, p. 142-152.

TIEMOKO Dehi Nestor. 2023. « Association Ivoire Prévention Routière : sauver des vies avec des méthodes innovantes ». *Notre Voix.info du 02 Sep 2023*. [En ligne], consulté le 13/7/2025, URL : <https://www.notrevoix.info/info/articles/association-ivoire-prevention-routiere-sauver-des-vies-avec-des-metho-des-innovantes>

WASSIMAGNON. 2025. « Côte d'Ivoire : accident de la route, des statistiques alarmantes, 14% de tués et 17% de blessés en fin 2024, Amadou Koné appelle à redoubler d'efforts ». *Koaci.com du 4 avril 2025*. [En ligne], consulté le 31/8/2025, URL : <https://www.koaci.com/index.php/article/2025/04/16/cote-divoire/societe/cote-divoire-accident-de-la-route-des-statistiques-alarmantes-14-de-tues-et-17-de-blesses-en-fin-2024-amadou-kone-appelle-a-redoubler-deforts-186148.html>