



**Revue des Sciences humaines  
et sociales, Lettres, Langues et  
Civilisations**

**ISSN  
2958-2814**

**Numéro 004, Octobre 2023**

**Université Alassane Ouattara  
UFR Communication Milieu et Société**

*[revue.akiri-uao.org](http://revue.akiri-uao.org)*



**Revue des Sciences humaines  
et sociales, Lettres, Langues et  
Civilisations**

**ISSN  
2958-2814**

**Numéro 004, Octobre 2023**

**Université Alassane Ouattara  
UFR Communication Milieu et Société**

*[revue.akiri-uao.org](http://revue.akiri-uao.org)*



**ISSN 2958-2814**

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : [revueakiri@gmail.com](mailto:revueakiri@gmail.com)

**Editeur**

UFR Communication, Milieu et Société

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)



**ISSN 2958-2814**

## **INDEXATIONS INTERNATIONALES**

Pour toutes informations sur l'indexation internationale de la revue *AKIRI*, consultez les bases de données ci-dessous :

**auré HAL**  
accès aux données  
de référence de HAL

<https://aurehal.archivesouvertes.fr/journal/read/id/398946>

**Mir@bel**  
“(RE)CUEILLIR  
LES SAVOIRS”

<https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>

## Equipe Editoriale

Coordinateur Général : BRINDOUMI Kouamé Atta Jacob  
 Directeur de publication : MAMADOU Bamba  
 Rédacteur en chef : KONE Kiyali  
 Chargé de diffusion et de marketing : KONE Kpassigué Gilbert  
 Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen

## Comité Scientifique

SEKOU Bamba, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny  
 OUATTARA Tiona, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny  
 LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 FAYE Ouseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop  
 GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST,  
 ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny  
 KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny  
 ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly  
 SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 NGAMOUNSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville  
 KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro  
 BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé  
 N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville  
 DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I  
 N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny  
 BA Idrissa, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop  
 KAMARA Adama, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara  
 SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop  
 ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny  
 DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara  
 TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara  
 M'BRA Kouakou Désiré, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

## Comité de Lecture

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé  
 N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville  
 CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop  
 BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop  
 BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop  
 GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches,  
 DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara  
 DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara  
 ALABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara  
 DEDE Jean Charles, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara  
 BAMBA Abdoulaye, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny  
 SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou  
 GOMA-THETHET Roval, Maître-Assistant, Université Marien N'gouabi de Brazzaville  
 GBOCHO Roselyne, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara  
 SEKA Jean-Baptiste, Maître-Assistant, Université Lorognon Guédé,  
 BAKAYOKO Mamadou, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara  
 SANOGO Tiantio, Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle  
 ETTIEN N'doua Etienne, Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny  
 DJIGUE Sidjé Edwige Françoise, Assistante, Université Alassane Ouattara  
 YAO Elisabeth, Assistante, Université Alassane Ouattara

## Contacts

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>  
 E-mail : [revueakiri@gmail.com](mailto:revueakiri@gmail.com)  
 Tél. : + 225 0748045267 / 0708399420/ 0707371291

### Indexations internationales :

**Auré HAL** : <https://aurehal.archivesouvertes.fr/journal/read?id/398946>

**Mir@bel** : <https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>

## PRESENTATION DE LA REVUE AKIRI

Dans un environnement marqué par la croissance, sans cesse, des productions scientifiques, la diffusion et la promotion des acquis de la recherche deviennent un impératif pour les acteurs du monde scientifique. Perçues comme un patrimoine, un héritage à léguer aux générations futures, les productions scientifiques doivent briser les barrières et les frontières afin d'être facilement accessibles à tous.

Ainsi, s'inscrivant dans la dynamique du temps et de l'espace, la revue « **AKIRI** » se présente comme un outil de promotion et de diffusion des résultats des recherches des enseignants-chercheurs et chercheurs des universités et de centres de recherches de Côte d'Ivoire et d'ailleurs. Ce faisant, elle permettra aux enseignants-chercheurs et chercheurs de s'ouvrir davantage sur le monde extérieur à travers la diffusion de leurs productions intellectuelles et scientifiques.

**AKIRI** est une revue à parution trimestrielle de l'Unité de Formation et de Recherches (UFR) : Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara. Elle publie les articles dans le domaine des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations. Sans toutefois être fermée, cette revue privilégie les contributions originales et pertinentes. Les textes doivent tenir compte de l'évolution des disciplines couvertes et respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent en outre être originaux et n'avoir pas fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture.

## PROTOCOLE DE REDACTION DE LA REVUE AKIRI

La revue *AKIRI* n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

### Structure générale de l'article :

Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

### Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. -2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparait en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («... »), mais sans italique.

**N.B.** : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de ...



### Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2<sup>nde</sup> éd.).

Les références des sources d'archives, des sources orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :  
Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.
- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.  
Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzukru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.
- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.  
Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

**NB** : Les articles sont la propriété de la revue.

## SOMMAIRE

### LANGUES, LETTRES, CIVILISATIONS

#### Études arabes et islamiques

- 1. Les avantages de la pédagogie coranique dans le cursus scolaire des enfants des daara: le cas du « modèle passerelle » à Touba**  
Seydou KHOUMA ..... 1-18

#### Études germaniques

- 2. Kooperation zwischen Kolonialverwaltung und Missionsgesellschaften im Rahmen der Schulpolitik in Deutsch-Ostafrika von 1891 bis 1912: Divergenzen und Herausforderungen**  
Gnénéfolo Brahim SORO ..... 19-36

#### Lettres Modernes

- 3. La poétique de l'impersonnage ou l'écriture de la marge dans pudeur de José Pliya**  
Moussa SIDIBÉ..... 37-46
- 4. Comme des flèches de Koulsy Lamko : un désordre dramaturgique engagé**  
Aboudou N'golo SORO & Bio Yaoua ADJOUMANI..... 47-59

### COMMUNICATION, SCIENCE DU LANGAGE, ARTS ET PATRIMOINE

#### Sciences du langage et de la communication

- 5. Médias locaux et accidents de motos à Korhogo (Côte d'Ivoire) : défis pour une éducation à la sécurité routière**  
Mamadou DIARRASSOUBA & Daouda FOFANA..... 60-78
- 6. Enjeux et défis de la formation en photojournalisme au Burkina Faso**  
Taïrou BANGRE & Aïcha Tamboura-Diawara ..... 79-86

#### Sciences de l'art et du patrimoine

- 7. Dimensions touristique et économique des collections muséales en Côte d'Ivoire**  
Serge Arnaud GBOLA ..... 87-102

### SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

#### Géographie

- 8. San Pedro (sud-ouest Côte d'Ivoire), une ville aux conditions géomorphologiques à risque d'inondation**  
David Yao KOUASSI, Alain Atchiman KONE & Kan Emile KOFFI ..... 103-120
- 9. Adaptation des productions agricoles face au changement climatique dans la commune rurale de Mandé au Mali**  
Diakaridia SIDIBE, Tenemaka SANOGO & Boukary AYA ..... 121-137

- 10. Évolution démographique et menace de la conservation de la réserve de LAMTO (Centre de la Côte d'Ivoire)**  
Ahou Suzanne N'GORAN..... 138-153

### Histoire

- 11. L'activité commerciale à Tiassalé à l'époque coloniale (1892-1937)**  
N'guessan Bernard KOUAMÉ ..... 153-171
- 12. Signes gestuels et leurs significations : le cas des statuets des peuples du jòrò du Burkina Faso**  
Adama TOMÉ..... 172-191
- 13. Les Dohoun de Bendêkouassikro 1701 À 1730 : un sous-groupe baoulé oublié dans le peuplement**  
Kouassi Roger DJANGO & Mamadou BAMBA..... 192-206
- 14. La délinquance juvénile à Lomé au Togo (1880-2007)**  
Ningui Wénessowa MAYEDA ..... 207-224
- 15. L'Église Protestante Évangélique du Burkina Faso face à la problématique de l'inculturation, 1978-2015**  
Worondjilé HIEN ..... 225-245
- 16. Le Goly, un masque au cœur du patrimoine culturel wan**  
Kouadio Alexandre DJAMALA..... 246-262
- 17. L'abstraction dans la peinture contemporaine burkinabè : de la géométrie à l'amorphie**  
Inoussa SALOGO..... 263-278
- 18. Les structures d'organisation des élections en Côte d'Ivoire : entre quête de crédibilité et gestion de contentieux électoraux (1990-2020)**  
Hyacinthe Digbeugby BLEY..... 279-290
- 19. Le scoutisme catholique comme vecteur d'éducation morale de la jeunesse en Côte d'Ivoire (1937-2003)**  
Kpassigué Gilbert KONE..... 291-305
- 20. La question de l'intégration des Afro-iraniens en Iran (3000 ans av. J.C. - 1997)**  
Zana KEWO..... 306-322

### Archéologie et préhistoire

- 21. Rites et interdits dans la production céramique d'un peuple endogame : cas des Mangoro de Katiola**  
DABLE Paule Edlyne, TOURE Gninin Aïcha & KAZIO Djidjé Jacques..... 323-334
- 22. Éléments de significations de la représentation majeure du cheval dans l'art rupestre du sahel burkinabé**  
Yves Pascal Zossin SANOU..... 335-354

<b>23. Protection du patrimoine archéologique impacté par les travaux de construction du barrage hydroélectrique de Singrobo-Ahouaty (Taabo)</b> Timpoko Hélène KABORÉ-KIÉNON, Arouna YEO, Galla Guy Roland TIÉ BI, Lah Louis TUI & Brou Ehivet Senen BLEDOU.....	<b>355-373</b>
<b>24. Le pagne raphia dida (Sud-ouest Côte d'Ivoire) : entre tradition et modernité</b> GOETI Bi Irié Maxime & ETTIEN N'doua Etienne .....	<b>374-387</b>
<b>25. Archéologie de la métallurgie du fer sur les vallées du fleuve Sénégal et de la Falémé (800 BC-1600AD) : un bilan des connaissances</b> Adama Harouna ATHIE .....	<b>388-409</b>
<b>Anthropologie et sociologie</b>	
<b>26. Gestion du patrimoine foncier pour les activités maraîchères en milieu urbain et périurbain de la ville de Ouagadougou (Burkina Faso)</b> YONLI Aminata & ZERBO Roger .....	<b>410-425</b>
<b>27. Citoyenneté stratifiée : jeu de pouvoir chez les autochtones wan et mona de Côte d'Ivoire</b> TANO A. Bérénice-Carel.....	<b>426-442</b>
<b>28. Femmes et sport de haut niveau en Côte d'Ivoire : cas de l'athlétisme à Abidjan</b> Koffi Roland BINI.....	<b>443-454</b>
<b>29. Itinéraires thérapeutiques des adolescentes pendant la grossesse, l'accouchement et la période post-partum dans cinq régions du Burkina Faso</b> Aïcha TAMBOURA DIAWARA.....	<b>455-468</b>
<b>30. Représentations sociales du bon enseignant et comportements des apprenants pendant l'éducation physique et sportive</b> Moustapha SYLLA & MEITE Zoumana.....	<b>469-487</b>
<b>31. Déterminants de la persistance de l'épidémie de dengue dans le district sanitaire de Cocody-Bingerville</b> Kouakou M'BRA.....	<b>488-506</b>
<b>32. Changement climatique et recompositions socio-agricoles dans la commune rurale de Tounouga (Niger) : un argumentaire sociologique en charge du climato-scepticisme</b> COULIBALY Gninlan Hervé & KORE Gnandjo Léonce Eric.....	<b>507-519</b>
<b>33. Conflits agriculteurs-éleveurs : Analyse problématique du département de Mankono (Côte d'Ivoire)</b> KAKOU-AGNIMOU Amino Kanou Rébéka .....	<b>520-537</b>

- 34. Conscience sanitaire et inobservance des mesures hygiéno-diététiques par les seniors suivis au centre antidiabétique d'Abidjan**  
 Antoine DROH..... 537-549

**Criminologie**

- 35. Représentations sociales et trajectoires d'usage de drogues chez les élèves de Guiglo dans l'ouest ivoirien**  
 Yao François KOUAKOU..... 550-560

- 36. Précarité des conditions des femmes exerçant dans la transformation artisanale de poissons à San Pedro**  
 Bi-Claude Évariste ZAN & Soualiho ALADJI..... 561-578

**Philosophie**

- 37. Analyse du sursaut du panafricanisme au prisme de l'histoire de la philosophie**  
 Arinte TOUKO..... 579-594

**Sciences juridiques**

- 38. Protection du contractant lésé par le recours aux vices du consentement dans le droit malien**  
 Djibril TANGARA ..... 595-612

**Sciences agronomiques et vétérinaires**

- 39. Facteurs déterminant l'intention à adopter la technique de production du lait de soja au Sud du Bénin**  
 Souleymane Aboubacrine MAÏGA, Abdoul Kader SIDIBE,  
 Ousmane KONIPO, Barthélemy G. HONFOGA, Martin AGBOTON,  
 Femi HOUNNOU & Patrice SEWADE..... 613-634

- 40. De la redynamisation à l'amélioration des volumes d'exportation de la gomme arabique au Mali : état des lieux et perspectives**  
 Souleymane Aboubacrine MAÏGA, Ousmane KONIPO, Abdoul Kader SIDIBE,  
 Abdoul Kader SIDIBE Amadou dit Amobo WAÏGALO &  
 Souleymane KOUYATE..... 635-651

## **Médias locaux et accidents de motos à Korhogo (Côte d'Ivoire) : défis pour une éducation à la sécurité routière**

**Mamadou DIARRASSOUBA**

*Université Peleforo Gon Coulibaly,*

*Korhogo-Côte d'Ivoire*

[Bassouradia@gmail.com](mailto:Bassouradia@gmail.com)

&

**Daouda FOFANA**

*Université Peleforo Gon Coulibaly ;*

*Korhogo-Côte d'Ivoire*

[Fofanadaouda35@yahoo.fr](mailto:Fofanadaouda35@yahoo.fr)

### **Résumé**

L'avènement de la crise socio-politique de 2002-2010 en Côte d'Ivoire a favorisé l'émergence des engins à deux et trois roues comme offre de transport dans les zones centre nord et ouest. La ville de Korhogo située au nord du pays est fortement impactée par les nombreux accidents occasionnés par ces engins à deux et trois roues. L'objectif de cette recherche est de proposer une stratégie de communication sociale en vue de juguler ce phénomène morbide. Les principaux résultats de cette recherche indiquent que les campagnes de sensibilisation initiées à cet effet, n'impliquent pas suffisamment les radios locales. Cependant, ces médias locaux exploités à bon escient constituent de puissants vecteurs de sensibilisation des populations. Dans cette perspective, il s'est avéré nécessaire de proposer une stratégie de communication sociale impliquant suffisamment les radios locales pour une sensibilisation plus efficiente sur les accidents de circulation de motos.

**Mots clés :** médias locaux, accident de motos, défis, éducation, sécurité routière

## **Local media and motorbike accidents in Korhogo (Côte d'Ivoire): challenges for road safety education**

### **Abstract**

The advent of the 2002-2010 socio-political crisis in Côte d'Ivoire led to the emergence of two- and three-wheeled vehicles as a means of transport in the central, northern and western regions. The town of Korhogo, in the north of the country, is heavily impacted by the numerous accidents caused by these two- and three-wheeled vehicles. The aim of this research is to propose a social communication strategy to curb this morbid phenomenon. The main results of this research indicate that the awareness campaigns launched to this end do not sufficiently involve local radio stations. However, if used wisely, these local media are powerful vectors for raising public awareness. With this in mind, it has proved necessary to propose a social communication strategy involving local radio stations to raise awareness of motorbike accidents more effectively.

**Key words:** local media, motorbike accidents, challenges, education, road safety

## Introduction

Le millénaire en cours est en proie à de multiples menaces qui connaissent une progression significative dans le monde mais surtout au niveau du continent africain. Au nombre de ces menaces, figurent en bonne place les conséquences des inventions technologiques et scientifiques opérés ces dernières années. Parmi ces perturbations économiques, sécuritaires, sociales et familiales, s'inscrivent les accidents de circulation (A. Krug, 2002 : 2). À l'échelle mondiale, ils occupent le dixième (10<sup>ème</sup>) rang parmi toutes les principales causes de mortalité et le neuvième (9<sup>ème</sup>) rang dans la série de la morbidité car la recrudescence des accidents de circulation inquiète encore malgré les efforts déployés par l'Organisation Mondiale de la Santé (P. Dago 2013 : 2).

Pour ce qui est de l'Afrique, les données enregistrées sont alarmantes au regard de la recrudescence des accidents de circulation au cours de ces dernières décennies. Selon l'OMS, les accidents de circulation constituent un problème de santé publique car touche principalement les secteurs sociaux. En effet, selon l'organisation onusienne, les accidents de circulation sont à l'origine de 1,35 millions de morts pour 20 à 50 millions de blessés ainsi que la cause des décès chez les enfants et les jeunes adultes de 5 à 29 ans (OMS, 2018 : 24).

À la faveur de la crise socio-politique de 2002-2010 qu'a connu la Côte d'Ivoire, les engins motorisés à deux et trois roues ont fait leur apparition en tant qu'offre de transport accessible aux nombreuses populations des principales villes du pays (OSER, 2021 : 12). Cependant, l'on assiste à une recrudescence des accidents de circulation provoqués par ces engins à deux et trois roues dans la plupart des grandes villes de l'intérieur du pays comme Bouaké et Korhogo.

En Côte d'Ivoire, les données officielles indiquent que le pays a enregistré dans la période de 2016 à 2020 près de 600 morts et 13.000 blessés dans les accidents de la route (R. Nqueyap, 2021 : 7). Ces accidents impliquent aussi bien les automobilistes que les engins motorisés à deux et trois roues. Afin de réduire les accidents au plan national et local, plusieurs initiatives ont été entreprises. Au nombre desquelles, l'adoption par le gouvernement ivoirien le 7 juillet 2021 du plan stratégique national 2021-2025 de sécurité routière. Dans son volet communicationnel, ce plan stratégique instaure des comités locaux de sécurité routière, des campagnes régulières sur l'étendue du territoire national et des campagnes médiatiques pour la sensibilisation (CICG, 2021 : 1). Dans cet élan, le 14 août 2021, les comités locaux de sécurité routière de Korhogo ont été installés en présence des autorités nationales (AIP, 2021 : 1). Selon la direction régionale des transports de

Korhogo, le point des accidents de motos au titre des années 2022-2023 est le suivant : en 202, l'on a dénombré un total de 52 accidents dont 40 relatifs aux motos soit 76,92% d'implication des engins à deux ou trois roues. Pour l'année 2023 de janvier à août, ce sont 32 accidents qui ont été constatés avec 27 cas pour les engins à deux et trois roues soit 84,35% de ces moyens de transport (direction régionale des transports du « Poro », 2023 : 1). Face à ce qu'il est convenu de qualifier de phénomène social, les accidents de circulations des engins à deux et trois roues impactent négativement les progrès de développement consentis au plan local. À l'initiative des comités locaux de sécurité routière, des séances de sensibilisation (55 en 2022 et 183 en 2023) ont été réalisées sous la direction du ministère des transports à travers les différentes structures et espaces publics de Korhogo (direction régionale des transports du « Poro »). Au cours de ces différentes séances de sensibilisation, des radios locales ont été chargées de la couverture et de la diffusion des activités de sensibilisation. Cette utilisation partielle des radios locales traduit la méconnaissance des capacités de ces médias locaux à impulser le changement social de comportement. Ces acteurs utilisent les radios locales comme un moyen de propagande ou dans le meilleur des cas comme un moyen de diffusion mais pas comme moyen de dialogue. Ainsi, comme le fait remarquer F. Qerre (1995 : 198) : « la communication est trop souvent entendu dans un sens directif, restrictif alors qu'elle est également et surtout un dialogue à plusieurs voix, un échange dynamique d'expériences et d'opinions ». Dans cette même perspective, la communication pour le changement social et de comportement (CCSC) est définie comme l'application systématique de processus et stratégie de communication interactif, basé sur la recherche et la théorie qui visent le changement à trois niveaux : individuel, communautaire et sociétal (UNFPA, 2019 : 7).

La présente recherche se veut d'élucider la problématique de la sensibilisation sur l'éducation à la sécurité routière des conducteurs d'engins à deux et trois roues. En d'autres termes, quel peut être l'apport des médias locaux pour une sensibilisation sur l'éducation à la sécurité routière des conducteurs d'engins à deux et trois roues en vue d'un changement de comportement ?

Cette recherche vise à proposer une stratégie de communication sociale axée sur les médias locaux en vue d'un changement de comportement des conducteurs d'engins à deux et trois roues.

La présente recherche s'appuie sur le modèle théorique de l'apprentissage d'Albert Bandura qui indique que les comportements sont fortement influencés par l'environnement physique et social dans lequel vit la personne. Avec l'appui des médias locaux, il s'agit d'amener la population cible



à observer et à pratiquer les bons comportements dans leurs environnements à travers l'approche communicationnelle de la mobilisation sociale.

Cet article s'articule autour de trois parties : la première est consacrée à l'approche méthodologique et la deuxième est relative aux résultats et discussion de l'étude. La troisième partie est consacrée à la stratégie de communication sociale convoquée.

## **1. Approche méthodologique**

### **1.1. Cadrage théorique**

Les théories convoquées s'inscrivent dans le courant de la pensée interactionniste et participatif. Ce courant interprète les phénomènes de la société comme étant le produit de l'interaction des acteurs sociaux. C'est dans cet élan que nous avons convoqué les modèles théoriques de l'apprentissage social d'Albert Bandura et celui de la communication sociale axée sur la mobilisation sociale. Primo, selon la théorie de l'apprentissage sociale : « la plupart des comportements humains sont appris par l'observation à travers le modelage : en observant les autres, nous nous faisons une idée de la façon dont de nouveaux comportement sont appliqués, et ces informations codées serviront ensuite de guide à l'action » (A. Bandura, 1980 :37). En d'autres termes, les comportements nouveaux s'acquièrent dans les situations sociales ou par imitation des modèles en milieu familial, professionnel et éducatif. Comme telle, il s'agira pour nous d'identifier les comportements d'incivisme des conducteurs de motos sur les routes et de promouvoir le respect du code routier en vue d'un changement social de comportement.

Secundo, la stratégie de la communication sociale axée sur l'approche de la « mobilisation sociale » se caractérise par l'adhésion, l'appropriation et la participation des acteurs à toutes les étapes du changement social de comportement. Au cours de la sensibilisation axée sur la « mobilisation sociale », les actions à entreprendre prendront appui sur des conducteurs modèles d'engins à deux et trois roues qui par leurs bons comportements du respect du code de la route, amèneront les autres conducteurs au changement de comportement. En effet, il s'agira d'identifier et de former des conducteurs de ces engins au code de la route avec pour mission d'impulser le changement de comportement dans le milieu des conducteurs de motos.

## **1.2. Matériels et Méthodes**

### **1.2.1. Zone d'étude**

En tant que zone d'investigation pour cette recherche, la ville de Korhogo située au nord du pays avec une population estimée à 748.393 habitants (RGPH, 2021 : 12) ne dispose pas de taxi automobiles consacrés à la ville. L'essentiel des déplacements dans la ville de Korhogo se fait à partir des engins à deux et trois roues. Toutefois, cette ville est fortement impactée par le phénomène des accidents de circulation des engins à deux et trois roues.

### **1.2.2. Méthode**

La méthodologie utilisée pour élucider cette problématique combine à la fois les approches quantitative et qualitative. L'objectif de cette double approche est de capitaliser les avantages de chacune d'elle pour un meilleur éclairage de la problématique de la prévention des accidents de circulation des engins à deux et trois roues dans la ville de Korhogo.

### **1.2.3. Matériels**

La base de sondage de notre enquête est une population de 297 conducteurs de motos taxis officiellement recensés en 2022 (Mairie de Korhogo). Il faut noter que cette population de conducteurs de taxis motos n'est pas exhaustive puisqu'elle représente celle qui a bien accepté de se faire officiellement identifier.

L'approche quantitative : l'enquête porte sur un échantillon de 97 conducteurs de motos représentatifs de la population cible (conducteurs de taxi-motos et autres usagers des engins à deux et trois roues) des deux sexes confondus. Les personnes âgées de 15 à 49 ans ont fait l'objet de l'enquête. De ce fait, un questionnaire a été élaboré et adressé aux cibles. Il est structuré autour de quatre rubriques : caractéristiques sociodémographiques, permis de conduire et code de la route, accident de circulation des motos, éducation et sensibilisation à la sécurité routière et apport des radios locales dans l'éducation à la sécurité routière. Le traitement des données quantitatives a consisté d'abord à la saisie, ensuite à l'apurement et enfin à l'exploitation des données. L'analyse des données s'est faite à partir du logiciel SPSS version 13.0

L'approche qualitative : afin de saisir l'opinion des populations face aux accidents des engins à deux et trois roues, cinq (5) entretiens individuels semi-structurés ont été administrés à l'endroit de cinq (5) cibles bien définies à l'avance. À cet effet, deux guides d'entretien semi-structurés ont été élaborés. L'un adressé aux responsables de syndicats (de motos-taxi). L'autre est adressé aux chefs

d'établissements, aux responsables de syndicats étudiants, aux responsables des radios communautaires/confessionnelles et au directeur de l'Office de la Sécurité Routière (OSER). Les guides d'entretien individuels sont structurés autour de trois rubriques : les accidents de circulation des engins à deux et trois roues, l'apport des radios communautaires/ confessionnelles pour l'éducation à la sécurité routière, la sensibilisation sur l'éducation à la sécurité routière.

Le traitement des données qualitatives s'est fait à partir du logiciel IRAMUTEQ 0.6 alpha version 0.1 pour une analyse aussi bien cognitive que thématique. Cette analyse nous a permis de dégager les fréquences d'apparition des mots clés dans la dimension convenue. Toutes les dimensions qui ont été choisies au moins une fois par plus de 50% des répondants ont été retenues.

La répartition des cibles selon le type de collecte, le nombre et l'effectif est synthétisée à travers le tableau suivant :

**Tableau 1 : type de collecte de données par groupe cibles**

Type de cibles	Type de collecte de données	Nombre	Effectif (Cibles)
<b>Cibles primaires</b>			
Conducteurs taxi motos (Hommes et Femmes de 15-49 ans)	Enquête par questionnaire	01	50
Conducteurs motos ( élèves et étudiants/ Hommes et Femmes de 15-49 ans)	Enquête par questionnaire	01	47
<b>Cibles secondaires</b>			
Responsable de radios locales	Entretien individuel semi-directif	01	01
Responsables OSER	Entretien individuel semi-directif	01	01
Responsable syndicat taxis motos	Entretien individuel semi-directif	01	01
Responsable syndicat étudiant	Entretien individuel semi-directif	01	01
Responsable d'établissement secondaire	Entretien individuel semi-directif	01	01
<b>Total</b>		<b>07</b>	<b>102</b>

*Source : données de notre enquête, 2023*

## 2. Résultats et discussion

### 2.1. Résultats

Les résultats de cette recherche sont représentés selon les rubriques élaborées au niveau des outils de collecte utilisés.

### 2.1.1. Caractéristiques sociodémographiques des enquêtés

Le profil sociodémographique de nos cibles présente des disparités au niveau du sexe. La quasi-totalité des conducteurs de taxis motos sont de sexe masculin. En revanche, l'on a enregistré une proportion de 24% de répondants qui est de sexe féminin au niveau des autres conducteurs d'engins à deux et trois roues. Cette catégorie de la cible est à majorité de sexe masculin avec une proportion de 76%.

**Tableau 2 : conducteurs d'engins selon le sexe**

Conducteurs d'engins à deux et trois roues	Sexe				Total
	M		F		
Conducteurs Taxis motos	50	100%	00	00%	50
Autres conducteurs d'engins à deux et trois roues	36	76%	11	24%	47
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>88%</b>	<b>11</b>	<b>22%</b>	<b>97</b>

Source : données de notre enquête, 2023

L'une des caractéristiques qui détermine le profil sociodémographique de nos répondants est la variable « âge ». Il ressort de données de terrain que 79% des répondants est de la tranche d'âge de 15 à 34 ans contre une proportion de 21% qui est de la tranche d'âge de 35 à 49 ans. Force est de constater que la majorité des conducteurs d'engins à deux et trois roues font partie de la population active. Qu'il s'agisse des conducteurs de taxis motos que des autres conducteurs d'engins à deux et trois roues, ces usagers sont en majorité constitués de jeunes.

Ce constat est également relevé par le responsable du syndicat des taxis motos qui déplore le jeune âge de certains conducteurs de taxis motos. Il soutient cette opinion par les propos suivants : « certains conducteurs sont trop jeunes pour conduire une moto ».

**Tableau 3 : répartition des conducteurs selon les tranches d'âge**

Tranche d'âge	Conducteurs d'engins à deux et trois roues	
15 à 34 ans	77	79%
35 à 49 ans	20	21%
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100%</b>

Source : données de notre enquête, 2023

La variable « niveau d'instruction » est une donnée pertinente en ce qui concerne le profil sociodémographique de notre cible. L'on enregistre un effectif élevé (20) au niveau des répondants ce qui représente une proportion de 40% de conducteurs de taxis motos n'ayant aucun niveau

d'études. Au regard des données recueillies, l'on peut affirmer que la majorité des conducteurs de taxis motos n'a aucun niveau d'études. À la suite de cette proportion, l'on enregistre un effectif de 12 conducteurs de taxis motos soit une proportion de 24% qui a un niveau d'études secondaire. Avec un effectif de 10 conducteurs de taxis motos ce qui représente une proportion de 20% de la cible, a un niveau d'études primaire. Seul un effectif de 8 conducteurs de taxis motos soit une proportion de 16% qui relève de l'école coranique.

Il convient de relever que les données recueillies ont mis en évidence que la majorité des conducteurs de taxis motos est analphabète. Ce constat est relayé par le responsable de l'OSER en ces termes : « malheureusement, beaucoup de conducteurs de taxis motos sont analphabètes, ce qui ne nous facilite pas la tâche lors nos campagnes de sensibilisation ».

**Tableau 4 : conducteurs de taxis motos selon le niveau d'instruction**

Conducteurs taxis motos	Niveau d'études								Total		
	Aucun		École coranique		Primaire		Secondaire				Supérieur
Hommes	20	40%	08	16%	10	20%	12	24%	-	50	100%
Femmes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	20	40%	08	16%	10	20%	12	24%	-	50	100%

*Source : données de notre enquête, 2023*

### 2.1.2. État des lieux des accidents de circulation des engins à deux et trois roues

Il ressort des résultats de l'enquête, que les principales causes identifiées comme récurrentes des accidents de circulation des engins à deux et trois roues sont entre autres : l'excès de vitesse, l'ignorance du code de la route et l'incivisme. Une proportion de 60% des conducteurs de taxis motos indique que les causes des accidents de circulation des motos sont provoquées par l'excès de vitesse contre 30% pour les causes liées à l'ignorance du code de la route. De plus, les conducteurs de taxis motos à hauteur de 10% ont indiqué comme autres causes l'incivisme, l'imprudance des conducteurs et l'alcool. Toutefois, la majorité (42,5%) des autres conducteurs d'engins à deux et trois roues indique l'excès de vitesse comme l'une des principales causes des accidents de circulation des motos contre 38,3% pour les causes liées à l'ignorance du code de la route. En somme, une proportion de 51,5% de l'ensemble des conducteurs d'engins à deux et trois roues a indiqué que l'excès de vitesse est la principale cause des accidents de circulation des motos contre 34% pour les causes liées à l'ignorance du code de la route. S'agissant des autres causes

telles que, l'incivisme et l'imprudence des conducteurs et l'alcool, elles ont été mentionnées par 19,1 % des conducteurs d'engins à deux et trois roues.

Outre ces causes relatives aux accidents de circulation des motos évoquées par l'ensemble des conducteurs d'engins à deux et trois roues, il ressort des entretiens individuels avec les différents responsables impliqués au niveau de la sécurité routière d'autres causes aussi importantes. À ce titre, le responsable de l'OSER de la ville de Korhogo indique l'incivisme, l'excès de vitesse et l'imprudence des conducteurs d'engins à deux et trois roues comme les principales causes à l'origine des accidents de circulation des motos. Cette opinion est illustrée à travers les propos suivants : « l'incivisme routier, la méconnaissance du code de la route, l'imprudence des conducteurs, l'excès de vitesse, la non maîtrise des engins sont à la base des accidents ».

Dans cette même optique, le responsable du syndicat des taxis motos de la ville de Korhogo évoque les causes liées à la consommation de stupéfiants. En effet, la consommation de stupéfiants par les conducteurs d'engins à deux et trois roues provoquerait des accidents de circulation. Cette opinion est exprimée par ce responsable de syndicat des conducteurs de taxis motos comme suit : « certains conducteurs consomment des stupéfiants et la mauvaise conduite se fait très souvent sous l'effet de la drogue et de l'alcool ».

**Tableau 5 : répartition des conducteurs selon les causes des accidents**

Conducteurs d'engins à deux et trois roues	Causes récurrentes des accidents de circulation					
	Excès de vitesse		Ignorance du code de la route		Autres	
Conducteurs de Taxis motos	30	60%	15	30%	05	10%
Autres conducteurs d'engins à deux et trois roues	20	42,5 %	18	38,3 %	09	19,1%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>51,5%</b>	<b>33</b>	<b>34%</b>	<b>14</b>	<b>14,4</b>

Source : données de notre enquête, 2023

### 2.1.3. La sensibilisation sur l'éducation à la sécurité routière

La sensibilisation à l'éducation à la sécurité routière est une préoccupation majeure de cette recherche. La question relative à la formation à l'éducation à la sécurité routière a été adressée à tous les conducteurs d'engins à deux et trois roues. Il ressort des entretiens qu'une proportion de 26% des conducteurs de taxis motos a indiqué avoir bénéficié d'une formation à l'éducation à la sécurité routière. Quant à ceux qui ont eu connaissance d'une campagne de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos, ils s'élèvent à une proportion de 74%. À l'opposé, les autres conducteurs d'engins à deux et trois roues ont indiqué à hauteur de 44% avoir bénéficié d'une

formation à l'éducation à la sécurité routière. En revanche, une proportion de 55% de cette circulation des motos.

Dans l'ensemble, une proportion de 35% de tous les conducteurs d'engins à deux et trois roues ont indiqué avoir bénéficié d'une formation à l'éducation à la sécurité routière. Toutefois, 65% de l'ensemble de la cible a affirmé avoir eu connaissance d'une campagne de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos.

Les entretiens individuels ont montré que des campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos ont eu lieu dans la ville de Korhogo. À ce titre, certains chefs d'établissements secondaires de la localité reconnaissent avoir été approché par les responsable de l'Office de la Sécurité Routière (OSER) en vue de réaliser des campagnes de sensibilisation sur les accidents de motos au sein de leurs établissements. Les propos de ce chef d'établissement secondaire illustre bien cette réalité : « je voudrais ajouter que pour la sensibilisation dans nos écoles, les agents de l'OSER sont accompagnés par des journalistes ».

**Tableau 6 : répartition des conducteurs formés à l'éducation à la sécurité routière**

Conducteurs d'engins à deux et trois roues	Formation à l'éducation à la sécurité routière			
	Cibles ayant bénéficié d'une formation à l'éducation à la sécurité routière		Cible ayant eu connaissance d'une campagne de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos	
Conducteurs de Taxis motos	13	26%	37	74%
Autres conducteurs d'engins à deux et trois roues	21	44%	26	55%
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>35%</b>	<b>63</b>	<b>65%</b>

*Source : données de notre enquête, 2023*

#### **2.1.4. Apport des médias locaux (radios locales) dans la sensibilisation à l'éducation à la sécurité routière**

Les données recueillies sur le terrain ont permis de découvrir le rôle joué par les radios locales au cours des campagnes de sensibilisation. Comme l'indique les données du tableau ci-dessous, 34% des conducteurs de taxis motos ont mentionné que les radios communautaires et confessionnelles ont été utilisées en tant que moyens de communication pour la sensibilisation sur les accidents des motos. À l'inverse, une proportion de 66% de conducteurs de taxis motos a mentionné d'autres moyens de communication comme les affichages, les banderoles et les crieurs publics qui ont été utilisés pour la sensibilisation sur les accidents de circulation de motos. Quant aux autres



conducteurs d'engins à deux et trois roues, une proportion de 29% a indiqué que les radios communautaires et confessionnelles ont été utilisées comme moyens de communication en vue de sensibiliser les populations sur les accidents de motos. En marge de cette frange, une proportion de 70% des autres conducteurs d'engins à deux et trois roues a indiqué d'autres moyens de communication tels que l'affichage, la banderole et le crieurs public qui ont été utilisés pour mener des campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos. Dans l'ensemble, il faut souligner que 32% des répondants ont mentionné que les radios communautaires et confessionnelles comme étant des moyens de communication utilisés pour sensibiliser les populations sur les accidents de circulation des motos. Pour ce qui est des autres moyens de communication tels que le crieur public, les banderoles et l'affichage, 68% des répondants en ont fait mention. En définitive, il faut noter qu'une faible proportion des répondants a mentionné que les radios communautaires et confessionnelles sont utilisées dans les campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos.

En ce qui concerne l'apport des radios communautaires et confessionnelles dans les campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation, il ressort des entretiens individuels avec certains responsables impliqués dans la sécurité routière que la contribution des radios locales est fort appréciable. L'importance des radios locales dans la sensibilisation sur les accidents de circulation des motos est indiquée par ces propos de ce responsable de l'OSER : « les radios locales sont un appui considérable pour la sensibilisation, un moyen de communication à grande échelle. Elles permettent la prise de conscience, amplifient les actions de sensibilisation, incitent les couches socioprofessionnelles à lutter contre les accidents de moto à Korhogo »

Dans cette même optique, les différents responsables de radios locales rencontrés ont mis en évidence leur contribution et non des moindres aux campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos ainsi que les différentes activités réalisées dans ce cadre. Les propos de ce responsable d'une radio locale de Korhogo illustre bien cet état de faits : « nous sommes chargés de l'enregistrement, de la diffusion et des rediffusions des séances de sensibilisation. La sensibilisation dans les écoles est malheureusement irrégulière et de courte durée ».

En outre, ce responsable de radio soutient que : « nous sommes capables d'organiser et de diffuser des émissions, de réaliser des microprogrammes sur les accidents de motos, de faire des tables rondes, d'accompagner tous ceux qui désirent travailler sur le thème »



Le bien-fondé des lucarnes qu'offrent ces radios locales pour les campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos est reconnu aussi bien par les représentants de syndicats des taxis motos, des élèves et étudiants ainsi que des autres conducteurs d'engins à deux et trois roues.

**Tableau 7 : répartition des conducteurs selon les moyens de sensibilisation**

Conducteurs d'engins à deux et trois roues	Moyens de communication utilisé pour sensibiliser sur les accidents de motos			
	Radios communautaires et confessionnelles		Autres moyens ( affichage, banderoles, crieur public...)	
Conducteurs de Taxis motos	17	34%	33	66%
Autres conducteurs d'engins à deux et trois roues	14	29%	33	70%
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>32%</b>	<b>66</b>	<b>68%</b>

Source : données de notre enquête, 2023

## 2.2. Discussion

Les principaux résultats de cette recherche ont mis en évidence la faible implication des radios locales (32%) dans les campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos. Ce qui est en conformité avec notre postulat de départ. En effet, les radios locales en dépit de leur forte audience, elles sont le plus souvent confinées à des tâches de reportages sporadiques. Les résultats de notre recherche sont superposables à ceux d'autres études pertinentes telle que celle de K. Tidiane Amadou (2017 : 14) qui préconise l'utilisation des radios locales dédiées à la sécurité routière. À défaut d'avoir des radios locales dédiées à la sécurité routière, il convient d'accorder une plus grande implication des radios locales existantes à travers des émissions interactives très appréciées par les auditeurs (ex : « Yékadio » de maître Yéo sur la radio Péléforo Gon).

Toutefois, il convient de noter que les radios locales offrent des expériences fort enrichissantes en matière de sensibilisation sur de nombreuses thématiques dans la ville de Korhogo. Entre autres, nous pouvons évoquer celle relative à la journée mondiale de la population 2016 Augustin. Tapé, (2016 : 4) au cours de laquelle cinq radios locales ont fédéré leurs ondes pour la couverture de cet événement. En effet, sous l'appellation de « JMP FM », cinq radios locales dans une parfaite synchronisation ont couvert le déroulement de la JMP 2016. Lesdites radios s'étaient fixé comme objectif de parler d'une même voix pour la même cause. Cette expérience a eu un écho favorable au sein des populations de Korhogo. Une telle expérience mérite d'être dupliquée au niveau de la sensibilisation sur les accidents de circulation des motos à Korhogo.

### 3. **Élaboration de la stratégie de communication axée sur la « mobilisation sociale »**

Les expériences de succès de la stratégie de communication axée sur l'approche communicationnelle de la « mobilisation sociale » sont partagées par des organisations internationales telles que l'UNICEF, la FAO et l'UNFPA à travers de nombreux projets de développement ayant pour bénéficiaires les communautés locales. Ce modèle de communication pour un changement social repose sur une approche d'adhésion et d'appropriation de l'intervention par l'ensemble de la communauté concernée.

De façon opérationnelle, la stratégie de communication axée sur l'approche de la « mobilisation sociale » sera développée comme suit :

#### **Problème de communication à résoudre :**

La recrudescence des accidents de circulation des engins à deux et trois roues dans la ville de Korhogo qui occasionnent des pertes en vie humaine surtout au niveau de la population active est un véritable obstacle au développement local.

**Objectif de communication :** d'ici cinq (5) ans, mobiliser et sensibiliser toutes les couches sociales de la communauté sur la prévention par l'éducation à la sécurité routière.

**Identification des cibles :** au regard de la nature de la recherche, l'on a pu identifier trois cibles principales cibles.

- **Cible principale :** les conducteurs de taxis motos de 15 à 49 ans de la ville de Korhogo.
- **Cible secondaire :** les autres conducteurs d'engins à deux et trois roues
- **Cibles tertiaires :** les leaders d'opinion, les chefs d'établissements secondaires, les leaders communautaires, les responsables de radios communautaires ainsi que ceux de l'OSER.

**Constat :** les individus pris isolément ne sont pas toujours en mesure de cerner les problèmes qui les touchent, de les analyser et d'y apporter des solutions. Les conducteurs de taxis motos ainsi que les conducteurs d'engins à deux et trois roues ont besoin d'une sensibilisation sur l'éducation à la sécurité routière par les médias locaux (radios communautaires, confessionnelles, crieur public etc.).

## **Les étapes de la stratégie de mobilisation sociale**

### **- Identifier le problème**

Il existe plusieurs types de méthodes diagnostiques participatifs pour identifier un problème d'une communauté donnée. Dans le cas d'espèce, nous avons opté pour la méthode accélérée de recherche participative (MARP) qui a la particularité d'aller au contact des populations et d'identifier leurs préoccupations prioritaires. C'est dans cette optique que cette recherche a permis en un temps très court de relever les causes qui sont à l'origine des nombreux accidents de circulation des engins à deux et trois roues dans la ville de Korhogo.

### **- Créer un groupe d'initiative communautaire**

Il s'est agi ici d'identifier les personnes dans la communauté capables d'être les porteurs du projet. Ces personnes capables de porter la mobilisation sociale sont entre autres : les leaders communautaires, les chefs d'établissements, les chefs de communautés ethniques, les chefs religieux, les chefs de communautés étrangères, chefs de quartiers ; les présidents de jeunes et de femmes et les responsables de groupements agricoles, les radios communautaires locales. Elles ont été identifiées sur la base des critères suivants : résider dans la localité, être choisi par la population, être disponible, avoir des capacités en matière de communication, avoir déjà une ou plusieurs expériences de terrain, être alphabétisé, avoir un certain niveau d'étude, ne pas avoir d'idées opposées au projet.

Nous veillerons à la bonne représentativité des hommes et des femmes, des jeunes et des personnes âgées au sein de ce groupe.

### **- Former le groupe sur l'importance de la mobilisation sociale**

Nous mettrons à la disposition des membres du groupe d'initiative les résultats de la recherche afin de lui permettre d'avoir le maximum d'information. Les résultats de cette recherche mettent en avant les causes des accidents à deux et trois roues dans la ville de Korhogo. Il est question d'amener le groupe d'initiative à réfléchir sur les questions suivantes : pourquoi la communauté dit-elle se mobiliser ?, Comment les acteurs doivent-ils se mobiliser (répartition des rôles) ?, Comment s'effectue la mobilisation (démarche à suivre, plan d'action...) ? Où se fera l'activité de mobilisation sociale ?, Quels sont les objectifs à atteindre ? Quels sont les résultats attendus ?

- **Informier et sensibiliser la population sur l'importance de la mobilisation sociale**

Il est question d'animer et de sensibiliser la population le plus large possible au sein de ces communautés afin d'engager les populations cibles dans le processus de réflexion et de mise en œuvre de l'activité de mobilisation sociale. Pour ce faire, des émissions radios interactives seront réalisées sur la thématique relative à la prévention des accidents de circulation des engins à deux et trois roues.

- **Mobiliser les ressources pour la mise en œuvre du plan d'action**

Il convient de s'assurer avant la mise en œuvre du plan d'action que les moyens prévus sont disponibles et prêts à être déployés.

**Humains** : l'on a procédé à l'information et à la formation des autorités politiques administratives, du groupe d'initiative, des leaders communautaires, des leaders d'opinion, des responsables de l'OSER, des responsables de radios locales, et tous les autres acteurs impliqués dans la problématique des accidents de circulation des engins à deux et trois roues.

**Matériels** : l'on aura recours aux services des crieurs publics, de véhicules à haut-parleur, des supports sonores des radios communautaires.

**Financier** : Pour faire face aux coûts du matériel, des indemnités et toutes autres dépenses inhérentes à l'initiative, l'on aura recours à la Mairie de Korhogo et au Conseil Régional du « Poro » pour un appui financier.

- **Mettre en œuvre le plan d'action communautaire**

La préoccupation majeure à ce niveau est d'avoir une vision claire de ce que nous allons faire et comment le faire ? Cela impliquera nécessairement un plan d'action simple qui contient des informations précises à mettre à œuvre selon un calendrier précis. Ces activités ne sont pas majoritairement dépendantes des financements extérieurs d'autant que nous avons mis sur pied un processus de pérennisation de l'action en la rendant autonome. Les différentes activités contenues dans le plan d'action sont représentées selon les rubriques suivantes : *activités, période, lieu, bénéficiaires/cibles, responsable exécution, ressources (financières, matérielles, humaines)*,

*observations*. Pour une bonne visibilité, ces rubriques seront représentées dans un tableau panoramique et renseignées selon l'évolution des activités.

### **Les activités menées :**

#### **1) La mise en place d'un plan d'action de communication interpersonnelle et de masse**

##### Communication interpersonnelle :

**Le théâtre populaire:** des scènes de théâtre populaire seront organisées à l'endroit des populations en vue de leur adresser les messages de sensibilisation. Le théâtre populaire a pour but d'éduquer et de sensibiliser à travers le divertissement.

**Le crieur public :** des crieurs publics seront sollicités pour convoquer les populations cibles aux réunions, sensibiliser les populations dans les lieux publics et expliquer en langues locales (senoufo, malinké...) les objectifs visés par la mobilisation sociale.

##### Communication de masse :

**Les radios locales (communautaires et confessionnelles) :** un contrat sera signé entre l'équipe de sensibilisation et les radios locales (communautaires et confessionnelle) de Korhogo afin de diffuser chaque semaine des émissions thématiques et interactives de sensibilisation. Des jeux concours seront également organisés sur les antennes de la radio afin d'informer et de mobiliser les auditeurs sur l'éducation à la sécurité routière.

*Les thèmes abordés :* prévention des accidents de circulation des engins à deux et trois roues, le code de la route, l'excès de vitesse, l'incivisme routier, l'alcool et les stupéfiants.

**Les véhicules à haut-parleur :** des véhicules à haut-parleur seront utilisés pour sillonner les différents quartiers de la ville de Korhogo afin de diffuser les messages de sensibilisation sur l'éducation à la sécurité routière.

#### **2) La confection de supports de communication**

La conception de messages des spots radio articulés sur les thèmes abordés. L'élaboration des fiches de réunions avec des rubriques relatives à l'éducation à la sécurité routière. La confection de tee-shirts à l'effigie des thèmes abordés par la mobilisation sociale à distribuer aux populations pour la sensibilisation.

### **3) Former les acteurs responsables dans la mise en œuvre du plan d'action**

Le groupe d'initiative mis sur pied sera formé par l'expert communication sur les techniques de communication interpersonnelles de masse pour le changement de comportement (IEC/CCC), ce qui leur a permis de définir les messages ainsi que les supports d'appui, d'identifier les cibles et les canaux de communication les plus appropriés.

#### **1) Identifier les mécanismes de pérennisation de la mobilisation sociale**

Afin de rendre la mobilisation sociale pérenne, nous avons procédé aux actions suivantes :

La mise en œuvre d'une stratégie participative souple en l'occurrence la création d'un comité relais composé de membres influents de la communauté en marge du groupe d'initiative. Composés en majorité de jeunes leaders d'opinion (président de jeunes, de femmes et de guides religieux), ces relais communautaires ont la charge d'identifier d'autres acteurs à former pour la transmission de l'action dans les années à venir. Outre l'identification des nouveaux acteurs, il s'agira d'initier des activités génératrices de revenus notamment la mise en location du matériel de sonorisation en vue de générer des ressources pour soutenir et pérenniser les activités de la mobilisation sociale.

#### **4) Organiser le suivi et l'évaluation de la mobilisation sociale**

Il est plus que nécessaire de contrôler la bonne mise en œuvre de la stratégie de mobilisation sociale, de s'assurer que les activités définies dans le plan d'action sont effectivement exécutées selon le chronogramme établi. L'évaluation réalisée a permis de savoir : si les activités ont été toutes bien exécutées ? Si les résultats attendus ont été obtenus ? les difficultés rencontrées en cours d'exécution ? Les meilleures pratiques en termes de mobilisation ? Et les solutions apportées.

Des indicateurs de résultats sont élaborés et définis dès la mise en œuvre de la stratégie de mobilisation sociale. Il s'agit du nombre de personnes présentes aux réunions, le nombre de spots radiodiffusés, le nombre de participants aux émissions radios interactives, le nombre de personnes touchées par les messages de sensibilisation et le nombre de personnes ayant adhéré aux messages de sensibilisation. Tous ces indicateurs renseignés ont permis de faire un état d'avancement de chaque activité et rectifier les écarts.

## Conclusion

Les accidents des engins à deux et trois sont en pleine recrudescence dans les villes de Côte d'Ivoire. La ville de Korhogo est fortement impactée par ce phénomène qui contribue à amenuiser certains efforts de développement. Les causes identifiées de ces accidents sont entre autres : l'excès de vitesse, la méconnaissance du code de la route, l'incivisme routier ainsi que la consommation d'alcool et de stupéfiants. La structure en charge de la sécurité routière (OSER) initie et entreprend des actions de sensibilisations sur l'éducation à la sécurité routière en vue de juguler ce phénomène. Malgré ces efforts, les résultats escomptés sont mitigés en raison de la faible implication des radios locales dans les campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos. Pourtant, une utilisation optimale de ces médias locaux contribuerait à améliorer de façon substantielle les résultats des campagnes de sensibilisation sur les accidents de circulation des motos. C'est dans cette optique que la présente stratégie de communication proposée s'avère nécessaire.

## Références bibliographiques

- Agence ivoirienne de presse, 2021, *Installation du comité local de sécurité routière de Korhogo*, Korhogo, AIP, 1 p.
- TAPÉ Augustin, 2016, *Cinq radios de proximités de Korhogo sur la même longueur d'onde pour la couverture de JMP 2016*, Echo N° 10 (Bulletin d'information de L'UNFPA-Côte d'Ivoire), Journée mondiale de la population JMP 2016, Investir dans les adolescentes, Abidjan, P3-4 sur 5
- BANDURA Albert, 1980, *L'apprentissage sociale*, traduit par Jean-Adolph-Rondal, Bruxelles, Edition Pierre Mardaga, 206 p.
- Centre d'information et de communication gouvernemental, 2021, *Plan stratégique de 2021-2025 de sécurité routière*, Abidjan, CICG, 1 p.
- DAGO pierre, 2013, *La criminalité routière dans le transport urbain à Abidjan*, Mémoire de DEA, UFR criminologie, Université d'Abidjan
- District régional des transports du « Poro », 2021, *Sensibilisation des usagers de la route à la sécurité routière à Korhogo*, Korhogo, DRT, 1 p.
- Unfpa, 2019, *Rapport régional de communication pour le changement social et de comportement (CCSC)*, Paris, UNFPA, 98 p.

Institut National de la Statistique (INS), 2022, *Recensement Général de la Population et de l'habitat (RGPH-2021) Résultats globaux définitifs*, Abidjan, INS, 23 p.

KAMAGATÉ Tidiane Amadou, 2017, *Développement d'une stratégie Nationale de sécurité routière en Côte d'Ivoire*, Réunion annuelle du SSATP (Programme de politique de transport en Afrique), Marrachech, 17 p.

Nqueyap Romuald, 2021, *Les accidents de la route font perdre à la Côte d'Ivoire plus de 457 millions d'Euros chaque année*, Yaoundé, Agence Ecofin, 7 p.

Organisation Mondiale de la Santé (OMS), 2018, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, OMS, Genève, 20 p.

QERRE François, 1995, La radio rurale interactive et le développement en Afrique, in Huges Koné et Jacques Abib Sy, *La communication pour le développement durable en Afrique*, Abidjan, PUCI, 193-213 p.