

# Folofolo

Revue des sciences humaines et des civilisations africaines

N° Décembre 2020

*Tome 2*

ISSN 2518-8143



**FOLOFOLO**  
**Revue des sciences humaines et des**  
**civilisations africaines**

**Décembre 2020**

*Tome 2*

<http://www.folofolo.univ-ao.edu.ci>

## **Administration et Rédaction**

Directeur de publication BAMBA Mamadou

Rédacteur en chef KAMARA Adama

Rédacteur en chef adjoint KONE Kpassigué Gilbert

Webmaster ALLABA Djama Ignace

Chargé de diffusion et de marketing ALLABA Djama Ignace

Trésorière KOUADIO Affoué Sylvie

## **Comité scientifique**

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

Sékou BAMBA, Directeur de recherches, Université Félix Houphouët-Boigny/IHAAA

OUATTARA Tiona, Directeur de recherches, Université Félix Houphouët-Boigny/IHAAA

OSSEYNOU Faye, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

LATTE Egue Jean Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

KOUAKOU Antoine, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

GUIBLEHON Bony, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

ASSI Kaudjis Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

Marie MIRAN, Maître de conférences, EHESS/IMAF Paris

GBODJE Sékré Alphonse, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

KOUASSI Kouakou Siméon, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

BATCHANA Essohanam, Maître de conférences, Université de Lomé

N'SONSSISA Auguste, Maître de conférences, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

BEKOIN Tano Raphaél Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

## **Comité de lecture**

KOUAKOU Antoine

BATCHANA Essohanam

CISS Ismaila

VEI Kpan Noël

GOMA-THETHET Joachim Emmanuel

N'SONSSISA Auguste

CAMARA Moritié

FAYE Osseynou

IDRISSA Bâ

BAMBA Mamadou

SARR Nissire Mouhamadou

GOMGNIMBOU Moustapha

DEDOMON Claude

DEDE Jean Charles

BAMBA Aboulaye

DIPO Ilaboti

## EDITORIAL

Prétendre écrire l'histoire de la civilisation africaine peut paraître une gageure.

En effet, des faits restent peu connus, et l'exploration intellectuelle et scientifique de l'Afrique n'est pas toujours chose aisée.

Le chercheur doit recueillir, classer et critiquer les sources écrites et orales de même qu'une documentation abondante pour aboutir à la vérité scientifique.

Il est pourtant nécessaire de réanimer à travers des écrits originaux la réalité substantielle de la civilisation africaine de l'époque antique à la période contemporaine en passant par les périodes médiévales et modernes.

C'est à cette tâche que s'est consacré ce numéro de la revue "FoloFolo".

Les propositions de sujets et les diverses approches scientifiques dans une entière liberté d'expression se sont avérées enrichissantes.

Ce numéro de décembre 2020 explore la science dans sa diversité.

Le résultat recherché est de connaître l'Afrique et ses civilisations dans sa profondeur et bien sûr avec ses joies et ses peines, mais aussi et surtout de proposer des pistes pour un développement durable de ce continent.

La pluralité des articles, l'originalité des problématiques et la diversité des sujets autorisent à penser que ce numéro sera accueilli à sa juste valeur par les universitaires.

**Bamba Mamadou**

## TABLE DES MATIERES

<b>Issa DIALLO / Adama KONE / Amadou TRAORE:</b> Covid-19 à Bamako : Mythe ou réalité ? Analyse de la perception des populations .....	7–19
<b>Adama KABORE:</b> Migrations et sécurisation des terres dans l'espace Kroumen (1963-1999) .....	20–38
<b>DOSSO FATOU / SAVADOGO MATHIAS:</b> L'offensive turque en Afrique : le cas de la Côte d'Ivoire (2010-2016) .....	39–57
<b>Hervé Landry COULIBALY:</b> La pléthore de partis politiques au Burkina Faso de 1991 à 2017 : causes et impacts .....	58–73
<b>Noël Okobé DATRO / Marc ATTOH:</b> Les mercenaires libériens et la crise militaro-politique en cote d'ivoire : 2002-2003 .....	74–93
<b>René ELOUNDOU MBASSI :</b> L'Aperçu historique de la gestion des femmes militaires dans l'armée camerounaise : 1984-2015 .....	94–117
<b>FOFANA Lacina / Foussata Dagnogo / Djibril Konaté :</b> L'impact de la migration sur le cadres de vie des populations dans le périmètre minier de tongon, au nord de la côte d'Ivoire .....	118-132
<b>Ardjouma TUO :</b> Communication du risque face à l'utilisation du gaz butane par les taxis communaux de Bouaké (Côte d'Ivoire) .....	133-146
<b>Dangnisso BAWA:</b> Extraction des argiles sur le talus de la route Adéta-Danyi N'Digbé et risques de mouvements de masse .....	147-159
<b>SORO Nahoua Adama / SILUE Donakpo / DIABATE Songui:</b> Le problème d'éducation et la formation des populations agricoles de dongouine face aux risques de maladies hydriques liées à leurs activités .....	160-170

<b>KOUAMÉ Jean Luc Kouassiblé / N'GUESSAN Mahomed Boubacard:</b> "Les fondations politiques" : des instruments diplomatiques allemands méconnus en Afrique occidentale (1960 à aujourd'hui) .....	171-187
<b>Dimitri OVENANGA-KOUMOU:</b> Inachèvement de l'homme et liberté chez Kant .....	188-199
<b>Mahamoudou OUBDA:</b> l'islam dans le regard chrétien (631-2019) .....	200-220
<b>Fatou DIOP/ Cheikh Ibrahima NIANG / Sara Danièle DIENG / El Hadji Papa Abdourahim SY:</b> L'accompagnement psychosocial des personnes vivant avec l'hypertension et ses complications à Dakar .....	221-238
<b>Koffi Amouzou SOSSOU:</b> La gestion des plantations agricoles du sud-ouest Togo (1914–1920) .....	239-252
<b>Mathata Mireille Pulchérie-Laure OUATTARA:</b> Les <i>dyulamoussou</i> : une classe de femmes d'affaires à Kong (XVIIIe-XIXe siècles) .....	253-267
<b>ASSI Amon Jean-Paul:</b> Les Sénégalais et l'islamisation de la Côte d'Ivoire méridionale (1893-1956) .....	268-289
<b>ODY Marcel Arnoux / KOUADIO Guessan:</b> Les syndicats guinéens et le régime du président Lansana Conté (1990-2008) .....	290-306
<b>YAO Koffi Léon:</b> La caisse de stabilisation et de péréquation de Côte d'Ivoire : des origines à la dissolution (1954- 1999) .....	307-316
<b>Ichaka CAMARA:</b> Grands axes de la lutte contre la corruption au Mali de l'indépendance à Mars 2012 .....	317-334
<b>Ehouman Dibié Besmez SENY / Mamadou DELY:</b> La condition de la croyance en des divinités des contes en Afrique en mutation .....	335-347
<b>Abdoulaye KONÉ:</b> Sanoussi Diaby et la diffusion du <i>Hamallisme</i> à Daloa de 1930 à 1977 .....	348-360

# COMMUNICATION DU RISQUE FACE À L'UTILISATION DU GAZ BUTANE PAR LES TAXIS COMMUNAUX DE BOUAKE (CÔTE D'IVOIRE)

Ardjouma TUO,

*doctorant en Sciences du Langage et de la Communication à l'Université  
Alassane Ouattara de Bouaké (RCI). Cel : (+225) 47 24 78 33/52 64 39 33. Mail :  
tuoardjouma@gmail.com*

## Résumé

La notion du risque se révèle comme un concept difficile à cerner et à définir. Les différentes propositions de définition du lexème "risque" sont d'autant plus diversifiées qu'elles varient d'un domaine à un autre. Dans le milieu du transport, particulièrement, en Afrique, la question de la sécurité des usagers est plutôt préoccupante. En effet, ce secteur est considéré à risque à cause de l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant par certains conducteurs dans les grandes villes africaines. Bouaké, ville située en plein cœur de la Côte d'Ivoire, l'utilisation du gaz butane par les conducteurs de taxis communaux a vu le jour en faveur de la crise de 2002 qui a secoué le pays. Face à cette pratique jugée dangereuse, une question se pose : comment la communication pourrait-elle agir sur les attitudes afin de favoriser le changement de comportement face au phénomène de l'utilisation du gaz en remplacement du carburant ? Répondre à cette question consiste à comprendre les raisons justifiant la persistance du phénomène de l'utilisation du gaz et à étudier la contribution de la communication pour le changement des attitudes des acteurs du transport en commun face aux risques du gaz butane. Pour ce faire, cette étude a été possible grâce à un questionnaire administré auprès de 70 usagers et 31 conducteurs de taxis communaux utilisant le gaz butane en remplacement du carburant. Elle s'est appuyée sur une recherche documentaire et un questionnaire adressé aux conducteurs et aux usagers de taxis communaux à Bouaké. L'analyse des données collectées révèle que les conducteurs et les usagers de taxis sont conscients du risque de l'utilisation du gaz dans le transport en commun. Toutefois, les raisons explicatives de la persistance de leurs attitudes diffèrent les unes des autres.

**Mots clés:** Risque, communication du risque, danger, gaz butane, transport commun, taxis communaux

## Abstract

The notion of risk appears to be a concept quite difficult to understand and define. Various propositions of definition of the Lexeme "risk" are more diversified than vary from one domain to another. In transport, particularly, in Africa, the question of passengers' security is rather an unsettling problem. In fact, this sector is considered to be a risky one due to the use of butane gas in substitution of fuel by some drivers in African capital cities. In Bouaké, a town located in the center of Ivory Coast, the common use of butane gas by taxi-drivers to carry out their professional activities was born in response to the crisis of 2002 which upset the public order of the country. Regarding this behavior deemed dangerous, a question is to be asked: How could communication influence attitudes in order to favor behavior's change to face the phenomenon of gas use in place of fuel? To answer this question implies to understand the reasons underlying the persistence of the phenomenon of gas use and to study the contribution of communication for change of public transport users and drivers along with the risks of butane gas. For so doing, this study was possible thanks to a questionnaire administered to 70 users and 31 taxi-drivers using butane gas in substitution of fuel. It was based on a documentary research and a questionnaire submitted to drivers and users of urban taxis in Bouaké. The analysis of the collected data reveals that both taxis drivers and users are aware of the risk linked to the use of butane gas in public transport. However, the explanatory reasons due to the persistence of their attitudes vary from one person to another.

**Keywords:** Risk, risk's communication, danger, butane gas, public transport, communal taxis

## **Introduction**

La crise militaro-politique qui a secoué le pays depuis 2002 a fortement bouleversé le secteur du transport dans les villes assiégées par la rébellion. À Bouaké, ancien pôle de la rébellion, les taxis communaux et les mini bus communément appelés « gbaka » qui avaient le monopole du transport urbain depuis 1965 ont vu leur secteur envahi par les motos taxis (I. Kassi-Djodjo, 2013). Cette activité a connu un essor au lendemain de la crise militaro-politique de 2002. Les acteurs de mototaxis ont rapidement réussi à s'imposer dans le secteur du transport par la création des syndicats dans la moitié nord du pays. Ce nouveau style de transport motorisé a fini par s'imposer comme un rude concurrent pour les taxis communaux et les mini bus « gbaka ».

Au lendemain de leur invasion par les mototaxis, les taxis communaux ont vu leur activité fonctionner au ralenti. La recette habituelle de ces derniers est devenue de plus en plus difficile à réaliser à cause de la concurrence déloyale imposée par leur concurrent et la hausse du prix du carburant. Cette situation de précarité a poussé les conducteurs de taxis ville à remplacer le carburant par le gaz butane. Toutefois, le recours à cette substance inflammable par les chauffeurs de taxis communaux n'est pas sans risque.

La notion de « risque » est un terme polysémique difficile à cerner tant au plan ontologique qu'épistémologique (C. Kermisch, 2012). Les tentatives de définitions se rapportent au domaine sécuritaire. Dans cet article, la notion de risque renvoie au danger éventuel que l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant pourrait engendrer dans le secteur du transport urbain à Bouaké. Cette pratique expose les acteurs du taxi ville à des risques directs, notamment, l'incendie, l'explosion, l'intoxication et la projection.

Outre les risques d'incendie et d'explosion d'un taxi ou de la bonbonne d'un taxi, les acteurs sont exposés à certaines pathologies graves du fait de l'inhalation du gaz (J. M. K. A. Kouakou 2017). Pourtant, la loi 92-962 du 23 décembre 1992 relative aux contrats pétroliers n'autorise la commercialisation du gaz qu'aux ménages (S. K. Kouassi., 2014). Cette étude vise à étudier la contribution de la communication pour le changement de comportement des acteurs du taxi ville face au danger de l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant par les taxis communaux à Bouaké. Elle s'articule autour de la question suivante : comment la communication pourrait-elle agir sur les attitudes afin de favoriser le changement de comportement face au phénomène de l'utilisation du gaz en remplacement du carburant ? Autrement dit, qu'est-ce qui justifie la persistance de l'utilisation du gaz butane malgré la connaissance des risques liés à son usage dans le transport en commun ?

## **1. Méthodologie**

Cette étude a été réalisée dans la ville de Bouaké, une ville située au centre de la Côte d'Ivoire. Les taxis communaux occupent le deuxième rang des moyens de transport en commun à Bouaké et sont estimés à 12% des effectifs de véhicules de transport en commun (J. M. K. A. Kouakou, 2017, idem). Cette localité a été choisie à cause de la forte densité de taxis communaux et la persistance du phénomène de l'utilisation du gaz par les conducteurs de taxis ville en remplacement du carburant.

Cette contribution est une étude critique qui s'est essentiellement appuyée sur la recherche documentaire et une enquête menée de terrain auprès des conducteurs de taxis communaux et les usagers du taxi ville. Cette démarche participante s'est déroulée sur une période de deux mois, allant de décembre 2019 à janvier 2020. La recherche documentaire a permis de faire l'état des lieux et de connaissances de la problématique du risque de l'usage du gaz butane dans le transport en commun. Elle a fourni des informations sur les actions menées et les facteurs explicatifs du comportement des conducteurs de taxi ville à Bouaké.

Pour compléter ces informations documentaires, une enquête auprès des conducteurs et usagers de taxis ville a été réalisée. À l'instar de toute étude quantitative, celle-ci a

consisté en un questionnaire administré auprès de 70 usagers de taxis communaux et 31 conducteurs de taxis. La sélection de cette population a été possible grâce à un échantillon de commodité. En effet, les sujets interrogés ont été choisis de façon accidentelle, car ils se trouvaient sur les lieux au moment précis de l'enquête.

Le questionnaire soumis aux conducteurs de taxis communaux visait essentiellement à mieux comprendre les raisons qui les motivent au choix du gaz butane et leur niveau de connaissance du risque lié à l'utilisation du gaz en remplacement du carburant. Le questionnaire adressé aux usagers des taxis communaux a permis de vérifier leur niveau de connaissance concernant l'existence du phénomène de l'utilisation du gaz et les raisons qui les motivent à recourir à ce moyen de transport malgré le risque de l'utilisation du gaz. Toutes les données collectées ont été analysées grâce au logiciel SPHINX.

## 2. Résultats

### 2.1. Le sens du « risque » selon les acteurs du taxi ville à Bouaké

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la définition du « risque » selon les acteurs du taxi communal de Bouaké face à l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant.

**Illustration1** : Résultats de l'approche définitionnelle du risque

1. Notion de danger chez les usagers de taxi ville	2. Notion de danger chez les conducteurs de taxi ville
--	--

**Source** : Nos enquêtes

Selon les résultats de nos analyses, le lexème « risque » subit une polysémie chez les acteurs du taxi communal. L'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant constitue un atout favorable à la proposition d'une définition du mot « risque ». Cependant, les acteurs définissent cet axiome en référant à la densité de la conséquence probable que causerait le gaz en remplacement du carburant. Ainsi, pour 51.4% des usagers interrogés, le risque est appréhendé comme « un danger apparent ». Pour 29% des conducteurs de taxis communaux, le risque est plutôt « une incertitude ». Par ailleurs, un point d'accord semble se constituer entre les usagers et les conducteurs de taxis communaux. Il s'agit du « hasard ». Pour 10% des usagers de taxi ville, le risque est considéré comme un hasard. Cet avis est partagé par 9.7 % des conducteurs. Outre la difficulté dans la proposition d'une définition exhaustive du risque, un véritable fossé est observable au niveau des perceptions des sujets étudiés.

### 2.2. Etude du dispositif de communication des acteurs du taxi ville à Bouaké

Le tableau ci-dessous présente les résultats des avis des acteurs du taxi communal de Bouaké concernant l'existence d'un dispositif de communication dans le secteur du transport urbain.

**Illustration 2 :** Résultats de la vérification de l'existence d'un dispositif communicationnel dans le secteur du transport urbain à Bouaké

1. Avis des usagers de taxis			2. Avis des conducteurs de taxis		
<b>Existence de mécanisme de communication</b>			<b>Existence de dispositif communication</b>		
	Nb	% cit.	Moyenne = <b>2,97</b> 'Cela dépend'		
Non	<b>27</b>	<b>38,6%</b>	Pas du tout	<b>5</b>	<b>16,1%</b>
Oui	<b>25</b>	<b>35,7%</b>	Plutôt non	<b>3</b>	<b>9,7%</b>
Peut-être	<b>18</b>	<b>25,7%</b>	Cela dépend	<b>14</b>	<b>45,2%</b>
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>100,0%</b>	Plutôt oui	<b>6</b>	<b>19,4%</b>
			Tout à fait	<b>3</b>	<b>9,7%</b>
			<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,0%</b>

**Source :** Nos enquêtes

Après le redéploiement de l'administration à Bouaké après la crise de 2002, le phénomène de l'utilisation du gaz en lieu et place du carburant par les conducteurs de taxis communaux suscite des interrogations concernant le dispositif de communication mis en place pour éradiquer ce phénomène. Les données recueillies auprès des conducteurs de taxis ville et les usagers de ces taxis à Bouaké révèlent des informations majeures (illustration 2). En effet, selon 16.1% des conducteurs de taxis, aucune action de communication visant à promouvoir l'utilisation du carburant au détriment du gaz butane n'a été menée malgré le risque auquel ils sont prédisposés.

Cet avis est contesté par seulement 9.7% des conducteurs. Pour ces derniers, des actions de sensibilisations ont déjà été menées par les deux groupes de syndicats de taxis ville. Celles-ci sont en général constituées des causeries de couloir qui se tiennent dans les grains de thé ou en gare. C'est dans ce contexte que 45.2% de cette population épiloguent sur l'existence d'actions de communication de changement de comportement. Elles sont suscitées par des situations d'accidents ou de discussion entre chauffeurs et syndicalistes en gare.

Selon les résultats de cette étude, de même que les conducteurs de taxis communaux à Bouaké, 38.6% des usagers de taxis affirment ne pas avoir connaissance de dispositifs de communication visant l'utilisation du carburant au profit du gaz butane. Cependant, 35.7% des usagers estiment que les communications faites au travers des médias, notamment, la Radiotélévision ivoirienne (RTI) constituent de véritables canaux de communication pour le changement de comportement.

### 2.3. Opinions des acteurs du taxi urbain concernant le dispositif communicationnel

Le tableau ci-dessous présente les résultats des opinions des acteurs du taxi ville concernant le dispositif de communication du secteur du transport urbain à Bouaké

**Illustration 3 :** Résultats de l'opinion des acteurs du taxi communal concernant la communication dans le transport urbain

Opinion des usagers de taxis			Opinion des conducteurs de taxis ville		
	Nb	% cit.		Nb	% cit.
Satisfaisant	11	15,7%	Satisfait	2	6,5%
Plutôt satisfaisant	6	8,6%	Plutôt satisfait	2	6,5%
Insatisfait	34	48,6%	Insatisfait	8	25,8%
Très insatisfait	19	27,1%	Très insatisfait	19	61,3%
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>100,0%</b>	<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,0%</b>

**Source :** Nos enquêtes

Partant du postulat selon lequel la communication est présente dans tous les actes sociaux, cette étude évalue les opinions des conducteurs de taxis et les usagers concernant le mécanisme de communication lié à la situation de risque face à l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant (illustration 3). Selon les résultats obtenus, 61.3% des conducteurs disent être insatisfaits de la situation communicationnelle du phénomène de l'utilisation du gaz en milieu du transport urbain à Bouaké. Cet avis est plus ou moins partagé par 25.8% de leurs collègues pris en compte par cette étude. Seuls 6.5% des conducteurs approuvent le mécanisme de communication sur les dangers auxquels les usagers du taxi communal sont exposés à cause du gaz butane. En général, ces personnes sont des conducteurs et propriétaires de taxis.

La communication sur le risque provoqué par l'utilisation du gaz butane par les chauffeurs n'est pas décriée uniquement par les conducteurs de taxis. Elle constitue une préoccupation pour les usagers. En effet, 48.6% sont insatisfaits et 27.1% disent être très insatisfaits de la situation de communication. Seuls 15.7% approuvent la communication mise en place par les autorités de régulation à travers le média.

#### **2.4. Les attentes controversées de la communication des acteurs du taxi communal**

En société, la communication ne se limite pas à transmettre des signes, des symboles ou des messages. Cette étude présente les attentes en communication des acteurs du taxi communal à Bouaké face au risque lié à l'utilisation du gaz en remplacement du carburant (illustration 4).

**Illustration 4** : Les attentes de communication face au risque

<b>Résultats 1 : Les objectifs de la communication selon les usagers du taxi communal à Bouaké</b>		
<b>Communication</b>		
	Nb	% obs.
Reglementer l'utilisation du gaz	<b>13</b>	<b>18,6%</b>
Poursuivre les acteurs	<b>27</b>	<b>38,6%</b>
Reduire le prix du carburant	<b>45</b>	<b>64,3%</b>
Organiser le secteur du transport urbain	<b>24</b>	<b>34,3%</b>
Diversifier les moyens de transports collectifs reguliers: bus	<b>28</b>	<b>40,0%</b>
<b>Total</b>	<b>70</b>	

<b>2 : Les objectifs de la communication selon les conducteurs du taxi</b>		
<b>Communication</b>		
	Nb	% cit.
Reglementer l'utilisation du gaz	<b>9</b>	<b>29,0%</b>
Poursuivre les fraudeurs	<b>6</b>	<b>19,4%</b>
Reduire le prix du carburant	<b>8</b>	<b>25,8%</b>
Organiser le secteur du transport urbain	<b>6</b>	<b>19,4%</b>
Diversifier les moyens de transport reguliers collectifs:Bus	<b>2</b>	<b>6,5%</b>
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>100,0%</b>

**Source** : Nos enquêtes

L'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant à Bouaké s'est développée en faveur de la crise militaro-politique qui a secoué la Côte d'Ivoire de 2002 à 2011. Cette pratique liée à plusieurs facteurs socio-économiques expose les acteurs du taxi communal à d'énormes risques d'asphyxie, d'incendie, d'explosion etc. Les actions de changements de comportements proposées par les résultats de certaines études et les autorités de la mairie n'ont pas empêché les conducteurs de taxis communaux de Bouaké de recourir au gaz butane pour alimenter leurs taxis. Selon 64.3 % des usagers interrogés par cette étude, il n'y existe pas de communication véritable autour des mesures de restriction de l'utilisation du gaz butane. Compte tenu de la floraison de points de vente du gaz butane et la diversité des compagnies, les actions de communication s'inscrivent dans le cadre de la promotion vente.

Ainsi, elles favorisent la réduction du prix de cette substance au détriment du carburant. Cet avis est partagé par les conducteurs de taxis communaux. Pour 25.8 % de ces derniers, la communication constitue l'outil privilégié de sensibilisation au changement de comportement. Cette communication doit viser la réduction du prix du carburant afin d'encourager les conducteurs à reconverter leurs véhicules à son l'utilisation. Par contre,

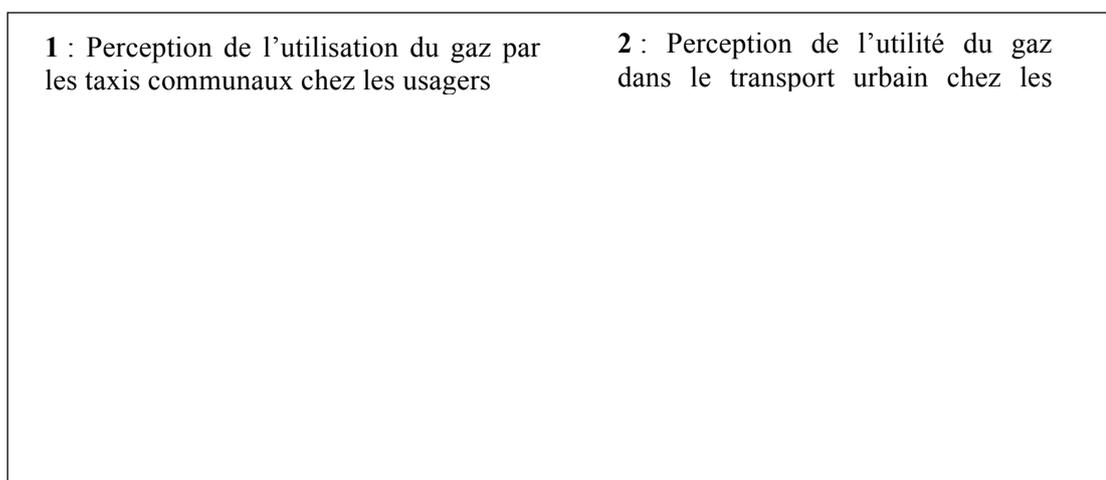
29 % de ces conducteurs sollicitent une communication favorable à la réglementation de l'utilisation du gaz dans le secteur du transport à l'image du Ghana, pays voisin.

Contrairement aux conducteurs de taxis communaux, les usagers de ces moyens de transport en commun dénoncent une situation face au phénomène de l'utilisation du gaz dans le secteur du transport urbain. Pour ces derniers, les actions de communication doivent passer de la simple sensibilisation à la répression des fraudeurs. En effet, selon 38.6 % de cette catégorie de l'étude, les acteurs qui ont recours au gaz butane dans le secteur du transport urbain doivent être poursuivis par le législateur.

### **2.5. Perception du risque chez les usagers du taxi ville à Bouaké**

L'analyse de la perception du risque chez les usagers des taxis communaux à Bouaké face au phénomène de l'utilisation du gaz en remplacement du carburant par les taxis communaux de Bouaké se solde par des résultats plus ou moins asymétriques. L'illustration 5 présente la perception de l'utilisation du gaz en remplacement du carburant chez les usagers du taxi ville et évalue le risque chez les conducteurs de taxis communaux.

**Illustration 5 :** Résultats de la perception de l'utilisation du gaz



**Source :** Nos enquêtes

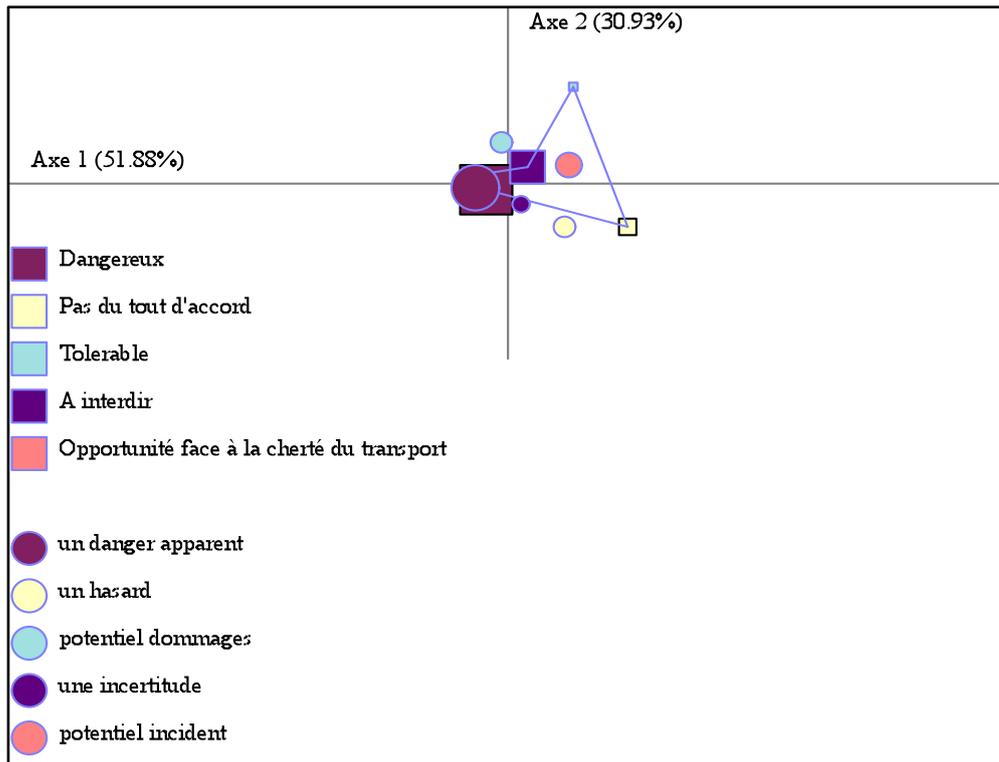
Le recours au gaz en remplacement du carburant est considéré comme « dangereux » par 58.6 % des usagers considérés par cette étude. Cette position radicale est soutenue par 25.7 % des clients de taxi qui souhaitent « l'interdiction » de cette pratique à cause de son caractère dangereux et risqué. Cette position n'est cependant pas acceptée par les conducteurs de taxis communaux. Pour 45.2 % de cette population considérée, le gaz constitue « un risque » en fonction de la situation. Aussi, pour 16.1 % de cette catégorie de notre échantillonnage, le gaz butane « n'est pas du tout » un risque pour le taxi ville. Seulement 19.4 % et 9.7 % considèrent respectivement que l'utilisation du gaz en remplacement du carburant est « plutôt » un risque et « tout à fait » un risque. Pour ces derniers, le gaz butane constitue un danger permanent pour les acteurs du taxi communal à Bouaké.

## **3. Analyse et discussion**

### **3.1. Perceptions des acteurs du taxi communal concernant le phénomène de l'utilisation du gaz en remplacement du carburant**

Les données de l'étude ont été analysées à partir de la carte factorielle obtenue après le croisement la définition et la perception du risque chez les usagers du taxi communal à Bouaké. La carte factorielle étudie les relations qui existent entre ces modalités mises en évidence. Autrement dit, elle détermine la différence significative et/ou le point de convergence entre la définition du risque et la perception des usagers du taxi communal concernant l'utilisation du gaz butane par les taxis ville.

**Illustration 6 :** Carte factorielle de la perception du risque chez les usagers du taxi ville à Bouaké



**Source :** Nos enquêtes

L'observation de la carte factorielle (illustration 5), montre que le lexème « risque » se rapproche de « la présence permanente d'un danger ». Il se crée une proximité, voire une fusion entre ces deux termes : risque et danger. L'utilisation du gaz comme carburant constitue une menace pour la sécurité des acteurs du taxi ville. Ainsi, J. M. K. A. Kouakou (2017, op.cit.) considère que le recours au gaz butane dans le secteur du transport urbain constitue un risque d'explosion et d'incendie.

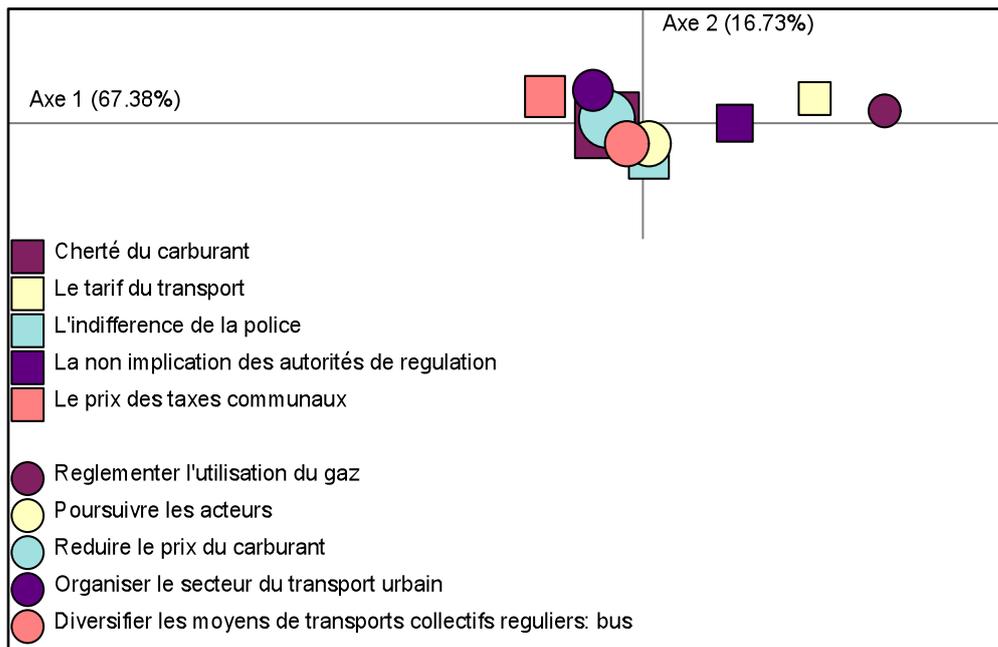
Cependant, certains usagers de taxi ville minimisent le risque de la présence du gaz dans le transport urbain. En effet, par rapport à l'axe 2, la modalité « dangereux » est opposée aux modalités « pas du tout d'accord » et « tolérable ». Toutefois, elles sont reliées grâce à la modalité « potentiel danger ». Aussi, il se dégage une proximité entre les modalités « pas du tout d'accord » et « un hasard ». Cette dissymétrie entre la perception des usagers concernant le caractère dangereux de l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant et le sentiment de « tolérance » de certains usagers de taxi communal témoigne de l'ignorance des dangers du gaz butane dans ce secteur d'activité.

En effet, l'utilisation du gaz butane comme carburant n'est pas toujours considérée comme une pratique à risque chez les acteurs du taxi communal à Bouaké. A l'image des pays de la sous-région où cette activité s'est développée, elle est toujours liée à un contexte de crise. Face à la cherté de la vie et la situation économique fragilisées par les crises, l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant constitue un atout favorable pour les conducteurs de taxis communaux (. S. K. Kouassi, 2012, op.cit.). Malgré la loi de 1992 précisant utilisation exclusive du gaz butane dans les ménages, cette substance dangereuse en présence de la chaleur est préférée par les conducteurs de taxis comme carburant

### 3.2. Un contexte communicationnel ébruité

Le secteur du taxi communal à Bouaké connaît une véritable mutation à cause du caractère dynamique et mobile des acteurs dudit secteur. Chaque acteur est préoccupé par ses activités et la probabilité d'instaurer un cadre de communication formel est réduite. L'analyse des attentes de communication des acteurs de ce secteur d'activité contribue à mieux comprendre leurs attitudes communicationnelles face au risque lié à l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant.

**Illustration 7 :** Carte factorielle des attentes de communication des usagers de taxi communal



**Source :** Nos enquêtes

La cherté du prix du carburant, le tarif du transport (200 fr le trajet), l'indifférence de la police face à l'utilisation du gaz par les taxis ville, la non-implication des services de régulation et les taxes communales constituent les indicateurs majeurs qui justifient l'utilisation du gaz comme carburant par les conducteurs de taxis communaux à Bouaké. Toutefois, la cherté du prix du carburant représente l'épicentre des indicateurs explicatifs de cette pratique. Autour de cette modalité gravitent les modalités suivantes : la

diversifier les moyens de transports collectifs réguliers par l'insertion des bus et la poursuite des acteurs fraudeurs. De cette fusion entre ces modalités précitées, on en déduit que la communication se situe dans une situation de crise.

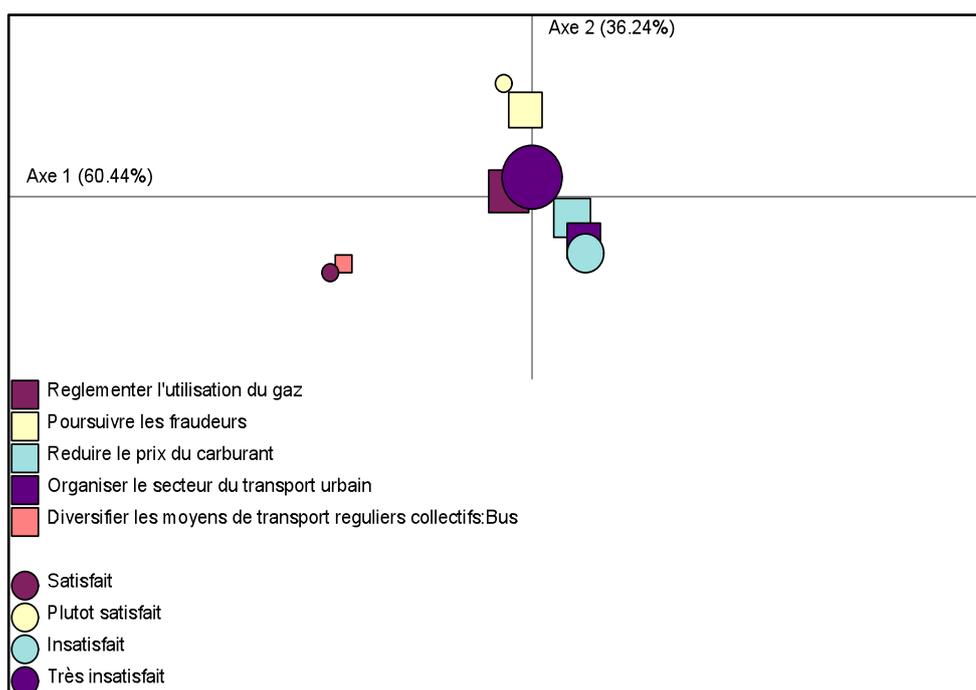
En effet, depuis 2019, le prix du super à la pompe est fixé à 630 francs CFA et celui du gasoil à 615 francs CFA. La hausse du prix du carburant rend encore plus difficile l'activité du taxi communal à Bouaké déjà fragilisée par la crise de 2002. Les acteurs du transport sont confrontés à un problème de régulation, de service qualité et d'inégalité dans la concurrence (I. Kassi-Kodjo, 2013, op.cit.). L'occupation de la ville par l'ex-rébellion a contribué à l'apparition des mototaxis en milieu urbain. Bénéficiant de la caution de la mairie, ce type de transport motorisé a fini par s'imposer et se positionner comme un concurrent redoutable pour les conducteurs de taxis communaux (R. M. Dindji et al., 2016)

Impuissants face à la montée des mototaxis et au prix du carburant, le gaz butane constitue une opportunité pour les conducteurs de taxis. Cependant, cette pratique qui tend à s'insérer dans les habitudes sociales constitue un risque pour les conducteurs et les usagers du taxi ville. Elle annihile toute possibilité de communication pour le changement de comportement. D'où la proximité entre la modalité « régler l'utilisation du gaz » et les modalités « le tarif du transport » et « la non-implication des autorités de régulation » (Illustration 7). A ce stade, il y a une dissymétrie entre les attentes des clients et celles des conducteurs : d'un côté, il y a le confort et la sécurité qui est visé. De l'autre côté, c'est plutôt la légalisation de l'utilisation du gaz qui est envisagé (S. K. Kouassi., op.cit.).

### 3.3. Appréciation du dispositif communicationnel selon conducteurs de taxis communaux

L'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant semble être considérée comme une pratique sans conséquence pour les conducteurs de taxis communaux à Bouaké. En effet, malgré le risque que comporte cette pratique, les opinions des conducteurs mettent en doute l'efficacité de la communication. La carte factorielle ci-contre (Illustration 8) évalue les opinions des conducteurs de taxis communaux par rapport à leurs attentes de communication face au phénomène de l'utilisation du gaz en remplacement du carburant.

**Illustration 8 :**



**Source :** Nos enquêtes

La communication est présente dans toutes les activités de l'homme. Partout l'on communique à travers des signes, symboles, sons, etc. Notre ère est une époque de communication où on échange au quotidien des informations avec ceux qui partagent notre environnement (C. Bizouard, 2008, op.cit.). Si pour Colette Bizouard, il n'existe pas d'incommunicabilité dans toute activité humaine, pour les conducteurs de taxis communaux à Bouaké, la communication est absente dans leur secteur d'activité. Cela est perceptible à travers le regroupement de leurs attentes de la communication autour de la modalité « très insatisfait ». Cette dernière modalité constitue le barycentre de la carte factorielle obtenue par les analyses effectuées dans le cadre de cette étude (Illustration 8). Pour ces conducteurs de taxis communaux, les interactions du secteur du transport urbain sont caractérisées par une communication apparente. Les actions de communications visant « la réglementation du gaz », « la réduction du prix du carburant » et « la réorganisation du secteur du transport urbain » ont lieu de façon occasionnelle. Pourtant ces trois préoccupations qui constituent leurs attentes majeures se situent à un point asymétrique par rapport à celui d'une minorité.

Il s'agit de ceux qui soutiennent l'existence d'un dispositif de communication face au phénomène de l'utilisation du gaz par les taxis communaux. Pour ses derniers, la communication d'information des acteurs du transport urbain sur la « diversification des moyens de transports réguliers collectifs » et la poursuite des personnes qui s'adonnent à cette pratique est jugée suffisante. Celle-ci s'appuie sur les médias (télévision nationale) et les causeries de groupes inopinées en gare. On ne peut donc pas considérer qu'il y a incommunicabilité. Cependant, cette minorité de conducteurs conscients de l'existence de la communication dénonçant les pratiques des conducteurs utilise le gaz en remplacement du carburant.

Ce conformisme professionnel peut être expliqué par une méconnaissance de la réalité du risque lié à la pratique des conducteurs (M. Josien, 2004). Celle-ci se situe à des niveaux différents :

- méconnaissance des faits ;
- méconnaissance du problème engendré par leurs pratiques ;
- méconnaissance sur les solutions à adopter ;
- méconnaissance des aptitudes à adopter le changement de comportement.

Par conséquent, l'auteur propose la communication du risque pour recourir à une situation où l'existence de la communication est méconnue par les inters actants.

### **3.4. La contribution de la communication pour le changement face au risque**

La présence du gaz dans le transport urbain constitue un risque de contamination et/ou d'incendie. Dans cette situation de risque, il est indéniable que la communication joue un rôle crucial. En effet, elle est sollicitée pour informer, rassurer la population, et rétablir la confiance face au risque (F. Yakoubi., 2014). Par ailleurs, la communication étant sensible, elle peut créer une confusion dans les interactions au cas où les mécanismes communicationnels convoqués sont mal adaptés aux messages et au contexte. La communication sur les risques constitue un modèle de changement adapté. Elle est un modèle de communication de crise qui consiste à étudier les perceptions des parties prenantes au regard du risque. Autrement dit, elle traite les opinions relativement à un sujet sensible (T. Libaert, 2015). Ainsi, elle veille à identifier les causes et les conséquences d'un comportement à risque en vue de l'évolution de la probabilité d'occurrence et déterminer des mesures de préventions adaptées. Elle consiste essentiellement en la mise en place de mécanisme de communication favorable à

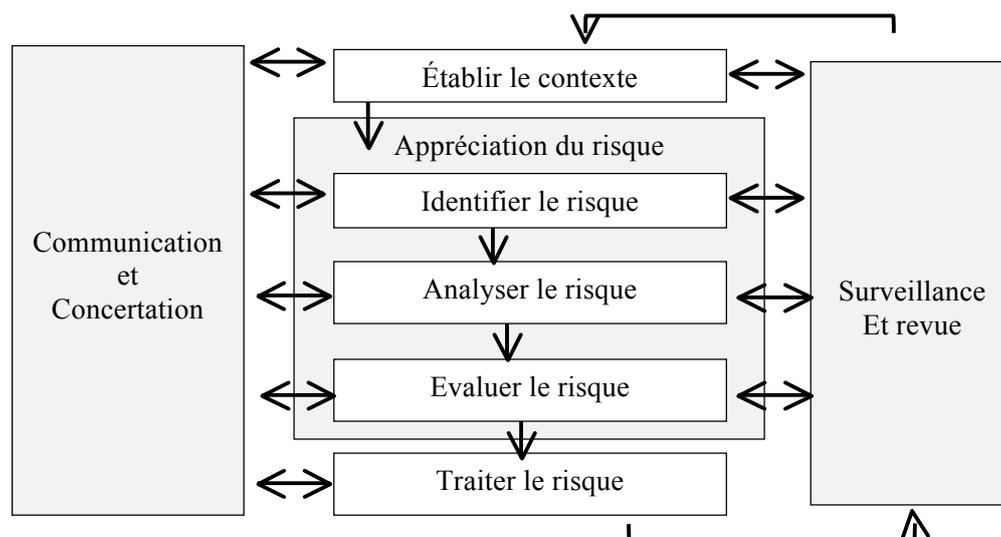
l'identification du risque probable face à une situation en vue de réduire les conséquences négatives.

Ainsi, la communication de risque s'intéresse avant tout au degré d'influence de la perception du risque sur les individus et leur milieu. Pour C. Kermisch (2012, op.cit.), le risque est un concept que son ambiguïté intrinsèque rend difficile à cerner, à la fois sur le plan ontologique et sur le plan épistémologique. Par ailleurs, la notion de communication de crise « apparaît aujourd'hui comme une dimension incontournable de la sécurité civile. À l'échelle internationale, au cours des dernières décennies, plusieurs législations ont reconnu cette situation, en même temps qu'elles confirmaient le droit des citoyens de connaître les risques auxquelles ils sont exposés. » (D. Maisonneuve, 2005). Dans le cas précis, il s'agit du gaz butane qui expose les conducteurs de taxis communaux et les usagers au risque d'incendie, d'intoxication, de brûlure, etc. Lorsque le niveau du risque et les acteurs en danger sont identifiés et surévalués (probabilité d'occurrence), la communication du risque propose une démarche axée sur cinq étapes principales :

- Établir le contexte : il s'agit de définir l'objet des activités de gestion du risque tout en précisant les aboutissants et les critères d'évaluation des actions définies ;
- Identifier le risque : Ce deuxième niveau consiste à identifier les dangers, les menaces et les opportunités pouvant affecter l'action de communication de gestion du risque ;
- Analyser le risque : Elle concerne l'étude des causes et des conséquences des attitudes et des comportements en se référant aux moyens de communication existants ;
- Evaluer le risque : A cette étape, la communication veille à estimer le risque par rapport à un seuil d'acceptabilité préétabli ;
- Traiter le risque : Cette dernière étape propose quatre techniques à adopter, dont l'adoption du risque par adaptation, la tolérance du risque, l'élimination du risque ou le transfert du risque.

La réussite de cette stratégie de gestion du risque dépend des moyens techniques de communication et de leur maîtrise par les interlocuteurs.

**Illustration 8** : Processus global de la gestion du risque



**Source** : Pierre Bonzel, 2017 tiré de la norme ISO 31000 : 2009

## Conclusion

La forte croissance démographique des pays africains engendre d'énormes défis parmi lesquels, on cite le problème de transport des populations. Malgré la diversité des moyens de transport en milieu urbain, certaines grandes villes rencontrent des difficultés à couvrir les besoins des populations en termes de transport. A Bouaké, ville située au centre de la Côte d'Ivoire, la crise militaro-politique qui a secoué le pays a troublé le secteur du transport urbain longtemps dominé par les minibus « gbaka » et de taxis communaux.

En effet, à l'image de certains pays d'Afrique, les conducteurs de taxis communaux de Bouaké ont remplacé le carburant par le gaz butane suite au prix élevé du carburant et la forte concurrence imposée par l'avènement des mototaxis. Cette pratique à risque constitue un danger pour les acteurs du taxi ville. Cependant, les perceptions du risque évoluent en fonction de la place des acteurs. Cette dissymétrie dans la perception du risque face à l'utilisation du gaz en remplacement du carburant crée un dysfonctionnement dans la communication et prédispose les acteurs à des problèmes de santé.

C'est dans ce contexte que cette contribution a étudié le dispositif communicationnel du phénomène de l'utilisation du gaz butane par les conducteurs de taxis communaux à Bouaké en vue de proposer une communication de changement de comportement face au risque. Les lignes précédentes permettent d'affirmer qu'il n'existe pas d'incommunicabilité dans le secteur du transport urbain face au risque lié à l'utilisation du gaz en remplacement du gaz. Toutefois, le caractère informel et les outils convoqués par ce dispositif de communication n'ont pas contribué à une prise de conscience véritable du risque par les acteurs du taxi communal, particulièrement des conducteurs de taxis ville.

Par ailleurs, plusieurs modèles de communications sont favorables au changement de comportement dans une situation de crise. Dans le cas précis, le modèle de la communication sur les risques est le mieux adapté. Il contribue à étudier les perceptions des risques chez les acteurs et détermine une communication adaptée au niveau élevé du risque. Les outils de communications proposés par ce modèle de communication favorisent le changement de comportement face au risque lié à un phénomène social.

## Références Bibliographiques

- Bizouard C., 2008, *Vivre la communication*, 8<sup>e</sup> Edition, Lyon, Chronique sociale, p.7.
- Bonzel P., 2017, *Conception d'un processus amélioré de gestion du risque en développement d'un produit*, (Mémoire, soutenu le 20 décembre 2017 à l'Ecole Technologie Supérieure, Montréal, Québec), p.25.
- Dindji R. M. et al, 2016, « Emergence de taxi-motos et recomposition spatio-économique à Korhogo : les taxi-villes entre stratégies d'adaptation et désespoir », in *European Scientific Journal*, volume 12, numéro 35, pp 190-208.
- Josien M., 2004, *Techniques de communication interpersonnelle*, Paris, Eyrolles, p. 55.
- Kassi-Djodjo I., 2013, « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) », in *Géoptransports*, numéro 1-2, pp.105-114.

Kermisch C., Septembre 2012, « Vers une définition multidimensionnelle du risque », in *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Volume 12 Numéro 2, pp.1-17.

Kouakou J-M. K. A., 2017, « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », in *Echogéo*, numéro 40, pp. 1-19.

Kouamé K. S., 2014, « Les taxis à gaz, une autre forme de désordre urbain à Bouaké », in *European Scientific Journal*, vol 10, numéro 35, pp.257-271.

Libaert T., 2015, *Communication de crise*, 4<sup>e</sup> Edition, Paris, Dunod, p.9

Maisonneuve D., 2005, *La communication des risques : un nouveau défi*, Québec, PUQ, p.7.

Yakoubi F., Juillet 2014, « La communication de crise », in *Collection Risques et crises*, INHESJ, pp. 7-22.