

Valoriser la Communication du Changement Comportemental : une astuce pour faire baisser les accidents des motocyclistes à Bouaké

SIBIRI Yéo

Maître-Assistant

Enseignant-Chercheur

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Cote d'Ivoire)

Département des Sciences du Langage et de la Communication

yeosibiri2020@gmail.com

Résumé: Dans un contexte où le comportement des motocyclistes, (excès de vitesse, non-respect du code de la route, manque de maîtrise), est à revisiter, l'objectif de cet article est d'utiliser la communication pour le changement de comportement, comme technique pour réduire les accidents notamment à Bouaké. La démarche méthodologique de type quantitatif et le focus group ou groupe de discussion ont été sélectionnés. Il en ressort les résultats suivants: la «répression des mauvais conducteurs de taxis-motos» de manière professionnelle, sans racket; le «redoublement de la sensibilisation »; la « souscription à une assurance de santé» et le «renforcement des cotisations pour prendre en compte une bonne partie des frais de médicaments en cas d'accident». Le modèle de Barnland peut intégrer ces recommandations, dans la conduite des taxis-motos à Bouaké et partout en Côte d'Ivoire.

Mots clés: Accidents, Bouaké, Communication, Changement de Comportement), Motos-Taxis

Promoting Communication of Behavioral Change: a strategy to reduce motorcycle accidents in Bouaké

Abstract: In a context where the behavior of motorcyclists (speeding, failure to comply with traffic regulations, lack of control) needs to be addressed, the objective of this article is to use communication for behavioral change as a technique to reduce accidents, particularly in Bouaké. A quantitative methodological approach and focus groups were selected. The following results emerged: the "crackdown on bad motorcycle taxi drivers" in a professional manner, without racketeering; "increased awareness"; "taking out health insurance"; and "increasing contributions to cover a large part of the cost of medication in the event of an accident." Barnland's model can incorporate these recommendations into the operation of motorcycle taxis in Bouaké and throughout Côte d'Ivoire.

Keywords: Accidents, Bouaké, Communication, Behavior Change, Motorcycle Taxis

SIBIRI Yéo

Valoriser la Communication du Changement Comportemental : une astuce pour faire baisser les accidents des motocyclistes à Bouaké

Introduction

Le mode de transport initié par les engins à deux (2) ou trois (3) roues dans la commune de Bouaké en Côte d'Ivoire, rime fréquemment avec les accidents, selon les réseaux sociaux et les bulletins d'information. En Afrique, ce mode de transport selon OMS avait atteint 22,5 % des décès en moyenne (G. B. Bezabeh, N. I. M. A. Tripodi et G. Schermers, 2022, p. 4). Les accidents que subissent les conducteurs de motos peuvent entraîner des changements de comportement, si on les encourage à essayer leur technique. C'est ce que Douglas McGregor prônait lorsqu'il affirme qu'il faut une amélioration du contrôle avec une démarche participative (G. Rouet, 2014, p. 70). C'est-à-dire, exigeant la participation des motos-taxis dans le civisme routier par les revendications syndicales.

Or, le Ministère du transport ivoirien demeure jusque-là, la seule institution ayant à sa charge la gestion du civisme routier, sans partage. C'est une communication descendante qu'il émet à l'endroit des motocyclistes (L. Malboub, 2017) qui la perçoivent mal, à cause du racket. Devenu une gangrène difficile à éliminer, les chauffeurs de taxis-motos s'accommodent en ne respectant plus, pour la plupart, les règles de base de la circulation. Des décès et des blessés graves sont enregistrés à chaque fois qu'ils roulent (K. N. Ahi, 2024. p. 1). Alors, comment par la communication les motocyclistes de Bouaké peuvent-ils induire un changement de comportement en leur sein, afin d'inverser la courbe des accidents et faire prévaloir cette technique ?

Recenser les connaissances sur les motocyclistes peut réduire les contritions d'accidents car revendiquées par leur Syndicat le SMTB (Syndicat de Motos-taxis de Bouaké) et transmise au Ministère du transport sous la forme d'une communication ascendante et sensibilisante. Notre objectif est de modifier les attitudes des motocyclistes en communiquant les revendications sociales syndicales exprimées par l'ensemble des conducteurs de motos-taxis au Ministère du transport, afin de réduire les accidents à Bouaké.

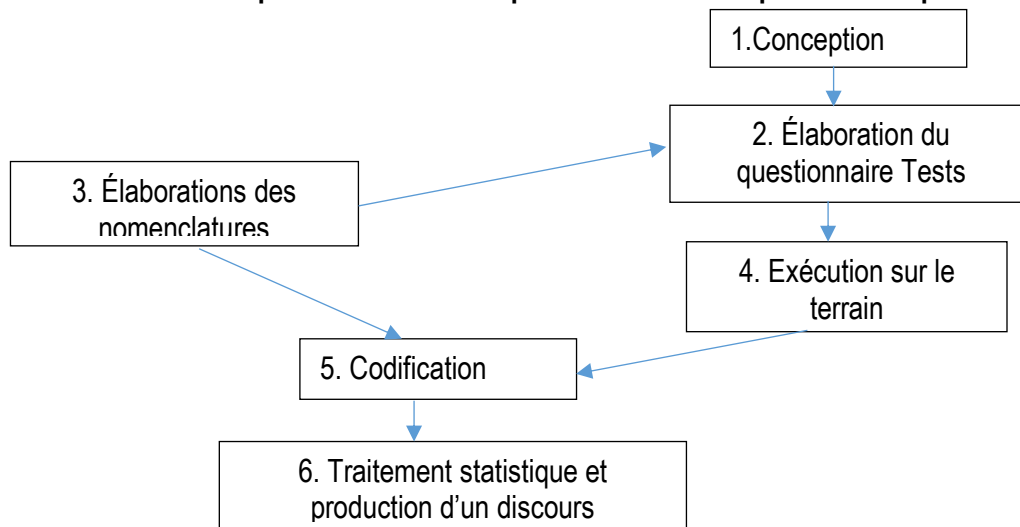
L'article sera ancré dans une démarche déductive, fondée à la fois sur l'analyse quantitative des données et d'une analyse qualitative orienté vers le focus group. Concernant la théorie, nous avons sélectionné celle qui sied à la compréhension de notre travail notamment celle de Burn Lund élaboré en 1970, qui révèle les communications de groupe (G. Willet, 1992, p. 268) c'est-à-dire, entre conducteurs de taxis-motos et les aspects cachés, souvent insaisissables.

Ensuite, les résultats qui sont les aspirations profondes des motocyclistes captées par le SMTB (Syndicat des motos-taxis de Bouaké). Enfin, la discussion qui admet au final que les conducteurs de motos-taxis à Bouaké peuvent être sensibilisés face aux accidents en changeant de comportement.

1. Méthodologie

La démarche méthodologique empruntée par cette recherche est avant tout un processus rationnel qui permet d'examiner «l'instrument de gestion et de management», d'après Michon (1994 in, R. Aziz, 2020, p. 8) des motos-taxis à Bouaké. En d'autres termes, nous allons examiner les phénomènes liés aux accidents de taxis-motos, et obtenir des réponses précises à partir d'investigations comme le soulignait P. N'da (2015, p.17). Ce processus est donc une déduction, en ce sens qu'il vient de notre raison et non de nos sens (Paul N'DA, 2015, p.17). Pour recueillir les données, nous utiliserons, l'enquête statistique (F. Bugeja -Bloch et M.-P. Couto (2021, p. 13).

Schéma 1:présentation les six phases de notre enquête statistique



Source : Alain Desrosière, «la porte sociologique des diverses phases du travail statistique» extrait de F. Bugeja -bloch et M – P Couto (2021, p.13)

La démarche méthodologique est présentée sous la forme d'un organigramme à six phases. Selon F. Bugeja -Bloch et M.-P. Couto (2021, p. 13), la première phase est la conception de l'enquête et est consacrée à la construction de l'objet d'étude (l'émergence d'une nouvelle information ou d'une demande sociale). La demande sociale renvoie au fait que les deux (2) ou trois (3) roues sont exposées à des accidents de circulation de façon récurrente. Les populations de l'étude sont spécialement des motocyclistes issus, d'une gare de taxis-motos à Bouaké. Il s'agit pour nous de comprendre les aspirations dans la conduite des motocyclistes face à la recrudescence des accidents. La question d'enquête se résume donc à: comment les motocyclistes comptent-ils modifier leur comportement pour inverser la courbe des accidents dans la ville de Bouaké? Cette question prend sa légitimation dans la mesure où, les solutions d'atténuation des accidents des engins à deux (2) ou trois (3) roues dépendent de la flexibilité du ministère du transport, c'est-à-dire, des agents de contrôle notamment les agents des forces de l'ordre et de sécurité.

La deuxième phase consiste à élaborer des questionnaires. Nous avons établi cinq (5) rubriques dont la première porte sur la collecte des caractéristiques du répondant. Il s'agit de savoir si le conducteur de moto est enregistré ou pas dans les fichiers du Syndicat des motos-taxis de Bouaké (SMTB). Il nous faut également connaître si le conducteur de moto-taxi mène son activité de manière permanente où occasionnellement. Ensuite, comprendre l'action de l'ensemble des motocyclistes en cas d'accident.

La troisième phase est d'élaborer des nomenclatures, c'est-à-dire des tableaux permettant de vérifier les questionnaires, leurs adéquations avec les réponses, d'en supprimer certaines parties et d'en recadrer d'autres.

La quatrième phase est l'exécution de l'enquête sur le terrain regroupant trois étapes: la constitution de la base de sondage, le plan de sondage et la passation. Au sein de la population de référence (celle qui intéresse compte tenu de l'objet d'étude), le plan de sondage définit la manière de sélectionner l'échantillon (la partie de la population réellement mesurée) (F. Bugeja -Bloch et M.-P. Couto, 2021, p. 13). Ici, la population enquêtée se trouve à la SICOGL, au feu, dont la capacité de généraliser ses résultats a été testée.

La cinquième phase consiste à produire une base de données individuelles (un tableau) à partir des questionnaires: les enquêtes deviennent alors des lignes d'un tableau appelé base de données. Les questionnaires des intitulés de colonnes et les réponses des cases du tableau (F. Bugeja-Bloch et M.-P. Couto (2021, p. 13).

La sixième phase concerne le traitement statistique et clos cette dernière séance. Cette dernière partie du processus inclut également les tendances. Par exemple, les tendances des aides ou soutiens apportées par les autorités aux motocyclistes en cas d'accident. Ces tendances nous seront présentées dans la partie résultat.

Après, la démarche quantitative, celle utilisée par F. Bugeja-Bloch et M.-P. Couto (2021, p. 13), dont nous nous sommes inspirées, vient le focus groupe. Le focus groupe regroupant quatre (4) conducteurs de motos-taxis est couramment usité dans les sciences sociales, ou dans l'évaluation des politiques publiques. L'échange dans le focus groupe a duré 45 minutes, avec une prise de note succincte. L'objectif étant de recueillir l'avis de la majorité des motocyclistes sur l'idée de proposer eux-mêmes les solutions afin de garantir la sécurité du transport des motos dans la ville de Bouaké.

Le focus group ou groupe de discussion, nous a permis de réceptionner la nature des perceptions et leurs justificatifs. Mais également de saisir les types de convergences d'idées en ce qui concerne les propositions des conducteurs de motos-taxis eux-mêmes dans la réduction des accidents à Bouaké.

2. Le modèle de Barnlund

Le modèle de Barnlund, parut en 1970 par Den Barnlund (G. Willet, 1992, p. 268), pourrait nous amener à saisir les aspirations dans les communications de groupes entre conducteurs de motos-taxis en cas d'accident et en faisant prévaloir ces aspirations par la sensibilisation.

En effet, les conducteurs des engins à deux (2) ou trois (3) roues ont des idées à promouvoir, favorisées par l'échec de la communication descendante, venant des autorités. A travers une approche

systémique et dynamique de la communication des conducteurs de motos-taxis nous allons mettre en lumière les processus psychologiques (G. Willet, 1992, p. 268) émis par ces derniers.

Ces rapports psychologiques se caractérisent par la pensée «pour soi» et «les autres» (G. Willet, 1992, p. 268) dans le sens d'empathie en cas d'accident.

On pourrait aussi s'interroger sur comment mettre en application la communication ascendante promue par les chauffeurs de motos-taxis pour changer de comportement à l'ensemble des motocyclistes en situation d'accident.

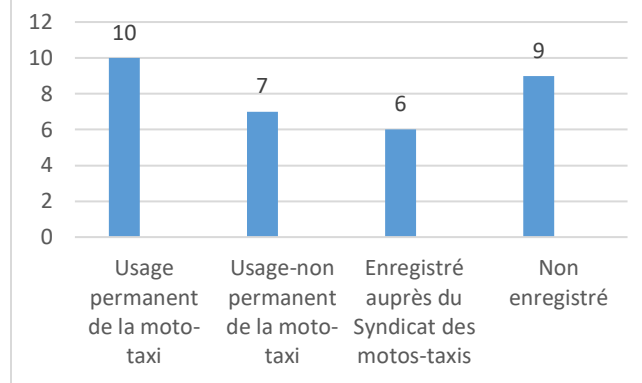
Ce modèle prévoit une perception plus améliorée de la communication et plus importante dans les relations humaines. Elle a la chance d'être adoptée, planifiée sous la forme d'une sensibilisation. Étant dans un processus incluant les motos-taxis, les moyens d'éviter les accidents à travers les alarmes et autres signaux, l'influence du langage verbal et de l'écoute (G. Willet, 1992, p. 268) sont nécessaires.

3. Résultats

Tout comme le Cameroun, le Burkina Faso, le Rwanda et l'Ouganda, là où les deux (2) ou trois (3) roues motorisées sont utilisées pour les activités quotidiennes (G. B. Bezabeh, N. I. M. A. Tripodi et G. Schermers, 2022, p. 3), la Côte d'Ivoire en consacre aussi pour assurer le transport collectif et individuel à l'intérieur du pays et notamment à Bouaké. Identifiée pour la plupart au SMTB (Syndicat des motos-taxis de Bouaké), l'action de celui-ci nous paraît primordiale surtout en cas d'accident. Ainsi que celle des autorités de Bouaké, du gouvernement et des motocyclistes eux-mêmes.

3.1. L'adhésion des motos-taxis au Syndicat SMTB et leurs usages

Cet article nous présente d'abord des résultats hétérogènes du répondant en relation avec son activité. En effet, dans la conduite de motos-taxis comme une activité lucrative, plusieurs traits distinctifs sont émis et pourraient influencer le rythme des accidents dans la ville de Bouaké. Le diagramme en bande en expose le premier résultat.

Diagramme 1 : attributs distinctifs des motocyclistes à Bouaké

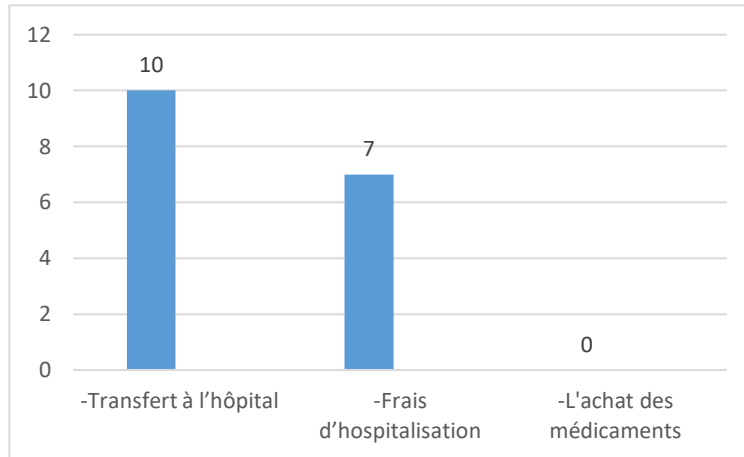
Source: notre enquête de terrain

Les usages permanents de la moto sont plus élevés (cités 10 fois) que les usages non permanents (cités 7 fois) dans les tâches quotidiennes de transport de la population à Bouaké. Cela nous réconforte sur le fait que les motos-taxis sont pleinement dans l'activité du transport à Bouaké. Le Syndicat des motos-taxis de Bouaké dont la plupart des motos-taxis s'identifie, leur permet d'avoir une existence légale, mais aussi sociale. L'appartenance au syndicat nécessite aussi des cotisations qui restent quelques fois un problème pour certains conducteurs de motos-taxis. Ils préfèrent cependant, être libres de toutes contraintes. Mais, étant libres, ils ne peuvent pas bénéficier des soutiens que le syndicat pourrait octroyer à ses membres.

Ici six (6) des taxis-motos affirment leur appartenance contre neuf (9) fonctionnant ainsi sans aide. Cette situation a également un impact sur les accidents en ce sens que, la majorité est déjà exclue des revendications sociales, notamment la formation contre les accidents suivie de sensibilisation. Ce qui nous amène à comprendre souvent les propos de type "on n'a jamais été appelé à une formation, des conducteurs des engins à deux (2) ou trois (3) roues". Ce que nous percevons, c'est toujours une communication inclinant, faisant des conducteurs ses convives, mais qui ne répondent tous pas aux appels. Mais qu'est ce qui en est du soutien de leur syndicat, SMTB au cours des accidents ?

3.2. L'action syndicale face aux accidents de motos à Bouaké

Le peu de conducteurs de motos-taxis qui adhèrent au Syndicat, obéissant au nom de SMTB, reçoit des soutiens gradués en cas d'accident. Sachant que le premier rôle à attribuer au Syndicat c'est la revendication des meilleures conditions de travail, ils s'opposent au fait que, les accidents émaillent leurs activités. C'est la raison pour laquelle, en cas d'accident, le syndicat réagit très souvent à travers son service social. Un diagramme en bande nous rapporte le niveau de soutien, les proportions obtenues lors de notre enquête .

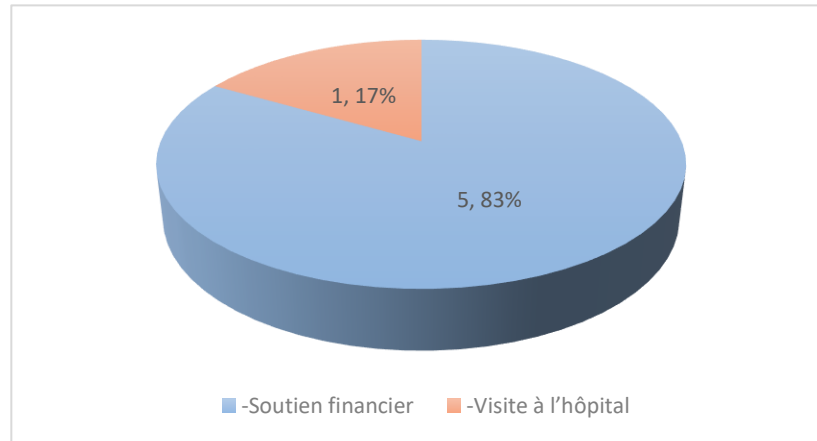
Diagramme 2 : présentation du niveau de soutien du SMTB en cas d'accident

Source: notre enquête de terrain

Trois (3) actions sous -entendant le soutien du syndicat ont été énumérées. Il s'agit du transfert à l'hôpital, des frais d'hospitalisation, et l'achat des médicaments. Le transfert à l'hôpital constitue la première action sociale faite par le syndicat en cas d'accident. Dix (10) conducteurs pendant l'enquête ont confirmé ce geste magnanime du syndicat envers les conducteurs qui le reconnaissent. Ensuite, les frais d'hospitalisation occupant le deuxième rang cité par sept (7) conducteurs de taxis-motos. Cependant, l'achat des médicaments reste une action, au compte de l'accidenté selon les conducteurs interrogés. Les accidentés espèrent aussi que les autorités agissent.

3.3. L'aide des autorités de Bouaké lors des accidents de motos à Bouaké

Le soutien des autorités est possible surtout dans le cadre du transport en général et en particulier le transport des engins à deux (2) ou (3) roues en cas d'accident. Ce soutien peut être financier ou moral ou les deux (2) à la fois. Un diagramme extrait de l'enquête nous indique les proportionnalités.

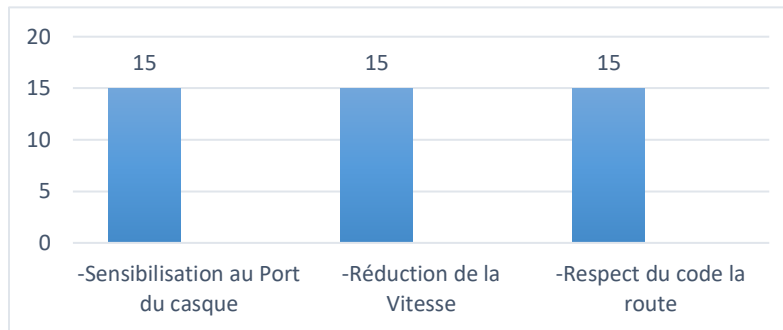
Diagramme 3 : soutien des autorités de Bouaké

Source: notre enquête de terrain

5,83% d'enquêtés ont estimé qu'en situation d'accident, l'aide préfectorale ou du Ministère du transport du Gbêkè résiderait dans le soutien financier et moins les visites à l'hôpital (1,17%). Une telle orientation de l'aide peut être taxée, de régression en terme d'humanisme entre les hommes, pourtant ce n'est vraiment pas le cas. Les contraintes des autorités étant nombreuses, elles ne peuvent que s'acquitter de ce qu'elles peuvent c'est-à-dire, aider financièrement. Cependant, cette aide est quasi-insignifiante mais très palpable que les visites à l'hôpital. Or, le transport des motos-taxis ne fait que croître à Bouaké et ses zones périphériques.

3.4. L'aide du gouvernement ivoirien face aux accidents de motos à Bouaké

Le gouvernement dans sa politique de la sécurité routière, d'assainissement et de fluidité routière, prévoit des plans d'actions envers les motocyclistes dans la ville de Bouaké et partout en Côte d'Ivoire. Ces actions sont principalement offertes par le Ministère du transport, particulièrement les différents corps chargés de la sécurité, la police et la gendarmerie. Ces actions varient très souvent allant de la sensibilisation au port du casque, au respect du code de la route en passant par la réduction de la vitesse. Est-ce que les motocyclistes de la région en bénéficient? Le diagramme en dessous nous donne les tendances.

Diagramme 4: l'action gouvernementale envers les motocyclistes

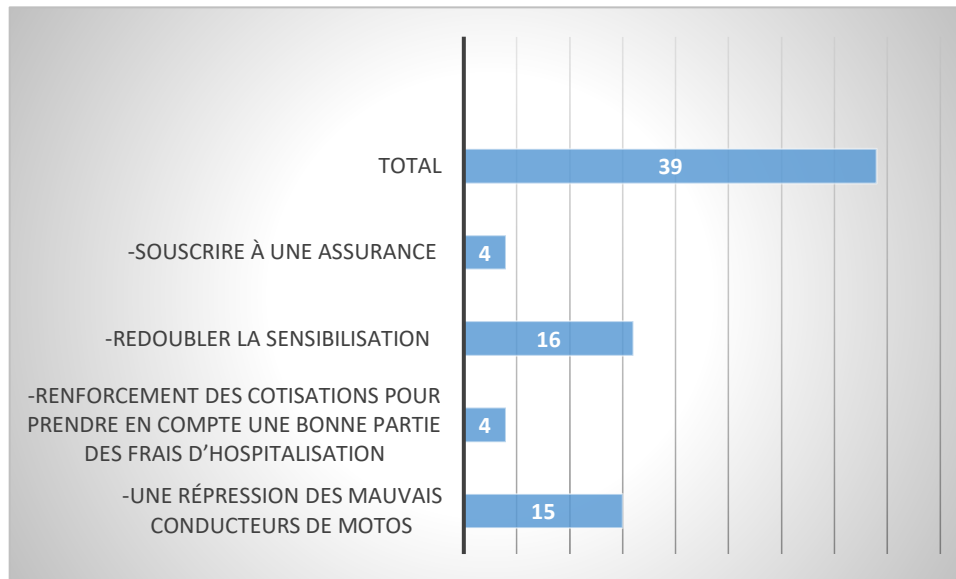
Source: notre enquête de terrain

Ces trois (3) actions à savoir: la sensibilisation au port du casque, la réduction de la vitesse et le respect du code de la route sont les principales composantes initiées par le gouvernement pour réduire les accidents de la circulation routière. Ces actions limitatives des accidents sont équitées chez les conducteurs de motos-taxis, en termes de respect (c'est-à-dire 15 fois). Cela voudrait dire que les actions gouvernementales sont appréhendées d'une seule façon par les conducteurs de motos-taxis. Autrement dit, ils les lient à l'action policière dont le non-respect suppose une contravention. L'accident qu'on veut éviter en les contraignant à ces actions, importe très peu, pour certains d'entre eux. Les autorités doivent induire chez les conducteurs de motos-taxis à Bouaké, une prise de conscience, ce qui reste la chose la plus importante pour faire baisser les accidents de motos.

3.5. Les recommandations faites par les motocyclistes pour réduire les accidents

Le racket qui s'étend de plus en plus, fait perdre la conscience des vies que veulent sauver les agents de sécurité en obligeant les conducteurs de motos-taxis à payer, s'ils enfreignent la loi ou pas. Or, la prise de conscience constitue le premier acte psychique favorable à un changement de comportement.

De ce fait, les motocyclistes doivent faciliter la circulation en introduisant leur propre initiative à la sécurité routière. C'est en quelque sorte une participation à la sécurité routière, une pacification du niveau d'accident qui est en progression depuis un certain temps. Plusieurs actions sont donc recommandées par les conducteurs de motos-taxis en cas accident, et méritent d'être exposées. Le diagramme en bande présente, ces recommandations en donnant les niveaux les plus d'importants aux moins importants.

Diagramme 5: les recommandations des motocyclistes contre les accidents

Source: notre enquête de terrain

Les conducteurs de motos-taxis au regard des accidents en hausse, en dépit de la sensibilisation au port du casque, de la réduction de la vitesse, et du code de la route, envisagent proposer leurs propres solutions pour endiguer les accidents. En effet, à quinze (15) reprises, les conducteurs de motos-taxis ont énuméré, la « répression des mauvais conducteurs de motos-taxis » de manière normale, sans racket. A seize (16) reprises également les conducteurs recommandent le «redoublement de la sensibilisation». Ensuite, à quatre (4) reprise, les conducteurs réclament la «souscription à une assurance de santé» ainsi que «le renforcement des cotisations pour prendre en compte une bonne partie des frais de médicaments en cas d'accident ».

Il faut associer aux actions citées par ces conducteurs de motos-taxis, les actions qui existent déjà. Telle est la proposition à l'issue de cette étude.

4. Discussion

Des conducteurs de motos-taxis à Bouaké peuvent être sensibilisés face aux accidents en changeant de comportement qui deviendra des principes et des lois. Cette communication doit être valorisée pour que chacun puisse s'en servir. Car, la peur du gendarme qui poussait les motocyclistes à respecter certaines réglementations en vigueur, s'est extirpée. Même dans les espaces moins dangereux, les accidents se produisent (K. N. Ahi, 2024. p.1). Par l'entremise donc du SMTB, les motocyclistes peuvent faire prendre conscience, pour un engagement plus fort en défaveur des accidents de la circulation en montrant les limites des règles actuelles émises par les agents chargés de la sécurité routière. L'émission des propos et actions qui privilégient directement le changement de comportement seront admis. C'est ce que F. Girandola, F. Bernard et Robert-Vincent Joule, (2010, p.111) expriment à travers ces propos:

attendre que l'information et l'éveil des consciences changent les attitudes et que de nouveaux comportements durables se mettent en place est trop incertain et prend trop de temps: explorer aujourd'hui de nouvelles pistes ayant un impact direct sur les comportements, semble plus efficace.

Il nous faut de ce fait, une conscience collective à propos des accidents de motos-taxis, menée par le SMTB sous la forme de sensibilisation et d'éducation.

Dans le même ordre d'idées, le civisme routier, qui emploie une communication descendante obéissante doit être complétée par une autre forme de communication ascendante dictée par les conducteurs de motos-taxis sur le terrain. Cette idée avait été portée par le modèle de Barnlund. Prenant son essence dans les aspirations groupales, le modèle de Barnlund à contribuer à l'introduction de plusieurs pensées émises par des associations comme principes et lois dans leurs tâches quotidiennes sous la forme de sensibilisation.

L'appréhension de ces aspirations et leurs insertions sont une étape cruciale dans ce modèle. L'enquête qui a exposé les vœux des conducteurs de motos-taxis afin de réduire les accidents sera mise en évidence sous le saut de «rapports psychologiques» disait G. Willet, (1992 , p. 268). Le fait de penser à soi-même en tant que conducteur de moto-taxi, de penser aux autres conducteurs de motos-taxis dans le cadre d'un accident, en imaginant sa souffrance sans aide probable et la souffrance des conducteurs, donc avoir de l'empathie pour eux, ont poussé ces derniers à produire ces recommandations.

Il nous faut prendre en compte les aspirations sous la forme de la sensibilisation. Car les expériences dans les conduites des motos-taxis, montrent que ses recommandations pourront assainir l'environnement du transport des engins à deux (2) ou (3) roues en termes d'accident. Il est aussi important de signaler que, ces aspirations des chauffeurs de motos-taxis sont en réalité la communication de groupe qui va influencer les autres groupes.

Concernant la communication de groupe, Kurt Lewin a eu un apport intéressant, montrant que la communication de groupe a une « fonction visant la réalisation des objectifs» (J. C. Abric, 2019, p. 74) du groupe. En ce sens qu'elle est «associée, centrée sur la tâche» dit-il (J. C. Abric, 2019, p. 74). En effet, en matière énumérative, cette fonction est la première fonction, appelée « *fonction production* », soumise à une sorte de tension dite positive (J. C. Abric, 2019, p. 74). Ce sont ces tensions qui modifient les comportements sur le plan psychique. C'est ce qui nous pousse à accepter ces recommandations sous prétexte que le groupe à valider.

La deuxième fonction exercée sur les groupes de conducteurs de motos-taxis est la «fonction d'entretien» (J. C. Abric, 2019, p. 74). Elle est dynamisée par la tension dite négative, qui engendre des comportements d'évitement. Par exemple, procéder à un arrangement avec l'agent de police en acceptant de lui donner de l'argent pour continuer son activité de transport de moto-taxi.

J. C. Abric (2019, p. 74) évoque une troisième fonction exercée par le groupe de conducteurs de motos-taxis, qui est la «fonction de facilitation» centrée sur les échanges. C'est-à-dire, la participation de l'ensemble des membres du groupe à un idéal. Cet idéal est le SMTB (Syndicat motos-taxis de Bouaké), porté vers le bien-être matériel et moral des conducteurs de taxis-motos.

Enfin, la quatrième fonction nommée «fonction de régulation» (J. C. Abric, 2019, p. 74), orientée vers le règlement des conflits interne au SMTB. C'est donc une réalité de penser que les recommandations faites par les conducteurs de motos-taxis au sein de leur syndicat seront acceptées par le Ministère du transport. Les leaders créés par le SMTB, suite aux besoins des conducteurs de motos-taxis, suscités par des tensions dans un cadre systémique auront tôt ou tard, gain de cause dans leurs communications.

Les facteurs qui influencent les propos des conducteurs sont nombreux. J. C. Abric, (2019) dans le courant dynamique en donne la preuve à travers un progrès décisif. En effet, deux (2) options fondent sa pensée. Premièrement le code. Il affirme que : « pour toute communication il existe un code optimal, ce code optimal est celui qui permet la meilleure compréhension du message. Ce code modifie les perceptions dans le sens de l'acceptation. Il est élaboré en fonction du récepteur ». Le code ici, utilisé par les conducteurs de motos-taxis est le français combiné au langage courant ivoirien le «Nouchi».

Deuxièmement, le canal. Le canal dans la psychologie sociale influence les propos des conducteurs de motos-taxis au stade actuel. En fait, le canal comme le disait J. C. Abric (2019, p. 16) « ne se limite pas aux supports utilisés ou les moyens mis en place pour acheminer le message, (...) il comprend également les conditions physiques dans lesquelles s'effectuent les échanges, la position dans l'espace, le lieu de la rencontre, etc. »

Les conducteurs de motos-taxis dans le cadre de la sécurité routière, sont en permanence, en échange, dans un face à face, ou à côté des agents de sécurité, souvent pour négocier lorsqu'ils ne sont pas en règles.

Aussi selon H. Tchich (2017, p. 4) le mode de communication ascendante qui est privilégié par le syndicat est la preuve que la communication descendante connaît des faiblesses. Il faut la communication sociale, ascendante pour montrer les dysfonctionnements survenus dans le cadre de la gestion des systèmes de transport des motos-taxis, mais aussi changer de comportement s'il en faut. Grâce à la communication ascendante, l'on peut sonder les motocyclistes, contrôler leur état d'esprit, leur vision vis-à-vis du transport et aussi regrouper la possibilité d'étancher leur milieu, disait H. Tchich (2017, p. 4). Cependant, lorsque la communication sociale, ascendante n'est pas structurée et les acteurs non identifiés, elle pourrait ressembler à la rumeur et ne peut pas modifier les comportements. Or, ce n'est donc pas le cas. En plus, la communication ascendante est une réponse à la communication descendante. C'est donc une communication provoquée pour employer les termes de H. Tchich (2017, p. 4) afin de les insérer dans les mesures de protection des conducteurs de motos-taxis à Bouaké pour un changement comportemental face aux accidents.

Conclusion

Cet article pose le constat des accidents en intensifications des motos-taxis dans la ville de Bouaké voulait en retour une réponse provoquée à la communication sécuritaire du Ministère du transport. Autrement dit, cet article se veut une force de proposition venant des conducteurs de taxis-motos au quelle eux -mêmes seront soumis, afin de réduire les accidents en exacerbation. C'est donc en visée les principes et lois que nous convoitons par la communication ascendante, émise par le groupe des conducteurs de motos-taxis pour faire baisser les accidents. C'est donc une communication pour le changement comportemental qu'il faut valoriser en général par la sensibilisation.

La montée des accidents qui se produisent à Bouaké, suite aux échecs des mesures prises par le Ministère du transport, les motos-taxis ne perçoivent plus en ces mesures, les moyens de les protéger contre les accidents, mais plutôt de les racketter. Intégrer les recommandations en cas d'accident, en complément des mesures déjà existantes demeure aujourd'hui le véritable problème qu'il faut résoudre.

Après analyse, nous pensons que les messages des conducteurs de motos-taxis influencés par le code, le canal et également par les rapports psychologiques, rapports d'empathies, rassemblés par le SMTB, doivent être émises sous la forme de revendications sociales auprès du Ministère du transport mais surtout de sensibilisation auprès des conducteurs eux-mêmes. Si le Ministère intègre ces recommandations parmi les autres, les accidents connaîtront une régression certaine. Il suffit de rendre, ces mesures obligatoires pour qu'une proportion importante les respecte dit-on.

Bibliographique

AHI Kouadio Noel, 2024, «Mototaxi: logiques sociales d'une activités en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké», in *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, Vol 6, N° 2, p. 1-14.

BEZABEH Girma Berhanu, TRIPODI Noor Ibrahim Mohamed Antonio et SCHERMERS Govert, 2022, *La sécurité des deux roues motorisées en Afrique*, Abidjan, Banque africaine de développement.

BUGEJA-BLOCH Fanny et COUTO Marie-Paule, 2021, *Les méthodes quantitatives, Que sais-je ? .2* ème Édition mise à jour, Paris, Presses Universitaires de France.

N'DA Paul, 2015, *Recherche et méthodologie en sciences sociales et humaines, réussir sa thèse, son mémoire de master ou professionnel, et son article*, Paris, L'harmattan.

MAHBOUB Leila, 2017, « La communication interne en entreprise ; l'approche théorique », in *Forum for economic studies and research of Journal*, N°1.

PATRUX Romain, 2014, «Sensibiliser pour un engagement plus fort de nos concitoyens en faveur de l'environnement», in *Revue du Groupe Ruralités, Éducation et Politiques*, Vol 3, N° 223, Éditions Grep, p. 109 -121.

PERRIN Florence et ROSENBAUM Alexis, 2014, *Citations philosophiques expliquées, 100 Citations pour découvrir l'histoire de la philosophie et de se familiariser avec les différents thèmes*, Paris, Éditions, Eyrolles.

TCHICH Hanane, 2017, «De la communication ascendante à l'hôpital Mohammed V de Meknès», in *Revue interdisciplinaire*, Vol 1, N° 3, p. 1-13.

ROUET Gilles, 2014, «Le management et la communication: de l'instrumentalisation à l'intégration», in *Hermès revue*, Vol 3, n°70, p. 111-114.

WILLET Gilles, 1992, *La communication modélisée: une introduction aux concepts , aux modèles et aux théories*, Québec, Éditions du renouveau pédagogique Inc.

Processus d'évaluation de cet article:

- **Date de soumission: 03 décembre 2025**
- ✓ **Date d'acceptation: 21 décembre 2025**
- ✓ **Date de validation: 07 janvier 2026**