



CONSEIL AFRICAIN
ET MALGACHE POUR
L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR



Numéro spécial
Octobre 2025

La Revue Gouvernance et Développement

ISSN-L : 3005-5326

ISSN-P : 3006-4406

Revue semestrielle

Actes du Colloque du PTRC-GD. Université de Lomé 26-28 mars 2025

LA BONNE GOUVERNANCE DANS TOUS SES ETATS ET FORMES

Tome 1

- Gouvernance hospitalière
- Gouvernance socioéconomique
- Gouvernance territoriale et environnementale

Revue du Programme Thématique de Recherche du CAMES (PTRC)
Gouvernance et Développement

PRÉSENTATION DE LA REVUE

La Revue Gouvernance et Développement est une revue du Programme Thématique de Recherche du CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (CAMES) (PTRC) Gouvernance et Développement (GD). Le PTRC-GD a été créé, avec onze (11) autres PTRC, à l'issue de la 30ème session du Conseil des Ministres du CAMES, tenue à Cotonou au Bénin en 2013. Sa principale mission est d'identifier les défis liés à la Gouvernance et de proposer des pistes de solutions en vue du Développement de nos Etats. La revue est pluridisciplinaire et s'ouvre à toutes les disciplines traitant de la thématique de la Gouvernance et du Développement dans toutes ses dimensions.

Éditeur

CONSEIL AFRICAIN ET MALGACHE POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR (CAMES).
01BP134 OUAGADOUGOU01 (BURKINA FASO)

Tél : (226)50368146 – (226)72807434

Fax : (226)50368573

Email : cames@bf.refer.org

Site web : www.lecames.org

Indexation et Référencement dans des Moteurs de recherche



Impact Factor. SJIF 2025: 6.993

SJIF: <https://sjifactor.com/passport.php?id=23550>

HAL: <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/777120>

Mir@bel: <https://reseau-mirabel.info/revue/19860/Revue-Gouvernance-et-Développement-RGD>

CONTEXTE ET OBJECTIF

L'idée de création d'une revue scientifique au sein du PTRC-GD remonte à la 4^{ème} édition des Journées scientifiques du CAMES (JSDC), tenue du 02 au 05 décembre 2019 à Ouidah (Bénin), sur le thème « **Valorisation des résultats de la recherche et leur modèle économique** ».

En mettant l'accent sur l'importance de la recherche scientifique et ses impacts sociétaux, ainsi que sur la valorisation de la formation, de la recherche et de l'innovation, le Conseil Africain et Malgache pour l'Enseignement Supérieur mettait ainsi en mission les Programmes Thématiques de Recherche (PTRC) pour relever ces défis. À l'issue des 5^{ème} journées scientifiques du CAMES, tenue du 06 au 09 décembre 2021 à Dakar (Sénégal), le projet de création de la revue du PTRC-GD fut piloté par Dr Sanaliou Kamagate (Maître de Conférences de Géographie, CAMES). C'est dans ce contexte et suite aux travaux du bureau du PTRC-GD, alors restructuré, que la Revue scientifique du PTRC-GD a vu le jour en mars 2024.

L'objectif de cette revue semestrielle et pluridisciplinaire est de valoriser les recherches en lien avec les axes de compétences du PTRC-GD.

COMITÉ SCIENTIFIQUE

1. **Henri BAH**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie, Ethique, Philosophie Politique et sociale.
2. **Doh Ludovic FIE**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie de l'art et de la culture
3. **José Edgard GNELE**, PT, Université de Parkou – Géographie et aménagement du territoire
4. **Emile Brou KOFFI**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
5. **Lazare Marcellin POAME**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie ancienne, Biotique
6. **Gbotta TAYORO**, PT, Université Félix Houphouët Boigny, Philosophie (éthique, morale et politique)
7. **Chabi Imorou AZIZOU**, MC, Université d'Abomey-Calavi, Sociologie politique
8. **Eric Damien BIYOGHE BI ELLA**, MC, IRST/CANAREST, Histoire
9. **Ladji BAMBA**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Criminologie (sociologie criminelle)
10. **Annie BEKA BEKA**, MC, École Normale Supérieure du Gabon, Géographie urbaine
11. **Emmanuelle NGUEMA MINKO**, MC, ENS Libreville, Sociologie
12. **Pamphile BIYOGHÉ**, MC, École Normale Supérieure du Gabon, Philosophie morale et politique
13. **N'guessan Séraphin BOHOUSSOU**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
14. **Rodrigue Paulin BONANE**, MR, Institut des Sciences des Sociétés du Burkina Faso, Philosophie
15. **Lawali DAMBO**, PT, Université Abdou-Moumouni, Géographie rurale
16. **Koffi Messan Litinmé MOLLEY**, MC, Université de Kara, Lettres Modernes
17. **Abou DIABAGATE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
18. **Kouadio Victorien EKPO**, MC, Université Alassane Ouattara, Bioéthique
19. **Yentougle MOUTORE**, MC, Université de Kara, Sociologie
20. **Gbalawoulou Dali DALAGOU**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie
21. **Armand Josué DJAH**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine
22. **Kouadio Victorien EKPO**, M.C, Université Alassane Ouattara, Philosophie pratique - Ethique-Technique-Société
23. **Nambou Agnès Benedicta GNAMMON**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique
24. **Florent GOHOUROU**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie de la population
25. **Didier-Charles GOUAMENE**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Géographie urbaine
26. **Emile Nounagnon HOUNGBO**, MC, Université Nationale d'Agriculture, Géographie de l'environnement
27. **Azizou Chabi IMOROU**, MC, Université d'Abomey-Calavi, Sociologie politique
28. **Sanaliou KAMAGATE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie (Espaces, Sociétés, Aménagements)
29. **Bêbê KAMBIRE**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie de l'environnement
30. **Eric Inespéré KOFFI**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale
31. **Yéboué Stéphane Koissy KOFFI**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie et aménagement.
32. **Mahamoudou KONATÉ**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Philosophie des sciences physiques
33. **Zakariyao KOUMOI**, MC, Université de Kara, Géographie
34. **N'guessan Gilbert KOUASSI**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
35. **Amenan KOUASSI-KOFFI Micheline**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie de la population
36. **Nakpane LABANTE**, PT, Université de KARA, Histoire contemporaine
37. **Agnélé LASSEY**, MC, Université de Lomé, Histoire contemporaine
38. **Gnazegbo Hilaire MAZOU**, MC, Université Alassane Ouattara, Anthropologie et sociologie de la santé
39. **Gérard-Marie MESSINA**, MC, Université de Buea, Sémiologie politique
40. **Abdourahmane Mbade SENE**, MC, Université Assane-Seck de Ziguinchor, Aménagement du territoire
41. **Jean Jacques SERI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Histoire Contemporaine
42. **Minimalo Alice SOME /SOMDA**, MR, Institut des Sciences des Sociétés du Burkina Faso, Philosophie morale et politique
43. **Zanahi Florian Joël TCHEHI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Sociologie économique
44. **Bilakani TONYEME**, MC, Université de Lomé, Philosophie et Éducation

45. **Abdourazakou ALASSANE**, MC, Université de Lomé, Géographie
46. **MamoutouTOURE**, PT, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine
47. **Pornaldriss TRAORÉ**, MC, Université Félix Houphouët Boigny, Géographie urbaine/Urbanisme
48. **Hamany Broux delsmaël KOFFI**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie
49. **Aka NIAMKEY**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication
50. **Pascal Dieudonné ROY-EMMA**, MC, Université Alassane Ouattara, Métaphysique et Histoire de la Philosophie.
51. **Débégoun Marcelline SORO**, MC, Université Alassane Ouattara, Sociologie.
52. **Effoh Clement EHORA**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes, Roman africain.
53. **Assanti Olivier KOUASSI**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie.
54. **Bantchin NAPAKOU**, MC, Université de Lomé, Philosophie
55. **Jean-Jacques SERI**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Histoire.
56. **Kain Arsène BLE**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes.
57. **Amani Albert NIANGUI**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie
58. **Steeve ELLA**, MC, ENS Libreville, Philosophie
59. **Marie Richard Nicetas ZOUHOULABI**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie des transports et échanges commerciaux

COMITÉ ÉDITORIAL

Directeur de publication

Henri BAH: bahhenri@yahoo.fr

Directeur de publication adjoint

Pamphile BIYOGHE: pamphile3@yahoo.fr

Rédacteur en chef

Sanaliou KAMAGATE: ksanaliou@yahoo.fr

Rédacteur en chef adjoint

Totin VODONNON: kmariuso@yahoo.fr

Secrétariat de la revue

Contact WhatsApp: (00225) 0505015975 / (00225) 0757030378

Email : revue.rgd@gmail.com

Secrétaire principale :

Armand Josué DJAH: aj_djah@outlook.fr

Secrétaire principal adjoint:

Moulo Elysée Landry KOUASSI : landrewkoua91@gmail.com

Secrétaire chargée du pôle gouvernance universitaire :

Elza KOGOU NZAMBA: konzamb@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance politique :

Jean Jacques SERI : jeanjacquesseri@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance socio-économique :

Vivien MANANGOU: ramos2000fr@yahoo.fr

Secrétaire chargé du pôle gouvernance territoriale et environnementale:

Yéboué Stéphane KOIFFI: koyestekoi@gmail.com

Secrétaire chargé du pôle gouvernance hospitalière :

Ekpo Victorien KOUADIO: kouaudioekpo@yahoo.fr

Secrétaire chargée du pôle gouvernance et genre :

Agnélé LASSEY: lasseyagnele@yahoo.fr

Chargés du site web pour la mise en ligne des publications (webmaster):

Sanguen KOUAKOU: kouakousanguen@gmail.com

Anderson Kleh TAH : tahandersonkleh@gmail.com

Trésorière :

Affoué Valery-Aimée TAKI: takiaimee@gmail.com

Wave et Orange Money: (+225) 0706862722

COMITÉ DE LECTURE

1. **ADAYE Akoua Asunta**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie rurale;
2. **Gnangoran Alida Thérèse ADOU, MC**, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie urbaine,
3. **ANY Desiré**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
4. **ASSANTI Kouassi Olivier**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie (éthique, morale et politique);
5. **ASSOUGBA Kabran Beya Brigitte Epse BOUAKI**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Sociologie Politique;
6. **ASSUE Yao Jean-Aimé**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie (Humaine);
7. **BAMBA Abdoulaye**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Histoire contemporaine
8. **BIYOGHE BIELLA Eric Damien**, MR, IRSN-CENAREST Libreville, Histoire Contemporaine,
9. **BLÉ Kain Arsène**, MC, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes (Roman Africain);
10. **BONANE Rodrigue Paulin**, MR, Institut des Sciences des Sociétés (INSS) de Ouagadougou, Philosophie de l'Éducation;
11. **BRENOUM Kouakou**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie urbaine;
12. **DANDONOUGBO Iléri**, MC, Université de Lomé, Géographie des Transports,
13. **DIABATE Alassane**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Histoire contemporaine
14. **DIARRASSOUBA Bazoumana**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie (humaine);
15. **DJAH Armand Josué**, MC, Université Alassane Ouattara, Géographie urbaine ;
16. **EHORA Effoh Clément**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes;
17. **ELLA Kouassi Honoré**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
18. **FIEDoh Ludovic**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie de l'art et de la culture
19. **GNAMMON Nambou Agnès Benedicta**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique ;
20. **GONDO Diomandé**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie de la population,
21. **KANGA Konan Arsène**, PT, Université Alassane Ouattara, Lettres Modernes (Romain Africain);
22. **KOBENAN Appoh Charlesbor**, MC, Université Felix Houphouët Boigny, Géographie humaine et économique;
23. **KOFFI Brou Emile**, PT, Université Alassane Ouattara, Géographie (humaine);
24. **KOUAHO Blé Marcel Silvère**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie (métaphysique et morale),
25. **KOUAKOU Antoine**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie,
26. **KOUASSI Amoin Liliane**, MC, Institut National Supérieur des Arts et l'Action Culturelle, Communication,
27. **KOUMOI Zakari Yao**, MC, Université de Kara, Géomatique, Télédétection et SIG,
28. **KRAKouadio Joseph**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie humaine et économique,
29. **MAZOU Gnazebo Hilaire**, PT, Université Alassane Ouattara, Anthropologie et Sociologie de la Santé;
30. **NAPAKOU Bantchin**, MC, Université de Lomé, Philosophie Politique et sociale ;
31. **N'DAKouassi Pekaoh Robert**, MC, Université Jean Lorougnon Guédé, Sociologie du Développement,
32. **N'DRIDiby Cyril**, PT, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale,
33. **NIAMKEY Aka**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication
34. **OUlai Jean Claude**, PT, Université Alassane Ouattara, Communication,
35. **PRAO Yao N'Grouma Séraphin**, MC, Université Alassane Ouattara, Sciences Économie,
36. **SANOGO Amed Karamoko**, MC, Université Alassane Ouattara, Philosophie politique et sociale ;
37. **SODORÉ Abdou Aziz**, MC, Université Joseph Ki-Zerbo de Ouagadougou, Géographie / Aménagement,
38. **KONÉ Tahirou**, PT, Université Alassane Ouattara, Sciences de l'Information et de la Communication;
39. **ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas.**, MC, Université Péléforo Gon Coulibaly, Géographie des transports et échanges commerciaux
40. **Pascal Dieudonné ROY-EMMA**, MC, Université Alassane Ouattara, Métaphysique et Histoire de la Philosophie.

NORMES DE RÉDACTION

Les manuscrits soumis pour publication doivent respecter les consignes recommandées par le CAMES (NORCAMES/LSH) adoptées par le CTS/LSH lors de la 38ème session des CCI (Microsoft Word – NORMES ÉDITORIALES.docx (revue-akofena.com). En outre, les manuscrits ne doivent pas dépasser 30.000 caractères (espaces compris). Exceptionnellement, pour certains articles de fond, la rédaction peut admettre des textes au-delà de 30.000 caractères, mais ne dépassant pas 40.000 caractères.

Le texte doit être saisi dans le logiciel Word, police Times New Roman, taille 12, interligne 1,5. La longueur totale du manuscrit ne doit pas dépasser 15 pages.

Les contributeurs sont invités à respecter les règles usuelles d'orthographe, de grammaire et de syntaxe. En cas de non-respect des normes éditoriales, le manuscrit sera rejeté.

Le Corpus des manuscrits

Les manuscrits doivent être présentés en plusieurs sections, titrées et disposées dans un ordre logique qui en facilite la compréhension.

À l'exception de l'introduction, de la conclusion et de la bibliographie, les différentes articulations d'un article doivent être titrées et numérotées par des chiffres arabes (exemple : 1 ; 1.1 ; 1.2 ; 2 ; 2.2 ; 2.2.1 ; 2.2.2 ; 3. etc.).

À part le titre général (en majuscule et gras), la hiérarchie du texte est limitée à trois niveaux de titres :

- *Les titres de niveau 1 sont en minuscule, gras, taille 12, espacement avant 12 et après 12.*
- *Les titres de niveau 2 sont en minuscule, gras, italique, taille 12, espacement avant 6 et après 6.*
- *Les titres de niveau 3 sont en minuscule, italique, non gras, taille 12, espacement avant 6 et après 6.*

Le texte doit être justifié avec des marges de 2,5cm. Le style « Normal » sans tabulation doit être appliqué.

L'usage d'un seul espace après le point est obligatoire. Dans le texte, les nombres de « 01 à 10 » doivent être écrits en lettres (exemple : un, cinq, dix); tandis que ceux de 11 et plus, en chiffres (exemple : 11, 20, 250.000).

Les notes de bas de page doivent présenter les références d'information orales, les sources historiques et les notes explicatives numérotées en série continue. L'usage des notes au pied des pages doit être limité autant que possible.

Les passages cités doivent être présentés uniquement en romain et entre guillemets. Lorsque la citation dépasse 03 lignes, il la faut la présenter en retrait, en interligne 1, en romain et en réduisant la taille de police d'un point.

En ce qui concerne les références de citations, elles sont intégrées au texte citant de la façon suivante :

Initiale(s) du prénom ou des prénoms de l'auteur ou des auteurs ; Nom de l'auteur ; Année de publication + le numéro de la page à laquelle l'information a été tirée.

Exemple :

« L'innovation renvoie ainsi à la question de dynamiques, de modernisation, d'évolution, de transformation. En cela, le projet FRAR apparaît comme une innovation majeure dans le système de développement ivoirien. » (S. Kamagate, 2013: 66).

La structure des articles

La structure d'un article doit être conforme aux règles de rédaction scientifique. Tout manuscrit soumis à examen, doit comporter les éléments suivants :

- *Un titre, qui indique clairement le sujet de l'article, rédigé en gras et en majuscule, taille 12 et centré.*
- *Nom(s) (en majuscule) et prénoms d'auteur(s) en minuscule, taille 12.*
- *Institution de rattachement de ou des auteur(s) et E-mail, taille 11.*
- *Un résumé (250 mots maximum) en français et en anglais, police Times New Roman, taille 10, interligne 1,5, sur la première page.*
- *Des mots clés, au nombre de 5 en français et en anglais (keywords).*

Selon que l'article soit une contribution théorique ou résulte d'une recherche de terrain, les consignes suivantes sont à observer.

Pour une contribution théorique et fondamentale :

Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approches/méthodes), développement articulé, conclusion, références bibliographiques.

Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain :

Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Références bibliographiques.

N.B : Toutefois, en raison des spécificités des champs disciplinaires et du caractère pluridisciplinaire / de la revue, les articles proposés doivent respecter les exigences internes aux disciplines, à l'instar de la méthode IMRAD pour les lettres, sciences humaines et sociales concernées.

Les illustrations: Tableaux, figures, graphiques, photos, cartes, etc.

Les illustrations sont insérées directement dans le texte avec leurs titres et leurs sources. Les titres doivent être placés en haut, c'est-à-dire au-dessus des illustrations et les sources en bas. Les titres et les sources doivent être centrés sous les illustrations. Chaque illustration doit avoir son propre intitulé : tableau, graphique (courbe, diagramme, histogramme ...), carte et photo. Les photographies doivent avoir une bonne résolution.

Les illustrations sont indexées dans le texte par rappel de leur numéro (tableau 1, figure 1, photo 1, etc.). Elles doivent être bien numérotées en chiffre arabe, de façon séquentielle, dans l'ordre de leur apparition dans le texte. Les titres des illustrations sont portés en haut (en gras et en taille 12) et centrés ; tandis que les sources/auteurs sont en bas (taille 10).

Les illustrations doivent être de très bonne qualité afin de permettre une bonne reproduction. Elles doivent être lisibles à l'impression avec une bonne résolution (de l'ordre de 200 à 300 dpi). Au moment de la réduction de l'image originelle (photo par exemple), il faut veiller à la conservation des dimensions (hauteur et largeur).

La revue décline toute responsabilité dans la publication des ressources iconographiques. Il appartient à l'auteur d'un article de prendre les dispositions nécessaires à l'obtention du droit de reproduction ou de représentation physique et dématérialisées dans ce sens.

Références bibliographiques

Les références bibliographiques ne concernent que les références des documents cités dans le texte. Elles sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Les éléments de la référence bibliographique sont présentés comme suit: nom et prénom (s) de l'auteur, année de publication, titre, lieu de publication, éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

- *Dans la zone titre, le titre d'un article est généralement présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique.*
- *Dans la zone éditeur, indiquer la maison d'édition (pour un ouvrage), le nom et le numéro/volume de la revue (pour un article).*
- *Dans la zone page, mentionner les numéros de la première et de la dernière page pour les articles ; le nombre de pages pour les livres.*
- *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: 2nde éd.).*

Pour les chapitres tirés d'un ouvrage collectif : nom, prénoms de ou des auteurs, année, titre du chapitre, nom (majuscule), prénom (s) minuscule du directeur de l'ouvrage, titre de l'ouvrage, lieu d'édition, éditeur, nombre de pages.

Pour les sources sur internet : indiquer le nom du site, [en ligne] adresse URL, date de mise en ligne (facultative) et date de consultation.

Exemples de références bibliographiques

Livre (un auteur) : HAUHOUOT Asseyopo Antoine, 2002, Développement, aménagement régionalisation en Côte d'ivoire, Abidjan, EDUCI, 364p.

Livre (plus d'un auteur) : PETER Hochet, SOURWEMA Salam, YATTA François, SAWAGOGO Antoine, OUEDRAOGO Mahamadou, 2014, le livre blanc de la décentralisation financière dans l'espace UEMOA, Burkina Faso, Laboratoire Citoyennetés, 73 p.

Thèse : GBAYORO Bomisso Gilles, 2016, Politique municipale et développement urbain, le cas des communes de Bondoukou, de Daloa et de Grand-Lahou, thèse unique de doctorat en géographie, Abidjan (Côte d'Ivoire), Université de Cocody, 320 p.

Article de revue : KAMAGATE Sanaliou, 2013, « Analyse de la diffusion du projet FRAR dans l'espace Rural ivoirien : cas du district du Zanzan », Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n°2, EDUCI-Abidjan, pp 65-77.

Article électronique : Fonds Mondial pour le Développement des Villes, 2014, renforcer les recettes locales pour financer le développement urbain en Afrique, [en ligne] (page consultée le 15/07/2018) www.resolutionsfundcities.fmt.net.

N.B :

Dans le corps du texte, les références doivent être mentionnées de la manière suivante : Initiale du prénom de l'auteur (ou initiales des prénoms des auteurs); Nom de l'auteur (ou Noms des auteurs), année et page (ex.: A. Guézéré, 2013, p. 59 ou A. Kobenan, K. Brénoum et K. Atta, 2017, p. 189).

Pour les articles ou ouvrages collectifs de plus de trois auteurs, noter l'initiale du prénom du premier auteur, suivie de son nom, puis de la mention et "al." (A. Coulibaly et al., 2018, p. 151).

SOMMAIRE

LA BIOBANQUE, UN SUPPORT DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE DANS LA COLLECTE DES DONNÉES D'INFORMATION AUX POLITIQUES DE SANTÉ PUBLIQUE	
BOUAGNON-DROUBLY Rita.....	1-15
LEADERSHIP ET RESPONSABILITE AU SEIN DU CENTRE DE SANTE URBAIN A BASE COMMUNAUTAIRE (CSUCom) DE GONZAGUEVILLE-PORT-BOUËT (COTE D'IVOIRE) / LEADERSHIP AND RESPONSIBILITY WITHIN THE COMMUNITY-BASED URBAN HEALTH CENTER (CSUCom) OF GONZAGUEVILLE-PORT-BOUËT (COTE D'IVOIRE)	
TIE Gouin Bénédicte Edwige Epse KOUAKOU, N'gnanda Anne-Marie KOUADIO et N'GORAN Ekian Noël	16-29
DROIT À LA SANTÉ ET GOUVERNANCE HOSPITALIÈRE EN AFRIQUE : QUELLE POLITIQUE POUR UNE REDYNAMISATION DES SOINS DE SANTÉ	
OUSSOU Kouadio Jean Richard	30-44
LUTTE CONTRE LA MORTALITÉ INFANTILE ET MATERNELLE AU TOGO, EXEMPLE DES ODD SANTÉ (2015-2022)	
OUGMA Hombamana et GONON Amevi Agberi	45-60
LA RELATION « POUVOIR-SERVITUDE » À L'ÉPREUVE DE LA GOUVERNANCE MÉDICALE ET HOSPITALIÈRE : CAS DU CHU D'OWENDO (GABON)	
Steeve Elvis ELLA	61-71
LA GOUVERNANCE DE LA COMMUNICATION POST-COVID EN CÔTE D'IVOIRE: SITUATION ET PERPECTIVES	
BROU Marie Sylvana	72-87
AMELIORATION DE LA SÉCURITÉ ET SANTE AU TRAVAIL DES TRAVAILLEURS DE SANTE AU TOGO PAR L'OUTIL HEALTHWISE, UNE OPPORTUNITE DE GOUVERNANCE HOSPITALIÈRE DE QUALITE (2016 -2024)	
KEVI Kokou Silvère et LASSEY Agnélé	88-104
MA SANTÉ SOUFFRE DE NFAMARA CAMARA : UNE SCRIPTURALISATION RÉALISTE DE LA POLITIQUE DE LA SANTÉ POUR TOUS EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE	
Arsène	105-116
BIOTECHNOLOGIES MÉDICALES ET QUESTION DE LA SUBJECTIVITÉ	
AMEZUNYE Kodjo Mensavi et Dr ABALO Miesso (MC)	117-129
NÉGOCIER L'AUTORITÉ AU QUOTIDIEN À L'HÔPITAL PUBLIC : QUAND L'ORDRE DES COMPÉTENCES BAT DE L'AILLE	
GBAKA Loulou Guy	130-150

POLITIQUE SANITAIRE IVOIRIENNE ET ACCÈS AUX SOINS DANS LES HÔPITAUX DE RÉFÉRENCE : CAS DES POPULATIONS RURALES DE LA SOUS-PRÉFECTURE DE GUIGLO (OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) / IVORIAN HEALTH POLICY AND ACCESS TO CARE IN REFERENCE HOSPITALS: THE CASE OF RURAL POPULATIONS IN THE SUB-PREFECTURE OF GUIGLO (WESTERN IVORY COAST)	151-171
KOFFI Kouadio Athanase et BRISSY Olga Adeline	
LA GOUVERNANCE SANITAIRE EN AFRIQUE : ENTRE DÉFIS POLITICO-ÉCONOMIQUES ET EXIGENCES ÉTHICO-CULTURELLES	172-184
EKPO Kouadio Victorien	
POLITIQUE NATIONALE DE LUTTE CONTRE LE PALUDISME AU TOGO DE 1994 A 2022	185-199
GONON Amèvi Agbéri et OUGMA Hombamana	
LOGIQUE COMMUNAUTAIRE FACE A LA CONTRACEPTION DES ADOLESCENTES AYAOU DE LA SOUS-PREFECTURE DE N'DOUFFOUKANKRO (BOUAFLE-CÔTE D'IVOIRE)	200-218
KOUAME Sara Gémima, MANAN Gnamien Elie, TCHEUCHE Obou Mathieu .	
DÉSÉQUILIBRE DE L'AMÉNAGEMENT DES RUES DANS LE GRAND-LOME (TOGO) : ENJEUX ET DÉFIS POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE	219-235
AWOKPE Kodjo, DANDONOUGBO Iléri et AGBAMARO Mayébinasso	
LE FINANCEMENT PUBLIC DE L'ÉLEVAGE EN CÔTE D'IVOIRE À L'ÉPOQUE DE LA SODEPRA (1970-1993) / THE FINANCING OF THE PUBLIC REARING IN CÔTE D'IVOIRE DURING THE SODEPRA'S PERIOD (1970-1993)	236-257
AKA Adou Marcel et KOUAMÉ Kan Raymond	
ÉVOLUTION DE LA GOUVERNANCE DU SECTEUR DE LA MICROFINANCE EN CÔTE D'IVOIRE (1976- 2022)	258-273
AHORO Moro Jean Martial et MAH Gli Modeste Franck	
L'IMMIGRATION AU PRISME DE L'ENGAGEMENT HUMANITAIRE DANS LA MER À L'ENVERS DE MARIE DARRIEUSSECQ	274-285
ADJE Tanoh Linda Danielle épse BAH	
LE MARCHÉ MINI-DEF DE KORHOGO (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE) : LE PARADOXE D'UN ÉQUIPEMENT MUNICIPAL MODERNE	286-301
SILUE Tangologo	
LES PRÉDISPOSITIONS À LA BONNE GOUVERNANCE DES ENTITÉS AFRICAINES : VERS UN MODÈLE DE LÉGITIMITÉ PAR L'APPROCHE DES PARTIES PRENANTES	302-324
SOULEYMANOU Kadouamai	

FRAUDE À L'ASSURANCE AUTOMOBILE À ABIDJAN EN CÔTE D'IVOIRE / CAR INSURANCE FRAUD IN ABIDJAN, COTE D'IVOIRE	
BAMBA Ladji	325-337
AVANTAGES SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX DE LA VALORISATION DES DECHETS MENAGERS DANS LA VILLE DE BOUAKÉ	
GUY Matthieu Ettien Afforo, AYEMOU Anvo Pierre, ZUO Estelle épse DIATÉ, MOYOU Jeanne Dominique	338-361
CRISE ÉCONOMIQUE ET GESTION DES FINANCES PUBLIQUES EN CÔTE D'IVOIRE DE 1973 À 1994	
DJE Yao Lopez	362-376
GOUVERNANCE SOCIOECONOMIQUE : DEFIS ET PERSPECTIVES POUR LE DEVELOPPEMENT INCLUSIF DE LA VILLE DE BONDOKOU (CÔTE D'IVOIRE)	
BAMBA Mansé	377-391
LA GOUVERNANCE EN RELIGION : ENTRE RIGORISME RATIONNEL ET PLASTICITÉ MYSTICO-IRRATIONNELLE	
ELLA Kouassi Honoré	392-406
EFFET DE L'ÉDUCATION FINANCIÈRE SUR L'INCLUSION FINANCIÈRE DANS LES PAYS DE L'UEMOA	
KINDA Augustin	407-421
LA BONNE GOUVERNANCE ET LE DÉVELOPPEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE DES ÉTATS D'AFRIQUE	
KOFFI Kouadio Fabrice	422-439
CONTRIBUTION DE L'ENSEIGNEMENT MISSIONNAIRE CATHOLIQUE À LA STRUCTURATION DU CERCLE D'ATAKPAMÉ (TOGO) À PARTIR DE 1900	
KOSSOU Sovi	440-461
CONFLITS DE GOUVERNANCE ET ENJEUX IDENTITAIRES DANS LA GESTION DU MARCHÉ À BÉTAIL DE BOUNA (CÔTE D'IVOIRE)	
Ekian Noël N'GORAN	462-477
COMPARATIVA DE LA ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN CATALUÑA Y EN EL PAÍS VASCO	
SORO Kassoum	478-495
POUR UNE ANALYSE DE LA GOUVERNANCE DES ACTIVITÉS INFORMELLES DE DISTRIBUTION DE PRODUITS MANUFACTURÉS	
SOUMAHORO Sainghot	496-512
LES DÉTERMINANTS DE L'ESSOR DE L'ANACARDE DANS LA SOUS- PRÉFECTURE DE GUEZON (OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE)	
N'Zué Pauline YAO et Kopeh Jean-Louis ASSI	513-530

DÉVELOPPEMENT ET BONNE GOUVERNANCE : COMMENT « ÉQUATIONER » LES ENTITÉS ? KOUASSI Assanti Olivier	531-546
MALENTENDUS ET DYSFONCTIONNEMENTS DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT : CAS DU PROJET SOJA DANS LE NORD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE (1988-2002) YEO Mamadou	547-560
ANALYSE EMPIRIQUE DE L'EFFET DE L'OUVERTURE COMMERCIALE SUR LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE DANS LES PAYS DE L'UEMOA : QUELLE IMPLICATION DE LA GOUVERNANCE ? AYENAGBO Kossi	561-578
DYNAMIQUE DES CULTURES PÉRENNES ET CONFLITS FONCIERS DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE MAFÉRÉ (SUD-EST DE LA CÔTE D'IVOIRE) KOFFI Guy Roger Yoboué et KOMENAN Komenan Gabin	579-602
GOUVERNANCE ET AUTONOMISATION DES FEMMES DE N'ZÉRÉKORÉ PAR LA COMMERCIALISATION DE L'HUILE ROUGE LAMAH Pénépé Julien et AMOATTA Koffi Guy	603-623
GOUVERNANCE BANCAIRE À TRAVERS LES GUICHETS AUTOMATIQUES DE TRANSACTION MONÉTAIRE À KORHOGO : ENTRE REPRÉSENTATIONS ET PRATIQUES KONE Kapiéfolo Julien	624-642
GOUVERNANCE DURABLE DANS LA VILLE DE TAFIRE (EN CÔTE D'IVOIRE) : LE JEU D'ACTEURS ET LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT URBAIN KONE N'golo Oumar, DIARRASSOUBA Bazoumana et DJAH Armand Josué	643-661
GESTION DES RESSOURCES HYDRIQUES DANS LA VILLE TOURISTIQUE DE SAN PEDRO : DEFIS ET STRATEGIES KONAN N'Guessan Olivier	662-677
LA GOUVERNANCE DU SECTEUR DE L'ELEVAGE DANS LA REGION DU NORD DU BURKINA FASO FACE AUX CRISES CLIMATIQUE ET SECURITAIRE ZOUGOURI Amidou et SODORE Abdoul Azise	678-693
LA COMMUNE DU PLATEAU (ABIDJAN, COTE D'IVOIRE) SOUS LA LOUPE : UNE ANALYSE SWOT POUR COMPRENDRE SA SITUATION ACTUELLE Abou DIABAGATE et Amadou COULIBALY	694-711
GOUVERNANCE DE LA TRANSHUMANCE PAR L'ÉDUCATION À LA PAIX SOCIALE BATAMA Kodjo et Pr ALOSSE Dotsé Charles-Grégoire	712-728
CONSERVATION DU PATRIMOINE AUTOCHTONE ET CONTRIBUTION À LA LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE DANS LA COMMUNE DE	

DOUFELGOU I AU NORD TOGO DJALNA Kouyadéga	729-748
IMPACTS DE LA PRODUCTION FONCIÈRE SUR L'AMÉNAGEMENT DES ZONES PÉRIPHÉRIQUES DE LA VILLE DE KATIOLA / IMPACT OF LAND PRODUCTION ON THE DEVELOPMENT OF THE OUTSKIRTS OF THE CITY OF KATIOLA DOHO Bi Tchan-André, ALLA Affoué Sonya et ETTIEN Aka Yves Serge Pacôme ..	749-769
GOUVERNANCE DES ESPACES MARCHANDS DANS LA METROPOLE D'ABIDJAN / GOVERNANCE OF MARKET SPACES IN THE ABIDJAN METROPOLIS GOZE Thomas et KOBENAN Appoh Charlesbor	770-786
ÉTHIQUE DE LA RESPONSABILITÉ ET GOUVERNANCE : UNE RELECTURE DE LEVINAS ET JONAS FACE AUX CRISES ÉCOLOGIQUES ILAHIRI Mylène Stéphanie	787-804
DÉGRADATION DE L'ENVIRONNEMENT SUR LE FRONT LAGUNAIRE ÉBRIÉ À ABIDJAN : CAS D'ABOBO-DOUMÉ KAMBIRÉ Bébê et KOUASSI Charles Aimé	805-824
EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES DANS LES ESPACES RÉSERVÉS : L'EXEMPLE DE LA ZONE PASTORALE DE SAMOROGOUAN AU BURKINA FASO KI Jean Paulin, DABIRÉ Joël et SOMDA Touobawènèkaon Maximin	825-846
ENJEUX ET DEFIS DE LA RESTRUCTURATION DES QUARTIERS PRECAIRES D'ABIDJAN FACE AUX EXIGENCES DE RENFORCEMENT DES EQUIPEMENTS URBAINS Koua Koffi Etienne Trésor KOFFI et Sanaliou KAMAGATE	847-864
AMÉNAGEMENT URBAIN ET COORDINATION DES ACTEURS DANS LA VILLE D'ABENGOUROU (CÔTE D'IVOIRE) <i>KOFFI Akouassi Bénédicte et DJAH Armand Josué</i>	865-883
LE NUMERIQUE DANS LA GESTION DES RISQUES D'INONDATION À ABIDJAN Khan KOUAME, Anouman Yao Thibault OUSSOU et Gnamien Elie MANAN	884-902
LES DÉTERMINANTS DE L'URBANISME SPONTANÉ ET SES CONSÉQUENCES SUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LE QUARTIER NGAMAKOSSO À BRAZZAVILLE Robert NGOMEKA	903-917
AUTONOMISATION FINANCIÈRE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES : UN ENJEU DE SURVIE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE FRANCOPHONE Martin NGOUA EYENE et Emmanuelle NGUEMA MINKO	918-931
LA GOUVERNANCE DES RESSOURCES LOCALES ET LE PRINCIPE DE SUBSIDIARITÉ DANS LES ETATS D'AFRIQUE SUBSAHARIENNE : LE CAS DU	

CAMEROUN	
<i>SANAMA AMBASSA</i>	932-949
LA GESTION DE L'INCIVISME ROUTIER VIA LES TIC : QUELLES PERCEPTIONS DES POPULATIONS EN CÔTE D'IVOIRE ?	
SEY Henri Joël	950-967
COLLOQUE INTERNATIONAL DU PROGRAMME THÉMATIQUE DE RECHERCHE-GOUVERNANCE ET DÉVELOPPEMENT DU CAMES (PTRC-GD)	
SISSOKO Pierre Soriba	968-984
MUTATION DE LA JEUNESSE AFRICAINE ET PROBLÉMATIQUE DE L'ÉCOLOGIE : PERSPECTIVES D'APPROPRIATION DES APPROCHES	
TATA Gaston Gabriel	985-1000
QUELS IMPACTS DES PLANS DE DÉVELOPPEMENT SUR LA GOUVERNANCE TERRITORIALE DE LA PROVINCE DU LAC (OUEST DU TCHAD) ?	
TOB-RO N'Dilbé	1001-1020
DYNAMIQUE URBAINE ET ZONES HUMIDES Á BOUAKÉ DE 2002-2024 : ENJEUX ET PERSPECTIVES	
KOUASSI Kobenan Christian Venance, SANGARÉ Nouhoun, TRAORE Fanta et SOROGO Bourahima	1021-1036
RÉSISTANCES SOCIO-CULTURELLES ET APPROPRIATION DU CERTIFICAT FONCIER EN CÔTE D'IVOIRE (EXEMPLE DE SAKASSOU) : RECOMPOSITIONS DE L'ACTION COLLECTIVE DANS UNE TRANSITION PARTICIPATIVE	
Boni Hyacinthe KPANGBA	1037-1054
DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL DANS LE BASSIN DE L'OTI	
ALASSANE Abdourazakou	1055-1067

Gouvernance territoriale et environnementale

LA GESTION DE L'INCIVISME ROUTIER VIA LES TIC : QUELLES PERCEPTIONS DES POPULATIONS EN CÔTE D'IVOIRE ?

SEY Henri Joël

Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire

Discipline : Communication

Résumé

Cette étude porte sur la gestion de l'incivisme routier via les Technologies d'Information et de Communication (TIC) en Côte d'Ivoire. Son objectif est de connaître les perceptions des populations de l'impact de l'usage des TIC sur la gestion de l'incivisme routier dans le pays. L'État s'est engagé, en introduisant dans le trafic routier les TIC, à combattre l'incivisme routier qui met en péril la sécurité des citoyens. Les travaux antérieurs effectués sur la perception et l'impact des TIC dans le transport se sont attardés sur les opérateurs de mobilité considérés comme des moyens de lutte contre le changement climatique et des déterminants de la demande en lien avec les offres et la recherche du public cible. L'étude a été menée auprès d'un échantillon de 150 individus composés des usagers de la route et des autorités compétentes par les méthodes quantitative et qualitative. Les résultats montrent que les usagers et les autorités perçoivent diversement l'impact des TIC. Certains estiment que ces technologies favorisent une meilleure régulation du trafic et la réduction de l'incivisme, tandis que d'autres considèrent qu'elle a exacerbé les comportements indisciplinés, les facteurs socio-économiques, la sensibilisation à la sécurité routière et la manière dont est pratiquée le transport.

Mots clés : Gouvernance territoriale ; incivisme routier ; TIC ; perceptions ; populations.

Abstract

This study focuses on managing road incivility in Côte d'Ivoire through Information and Communication Technologies (ICT). The objective is to understand how the population perceives the impact of ICT on managing road incivility in the country. The government has introduced ICT into road traffic in order to combat road incivility, which endangers the safety of citizens. Previous studies have examined the perception and impact of ICT in transport, primarily considering mobility operators as a means of addressing climate change and as determinants of demand in relation to supply and the target audience's search for services. This study employed quantitative and qualitative methods to survey 150 individuals, including road users and relevant authorities. The results show that users and authorities have different perceptions of the impact of ICT. Some believe that these technologies promote better traffic regulation and reduce anti-social behaviour, while others consider that they have exacerbated undisciplined behaviour and socio-economic factors, and have had an impact on road safety awareness and transport practices.

Keywords : Territorial governance; road incivility; ICT; perceptions; populations

Introduction

L’expansion rapide des Technologies de l’Information et de la Communication (TIC) transforme en profondeur de nombreux secteurs de nos sociétés contemporaines (OCDE, 2015). C’est le cas en particulier du secteur de la mobilité urbaine qui recommande de nos jours l’option de la gouvernance de la sécurité routière qui s’intègre elle-même dans la gouvernance territoriale laquelle désigne un mode de gestion locale (F. Scherrer, 2010). Ainsi, l’option de la gouvernance de la sécurité se définissant comme l’ensemble de processus, de politiques et de pratiques visant à améliorer la sécurité sur les routes explique ces technologies mobilisées par des métropoles africaines pour répondre à des enjeux cruciaux de gestion des flux en matière de mobilité, de prévention des incivilités et d’amélioration de la sécurité publique (OCDE et al., 2025). La Côte d’Ivoire en fait partie de par son choix judicieux du déploiement dans le secteur routier des dispositifs numériques de surveillance (les caméras intelligentes, les radars automatiques et les systèmes d’identification numérique). Ce choix de l’État ivoirien s’inscrit dans sa ferme volonté politique de lutter contre l’incivisme routier devenu un épineux problème structurel.

Il ne pouvait en être autrement, parce que l’incivisme routier entendu comme l’ensemble des comportements déviants des usagers de la route en infraction avec les normes établies (excès de vitesse, non-respect du code de la route, stationnement anarchique, etc.) s’avère un véritable facteur majeur d’insécurité urbaine. Plusieurs travaux (F. Akindès, 2011 ; K. N’guessan & M. Kassi, 2021) expliquent cela par le fait que ces pratiques traduisent une crise de la régulation sociale, dans un contexte de recomposition post-crise où les normes d’autorité sont fragilisées. Face à ces défis, les autorités ivoiriennes investissent dans les outils numériques supposés renforcer la régulation en misant sur une transformation des comportements par la technologie. Cette dynamique technologique n’est toutefois pas typique à la Côte d’Ivoire. Des chercheurs comme A. Kiyindou et al. (2022) à l’échelle régionale ont montré à juste titre que l’intelligence artificielle (IA) et les TIC sont au fur et à mesure mobilisées dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne pour répondre aux défis d’urbanisation, de mobilité et de sécurité. Ils insistent sur le fait que l’appropriation de toutes ces technologies repose sur leur capacité à s’adapter aux réalités locales, marquées par des infrastructures fragiles, une densité urbaine forte et une faible littératie numérique. Ces auteurs plaident pour des solutions technologiques inclusives, simples et robustes qui prennent en compte les contraintes sociales, techniques et économiques propres aux sociétés africaines.

Or, la majorité des études sur l'usage des TIC dans le secteur de la mobilité privilégie une lecture techniciste et descendante des dispositifs en insistant sur leur efficacité opérationnelle ou la perception qu'en ont les opérateurs et les institutions (C. Ghorra, 2015). Quand très peu d'analyses sociologiques aborde la question du regard social porté par les usagers ordinaires et les acteurs de la sécurité sur ces outils numériques.

Il se dégage de toutes ces approches divergentes ci-dessus évoquées une incompréhension de l'impact réel des technologies caractérisées par l'intelligence artificielle (IA) et les TIC sur les comportements et la légitimité des politiques publiques.

Aussi cette présente étude questionne-t-elle les perceptions que se font les autorités en charge de la gestion de l'incivisme routier et les usagers de la route des technologies notamment les TIC mises en place pour endiguer l'incivisme routier dans le contexte ivoirien. Elle part pour ce faire d'une hypothèse générale selon laquelle : l'efficacité des dispositifs numériques dépend autant de leur performance technique que de la manière dont ils sont perçus, compris, acceptés ou rejetés par les différents acteurs sociaux. Les questions de recherche qui en résultent tout naturellement sont les suivantes :

- Quelles sont les perceptions des populations de l'instauration des technologues ou des outils numériques dans la régulation routière dans le contexte ivoirien ? En d'autres termes comment les autorités en charge de la gestion de l'incivisme routier, ainsi que les usagers de la route perçoivent-ils l'impact réel de l'introduction de ces technologies sur les comportements sur les routes ?

L'objectif de cette étude est donc de connaître les perceptions des populations de l'impact de l'usage des TIC sur la gestion de l'incivisme routier dans le contexte ivoirien.

Cette étude de par son objectif s'inscrit dans une double approche. D'une part, elle mobilise les apports de la théorie des représentations sociales (D. Jodelet, 1989) pour analyser les perceptions collectives et d'autre part, elle s'appuie sur la théorie de l'appropriation des technologies (F. De Vaujany, 2005 ; M. Akrich, 1998) pour explorer les modalités concrètes d'usage des TIC.

Pour la rigueur scientifique et la meilleure compréhension de notre démonstration, le plan de notre analyse s'articule autour de trois parties, à savoir : le cadre théorique et méthodologique de notre étude, les résultats obtenus et la discussion de ces résultats.

1. Cadre théorique et méthodologique de l'étude

1.1. Cadre théorique

Notre présente étude s'inscrit dans une approche sociotechnique de la gouvernance, mobilisant la théorie de l'appropriation sociale des technologies (F. De Vaujany, 2005) et elle s'appuie sur les concepts de perception sociale et de légitimation des outils numériques dans l'espace public. En effet, selon la théorie de l'appropriation sociale des technologies (F. De Vaujany, 2005), l'usage d'une technologie ne peut être réduit à ses fonctionnalités techniques. L'usage dépend fortement du contexte social, des représentations collectives et des rapports de pouvoir dans lesquels cette technologie est insérée. Autrement dit, une innovation technologique comme les TIC ne devient un outil de gouvernance efficace que si elle est intégrée, acceptée et donc un sens lui est accordé par les usagers et les acteurs concernés. Ainsi, dans le domaine de la gouvernance routière, cette lecture sociotechnique permet d'interroger non seulement les effets des objectifs des TIC sur la régulation du trafic, mais surtout leur réception par les citoyens. D'ailleurs M. Akrich (1998) dit cela en ces termes : « *les technologies embarquent des visions du monde* », c'est-à-dire qu'elles sont porteuses d'une idéologie, d'un modèle d'organisation sociale et leur efficacité dépend de la façon dont les acteurs s'en approprient, les interprètent ou alors leur résistent. Aussi l'approche par les perceptions sociales telle que développée par D. Jodelet (1989) nous permet de comprendre que les TIC ne sont pas des solutions neutres, mais plutôt des objets sociaux investis d'émotions, de jugements moraux et de valeurs. Dans cette optique, les perceptions des populations sur les TIC utilisées pour lutter contre l'incivisme routier peuvent révéler des tensions entre l'intention politique et l'usage quotidien, mais également entre la norme imposée et la pratique vécue.

Il apparaît dès lors que le cadre théorique de cette étude croise les apports de la sociologie des techniques, de la psychologie sociale des représentations, et des études sur la gouvernance territoriale. Il se fonde sur l'hypothèse selon laquelle l'efficacité des TIC dans la gestion de l'incivisme routier dépend moins de leur sophistication technique que de la manière dont elles sont perçues, comprises et légitimées par les usagers.

1.2. Cadre méthodologique

Le cadre méthodologique de cette recherche repose sur une démarche mixte. Elle combine en effet des outils quantitatifs et qualitatifs en vue de croiser les données empiriques et d'obtenir une compréhension riche et nuancée des perceptions des acteurs.

L'échantillon des populations étudiées est de 150 individus constitués des usagers de la route (conducteurs, piétons, passagers) et des autorités en charge de la gestion de l'incivisme routier (gestionnaires de transport, fonctionnaires de l'administration publique).

Le choix de cet échantillon sciemment diversifié vise à recueillir des points de vue contrastés et représentatifs des principales catégories concernées par la gestion de l'incivisme routier.

Ainsi, sur le plan quantitatif, un questionnaire a été administré aux usagers pour recueillir leurs perceptions de l'impact des TIC sur la sécurité routière, la fluidité du trafic et le respect du code de la route. Leurs réponses ont été traitées à l'aide de statistiques descriptives (fréquences, pourcentages) afin de faire ressortir les tendances dominantes.

Aussi sur le plan qualitatif, des entretiens semi-directifs ont été menés auprès des agents de la sous-direction de la coordination de l'intégration des opérations de transports terrestres de la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTC), ainsi qu'auprès des responsables de structures impliquées dans la régulation du transport notamment l'Office de la Sécurité Routière (OSER). L'ensemble de ces entretiens a permis d'explorer en profondeur les enjeux institutionnels, les représentations et les résistances probablement rencontrées dans la mise en œuvre des dispositifs en matière de TIC.

Le recueil des données s'est étendu sur une période de deux mois dans la ville d'Abidjan choisie pour constituer le terrain d'enquête dans ce cadre, parce qu'elle est l'épicentre du trafic routier en Côte d'Ivoire. L'attention particulière par ailleurs a été mise sur l'éthique de la recherche, notamment par l'anonymisation des répondants, mais également par cette façon l'obtention de leur consentement éclairé et des réponses données en toute liberté.

Cette méthodologie permet de manière avantageuse de confronter les discours et les pratiques et d'éclairer les dynamiques sociales à l'œuvre dans l'appropriation ou le rejet des TIC en tant qu'instruments de lutte contre l'incivisme routier.

2. Résultats de l'étude

Les résultats sont relatifs aux caractéristiques socio-démographiques des enquêtés, aux indicateurs qui comprennent : les expériences et comportements sur la route et les perceptions des mesures de sécurité et infrastructures et les propositions pour une meilleure sensibilisation contre l'incivisme sur les routes en Côte d'Ivoire.

2.1. Caractéristiques socio-démographiques des enquêtés

L'enquête a permis de collecter des informations sur les caractéristiques socio-démographiques des usagers de la route qui sont entre autres les conducteurs, les piétons et les passagers. La synthèse des caractéristiques socio-démographiques est présentée dans le tableau ci-dessous :

Tableau I : Caractéristiques socio-démographiques des enquêtés (N = 150)

Caractéristiques	N	%
Sexe		
Féminin	60	40
Masculin	90	60
Âge (ans)		
[18 à 25 [20	13
] 26 à 35 [20	13
] 36 et 50 [86	58
] plus de 50 [24	16
Catégories des usagers		
Conducteurs d'engins	75	50
Passagers	55	37
Piétons	20	13
Fréquence d'utilisation des routes		
Quotidiennement	80	53
Occasionnellement	25	17
Plusieurs fois par semaines	45	30

Source : Données de terrain, mars 2025

Ce tableau montre que les caractéristiques socio-démographie mises en exergue par cette étude sont en particulier l'âge, le sexe, la catégorie socio-démographie des usagers, ainsi que leur fréquence de praticité des itinéraires ou des routes.

2.1.1. Catégorie socio-démographique ou professionnelle

L'âge, le sexe et les types des personnes enquêtées sont exposés dans cette rubrique.

2.1.1.1. Sexe et l'âge

L'âge des enquêtés varie de 18 à plus de 50 ans. Dans les détails, des usagers ont un âge compris entre 36 et 50 ans (58%, n = 86), certains ont plus de 50 ans (16%, n = 24) et des usagers âgés de 18 à 25 ans (13%, n = 20), de 26 à 35 ans (13%, n = 20) ont participé à cette étude.

S'agissant du sexe, les hommes représentent plus de la moitié des enquêtés avec une proportion de 60% (90/150) contre 40% (60/150).

2.1.1.2. Types des personnes enquêtées

Les usagers que nous avons rencontrés se répartissent en trois principales catégories à savoir les conducteurs d'engins à 4/3/2 roues (50%, n = 75), des passagers (37%, n = 55) et des piétons (13%, n = 20).

2.1.2. Fréquences de praticité des itinéraires ou routes

Pour ce qui est des fréquences d'utilisation des itinéraires ou routes par les populations interrogées, il a été relevé que des individus, à hauteur de 53% (80/150), sont *quotidiennement* sur les routes. L'adverbe « *occasionnellement* » est le vocable que des interviewé.e.s (17%, n = 25) ont utilisé pour décrire leur fréquence d'utilisation des itinéraires / routes. « *Plusieurs fois par semaines* » est l'expression que des enquêté.e.s (30%, n = 45) ont choisi pour présenter leur fréquence d'utilisation des routes. Toutes les données ci-dessus exposées sont consignées dans le tableau suivant.

2.2. Perception des populations sur les réseaux routiers et les technologies

La perception des populations porté sur les réseaux routiers et les technologies mis à disposition.

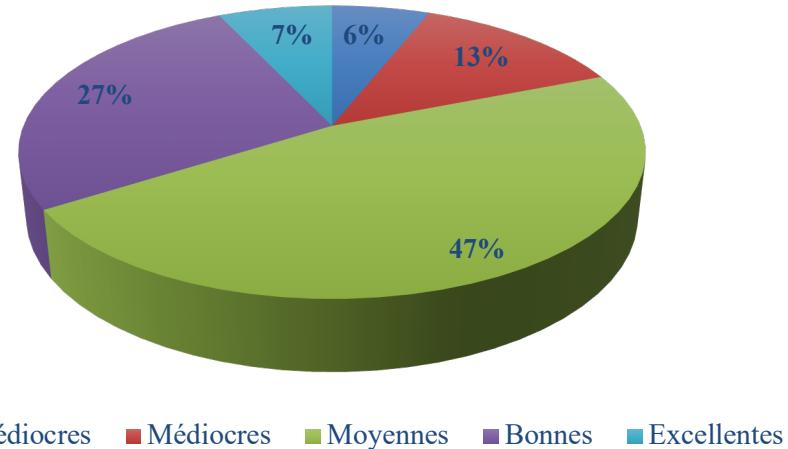
2.2.1. Perception sur les infrastructures routières

Dans le prolongement des changements dans le paysage routier observés par certaines personnes rencontrées dans le cadre de cette étude, elles ont fourni également une appréciation sur l'état des infrastructures routières. Dans l'ensemble, les personnes interrogées ont relevé ce qui suit : « *Création de nouvelles infrastructures routières (routes, points, échangeurs), reprofilages lourds, réparations des nids de poulets, etc.* », « *Réhabilitation de certaines voies interurbaines* », « *Plus de chaussées avec du bon bitume, plus d'éclairage, plus de panneaux de signalisation* », « *Réduction des nids de poules* », « *Installation feux tricolores, entretien et reprofilage des routes* », « *Bitumage de certaines voies, installation des radars.* », « *Amélioration des infrastructures routières* », « *Pose d'enseigne lumineuse et de bandes blanches* », « *Bitumage, création d'échangeurs, les caméras et radars.* », « *Revêtement de certaines voies, signalisation etc.* », « *Revêtement de la route* », « *réfection des voies dégradées* », « *La présence de caméra vidéo surveillance sur les routes* », « *Le bitumage des voies* », « *Des routes secondaires ont été créées. Cela désengorge les grands axes.* », « *Revêtements de certains axes routiers tels Daloa - Issia* », « *Tracé de quelques bandes sur la voie express de Songon* », « *La fluidité du trafic, un meilleur état des routes vers l'intérieur* », « *Réfection des voies bitumées* », « *Des routes neuves émergent un peu de partout* », « *Création d'arrêt temporaire pour les véhicules de transport en commun et bus* », « *Il y a plus de routes bitumées* », « *Plusieurs ouvertures de routes secondaires* », « *Colmatage des nids de poule* », « *Construction de pont* », « *Amélioration des voieries et éclairage* », « *Les feux tricolores sur les voies* », « *Routes réhabilitées, éclairage public sur plusieurs axes allant jusqu'à certains campements, les panneaux de signalisation, surtout le système des radars.* », « *Matérialisation*

des voies », « remblais des nids de poule », « quelques échangeurs et des routes à réfection dans certaines villes de l'intérieur du pays. », « La qualité de la voirie et des panneaux de signalisation », « Certaines routes ont été refaite. Des trous fermés », « Installation de feux tricolores, tracé de bandes blanches », « Réfection des voies dégradées (Marcory, Autoroute du nord), fermetures des nids de poules (Treichville) ».

De manière générale, la qualité perçue des infrastructures routières (itinéraires, signalisation, éclairage, trottoirs) par les populations est diversement appréciée. Le graphique 3 ci-dessous résume l'appréciation portée sur la qualité des infrastructures routières par les interviewé.e.s.

Graphique III: Appreciations sur la qualité des infrastructures routières



Source : Données de terrain, mars 2025

Comme nous le constatons sur la figure, la qualité des infrastructures routières est « *moyenne* » pour certaines personnes rencontrées (47%, n = 71). 27% des enquêté.e.s soit 40 sur 150 trouvent « *bonne* » la qualité des infrastructures. Par ailleurs, 13% (19/150) ont estimé « *médiocre* » la qualité des infrastructures routières dans le pays.

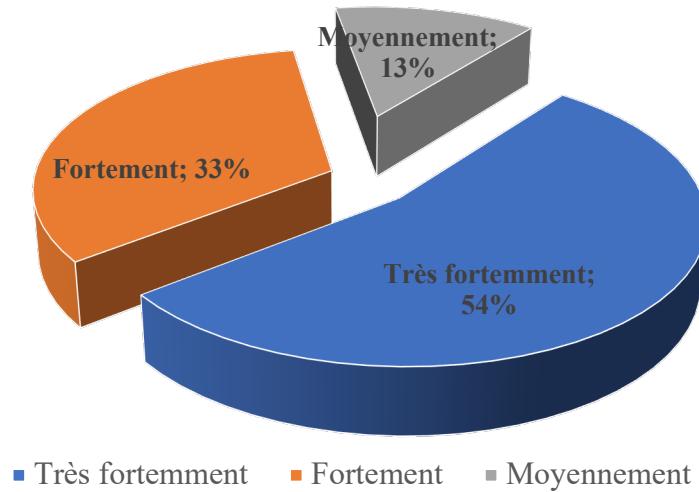
2.2.2. Perception sur les comportements des usagers de la route

Par ailleurs, la survenue de l'insécurité sur les routes est due, pour les interviewé.e.s, aux comportements peu catholiques des usagers. Les raisons expliquant le non-respect des règles de conduite sur les routes selon les populations rencontrées sont :

- | | |
|--|--------------------------------------|
| L'incivisme | L'inattention de la part des usagers |
| Le non-respect des lois | L'immaturité de usagers |
| Le manque de formation | La corruption des acteurs du secteur |
| L'indiscipline des usagers | Le manque de temps |
| La négligence | L'influence des autres usagers |
| La méconnaissance des règles de la route | La non tolérance sur les routes |
| L'absence de sanctions strictes | Le stress |

Ainsi, certain.e.s enquêté.e.s (54%, n = 81) croient-ils / elles « *très fortement* » que la vitesse, le non-respect du code de la route, l'usage du téléphone au volant, etc. sont à la base de l'insécurité sur les routes à Abidjan. Quant aux autres, ils/elles estiment à 33% (50/150) « *fortement* » et « *moyennement* » (13%, n = 19) que l'insécurité routière est due à ses facteurs.

Graphique II: Facteurs de l'insécurité routière exprimés : la vitesse, le non-respect du code de la route, l'usage du téléphone au volant.

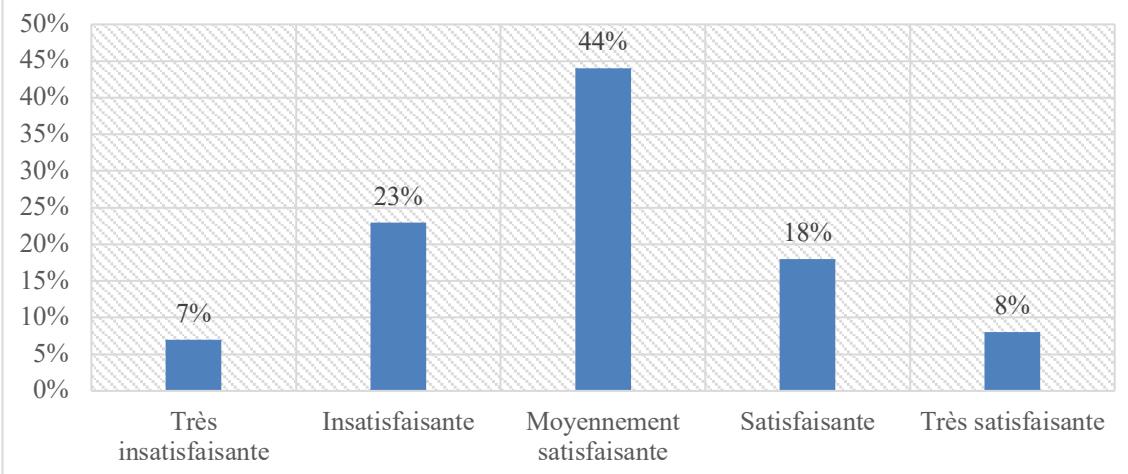


Cette situation de non-respect du code de la route et autres interdictions n'est pas sans conséquences dommageables sur les routes. Les personnes que nous avons rencontrées, dans le cadre de cette étude, nous ont rapporté avoir été témoins (48%, n = 72) et victimes (31%, n = 47) d'accidents sur la route à Abidjan. Par contre, 21% soit 31 des enquêté.e.s ont soutenu n'avoir pas été victime et/ou témoin d'accidents sur la route.

2.2.3. Perception sur la sécurité routière

À partir des expériences vécues, la sécurité globale sur les routes à Abidjan est diversement appréciée par les usagers. Elle est « *moyennement satisfaisante* » selon 44% (66/150) des enquêté.e.s. Des usagers ont qualifié de « *insatisfaisante* » (23%, n = 32), « *très insatisfaisante* » (7%, n = 13) la sécurité globale routière. À l'inverse, d'autres usagers qualifient de « *satisfaisante* » (18%, n = 27) et « *très satisfaisante* » (8%, n = 12) la sécurité routière globale à Abidjan.

Graphique I : Appréciation globale de la sécurité sur les routes à Abidjan



Source : Données de terrain, mars 2025

Par ailleurs, la nature des accidents que les victimes et les témoins ont relevé, est majoritairement les collusions entre engins, entre engins et piétons, entre engins et animaux. Pour juguler cela, l’État ivoirien a pris des mesures et interdictions pour sécuriser les déplacements sur les voies à Abidjan et à l’intérieur du pays. Les interviewé.e.s ont donné leurs perceptions des mesures de sécurité prises par les gouvernements.

Les mesures de sécurité routière arrêtées par l’État de Côte d’Ivoire ont été rendues publiques via des campagnes de sensibilisation à l’endroit des populations ivoiriennes. Ainsi, par le vocable « *oui* », les personnes interrogées, dans cette recherche, ont-elles mentionné à hauteur de 77% (116/150) avoir été informées des mesures prises pour améliorer la sécurité routière via des campagnes de sensibilisation. Cependant, elles étaient au nombre de 34 individus soit 23% des enquêté.e.s à affirmé par « *non* » qu’ils n’ont pas été informés des mesures prises pour améliorer la sécurité routière via des campagnes de sensibilisation.

Pour s’assurer que les personnes exposées aux campagnes d’informations ont retenu ou mémorisé des éléments constitutifs des mesures de sécurité sur les routes, nous avons cherché à connaître quelles mesures de sécurité elles trouvent les plus efficaces. Elles ont estimé, dans leur grande majorité, ce qui est consigné dans le tableau 2.

Tableau II : Mesures de sécurité efficaces selon les interviewé.e.s

Mesures de sécurité jugées efficaces	Nombres de citation (n)	Fréquence d’apparition (%)
Limitation de vitesse stricte	54	53
Contrôles routiers réguliers	33	32
Sensibilisation via les médias	25	26
Amélioration de l’éclairage public	23	23
Formation à la conduite	36	35

Source : Données de terrain, mars 2025

Les mesures de sécurité routière efficaces selon les populations sont diverses. Elles croient, dans les faits, que ces mesures ont apporté des améliorations notables sur les routes. Concrètement, des enquêté.e.s (22%, n = 33) ont noté des changements « *significatifs* », certains interviewé.e.s (45%, n = 67) ont évalué « *peu significatifs* » les changements sur les routes malgré existence des mesures. Pour les autres, les changements n'existaient pas (22%, 33), quand 11% (17/150) des individus ont estimé « *ne pas savoir* ».

Pour les changements notables pour les personnes les ayant observés, ils se situent, de manière factuelle, au niveau des comportements de certains usagers de la route : « *Ralentissement en raison des radars* », « *Contrôle des pièces de véhicules* », « *La prudence de certains conducteurs* », « *Les conducteurs ont réduit le flux de dépassement entre les voitures.* », « *Radars, contrôle routier régulier* » etc.

2.2.4. Perception sur les technologies introduites dans la circulation routière

Malgré toutes les avancées que l'on a pu noter au moment de la réalisation de cette étude, les accidents étaient constatés sur les routes. Ainsi, comme mesure phare initiée par les autorités ivoiriennes fut l'intégration des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) dans la sécurité routière. Autrement dit, la vidéoverbalisation a été introduite dans la circulation routière à Abidjan et sur les grands axes à l'intérieur du pays. Sur ce point, nous avons sollicité l'avis des populations. Dans leur grande majorité (63%, n = 94), les interviewé.e.s ont affirmé que « *l'utilisation accrue des technologies (ex. : caméras de surveillance, systèmes intelligents de gestion du trafic) contribue à la sécurité routière* ». Les autres (20%, n = 30) croyaient que « *non, les technologies ne contribuaient pas à la sécurité routière* » et 17% (26/150) des personnes interrogées ont estimé « *ne pas avoir d'idées sur la question* ».

Les principales contributions de ces technologies dans la circulation que les interviewé.e.s ont notées sont les suivantes :

« *Elle contribue à 80%* », « *Contrôler, interroger et sanctionner les usagers* », « *L'utilisation des technologies contribuerait à ressortir les facteurs ou causes des accidents de la route afin d'agir sur ceux-ci pour réduire les accidents de la route et délinquance routière.* », « *Permettra de voir ce qui passerait inaperçu* », « *Quand on se sait surveiller on est plus prudent* », « *Réduire la vitesse* », « *Repérage des contrevenants et sanctions* », « *Verbalisation permet de respecter un peu les feux rouges* », « *Elle pourrait servir à interroger les indélicats dans un bref délai* », « *Contrôle des vitesses* », « *Elle détecte les infractions et permet d'identifier les fautifs* », « *Avec les caméras et radars on assiste à des contraventions qui font que conducteur essaient de respecter* », « *Ça permet de limiter la vitesse* », « *Contrôle de la vitesse* »,

« Caméras permettraient d'épingler les auteurs de certains accidents plus facilement et de les sanctionner », « Amener les conducteurs à l'ordre », « Elle permettrait de situer les responsabilités en cas d'accident. », « Disciplinés certains automobilistes », « Permet de voir et connaître les mauvais usagers et surtout de rendre justice aux victimes en cas d'accidents », « Elles permettent d'identifier les causes des insécurités et apporte des solutions adéquates », « La peur de payer les amandes de vitesse emmène les conducteurs à faire beaucoup attention aux radars en réduisant la vitesse dans ces zones de radars », « Elles aideraient dans la sanction des mauvais usagers surtout dans la délivrance des amendes », « Les vidéoverbalisations nous obligent à rouler à des allures modérées », « Grâce aux caméras par exemple il y'a plus de contrôle du trafic routier et en cas d'accident les responsabilités sont visibles et mieux partagées », « La vidéo verbalisation aide à limiter l'excès de vitesse », « Cela conduirait les automobilistes à plus de prudence sur les routes », « Les caméras permettront de retrouver facilement les conducteurs indélicats », « Oui, elles permettent de mieux comprendre les faits localisés les mauvais conducteurs et fluidifier le trafic », « Les cameras par exemple, contribueront à un contrôle régulier, stricte, de l'état des conducteurs. Et les systèmes intelligents de gestion du trafic, vont permettre de réduire les déviations, occasionnant les accidents routiers », « On arrive à voir ce qui se passe sur les routes et accélère les interventions », « Permet de réduire les informations routières », « Cela aidera à mieux contrôler l'incivisme des conducteurs », « Décourager les excès de vitesse par les amendes », « Oui parce qu'elle permettra aux conducteurs de mieux prendre leurs précautions en conduisant », « Facilitation des constats d'accidents grâce aux vidéos, réduction des embouteillages », « Identifier et sanctionner les coupables », « Flasher l'immatriculation des véhicules hostiles à la discipline routière en vue d'infliger une amende aux conducteurs », « Réduction des accidents », « La peur de l'amende nous pousse à la prudence », « Détecter les mauvaises conduites », « Faciliter le repérer de fauteurs de trouble routier », « Caméra de surveillance pourrait permettre de traquer les personnes en infraction », « Gestion intelligente du trafic », « Visionner les causes lors des accidents », « Elles obligent les usagers à plus de prudence », « Elle permet d'identifier et d'appréhender les fautifs pour enfin les rappeler à l'ordre », « Traquer les usagers indisciplinés », « Identifier les mauvais conducteurs », « Ce sont des mesures dissuasives qui stimulent le respect du code de la route », « Cela permet aux conducteurs de faire plus attention au code de la route », « La peur de devoir plusieurs milliers de francs à l'Etat à la visite technique amène les conducteurs à faire plus attention », « Influer sur le conducteur pour réduire la vitesse ».

En outre, au niveau des comportements des usagers de la route, les personnes interrogées ont estimé à 49% soit 73/150 que « *l'utilisation des technologies n'a pas exacerbé les comportements indisciplinés sur les routes* ». Par contre, 26% des enquêté.e.s (40/150) ont soutenu le contraire.

De plus, s'agissant de l'influence que l'usage des technologies (caméras de surveillance, systèmes intelligents de gestion du trafic) aurait sur les facteurs économiques, les ivoirien.ne.s (35%, n = 52) croient que « *oui, l'utilisation des technologies a influencé les facteurs économiques* ». À côté de ceux-ci, 23% (35/150) des enquêté.e.s ont affirmé que « *non, l'utilisation des technologies n'a pas influencé les facteurs économiques* ». Le reste des personnes interrogées (42%, n = 63) a affirmé « *je ne sais pas* ».

Les principales influences relevées par les enquêté.e.s étaient : « *Les agents de l'État (services publics du transport, agents de police de la circulation routière), les opérateurs des technologies misent plus leurs gains que sur les mécanismes d'amélioration des comportements des conducteurs pour leur gain économique* », « *Les caméras de surveillance routière participent à la recette fiscale* », « *Les contraventions rentrent directement dans les caisses de l'état et non dans les poches d'indélicats* », « *Les infractions sont payées par les individus cela fait rentrer des fonds* », « *Parce que l'état est plus préoccupé à remplir sa caisse qu'à sensibiliser ceux qui sont en faute* », « *Le paiement des contraventions renfoule les caisses* », « *Des sanctions parfois imaginaires pour gonfler les caisses de l'état* ».

2.2.6. Perception sur la sensibilisation contre l'incivisme sur la route

Sur le plan de la sensibilisation à la sécurité routière, les ivoirien.ne.s se sont prononcé.e.s sur la question. Pour la grande majorité des enquêté.e.s (46%, n = 69), « *la sensibilisation à la sécurité routière et la façon dont elle est pratiquée au quotidien dans le transport étaient influencées par ces technologies* ». Quant au reste des personnes ayant répondu aux questions, elles ont estimé à 28% (42/150) que « *la sensibilisation à la sécurité routière et la façon dont elle est pratiquée au quotidien dans le transport ne sont pas influencées par ces technologies* » et 26% (39/150) des enquêté.e.s ont choisi « *je ne sais pas* ».

3. Discussion

L'objectif de l'étude était d'explorer les perceptions des populations de l'impact de l'usage des TIC sur la gestion de l'incivisme routier dans le contexte ivoirien. L'hypothèse de départ stipulait que l'efficacité des dispositifs numériques dépend autant de leur performance technique que de la manière dont ils sont perçus, compris, acceptés ou rejetés par les différents

acteurs sociaux. Les données empiriques que nous avons collectées confirment globalement cette hypothèse en mettant en exergue que l'introduction des TIC dans la régulation routière en Côte d'Ivoire ne produit d'effets durables que si les usagers en partageant les finalités en acceptent la légitimité.

3.1. Perceptions sociales et représentations sociales des TIC

Les résultats révèlent, à la lumière de la théorie des représentations sociales de D. Jodelet (1989), des représentations ambivalentes des TIC dans le cadre de la sécurité routière en Côte d'Ivoire. Les enquêté.e.s, dans leur grande majorité, ont reconnu le rôle des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) dans la dissuasion des comportements à risque sur les routes ivoiriennes. Cela traduit ainsi une représentation des technologies comme « vecteurs de discipline ». Une telle affirmation rejette les travaux de S. Moscovici (1961) au sujet de la manière dont les innovations s'insèrent dans les imaginaires sociaux via des processus d'objectivation et d'ancrage chez les individus.

Par contre, une partie tout aussi significative des enquêté.e.s (26%) ont soutenu que les comportements inciviques persistent voire s'aggravent. Cette perception laisse apparaître une tension entre la norme technique imposée par l'État de Côte d'Ivoire et les pratiques routières socialement ancrées. Selon M. De Certeau (1990), les usagers développent parfois des tactiques de contournement face aux dispositifs de contrôle. Cette disposition d'esprit apparaît comme une forme de résistance culturelle à la norme dans le champ de la sécurité routière.

3.2. Appropriation ou rejet des dispositifs technologiques

Processus individuel et collectif notamment cognitif, culturel et social, la notion d'appropriation renvoie à la fois au rapport aux objets techniques, et à la sociologie des techniques qui met en évidence le rôle actif des usagers dans la construction sociale des technologies et de leurs usages. Auparavant, elle a été élaborée dans le cadre d'une réflexion sociopolitique en vue de faire ressortir l'autonomie que l'usager peut démontrer vis-à-vis des objets techniques.

Dans cette même veine, elle s'est inscrite dans une double filiation. Premièrement, celle de la notion marxiste d'appropriation des moyens de production, visiblement des machines, dans un refus d'aliénation dénoncée jadis par les luddites. Deuxièmement, celle empruntée à la sociolinguistique, d'appropriation de la langue par ses locuteurs. Cette ascendance a trouvé échos dans la théorie littéraire et la théorie de l'art qui s'est notamment nourrie des idées de M. De Certeau (1990) sur les rapports entre consommation et production. Pour ce dernier, les usagers agissent en tacticien face au déploiement des stratégies industrielles où leurs moyens sont plus modestes et leur champ d'action, plus restreint.

Dans leurs différents travaux, M. Akrich (1998) et F. De Vaujany (2005), ces auteurs ont explicité ou ont rendu digeste la théorie de l'appropriation. Celle-ci permet de comprendre pourquoi malgré une reconnaissance initiale de leur utilité, les technologies perdent progressivement en pouvoir transformateur. Dans le cadre de notre étude, les résultats montrent que certains usagers adoptent des comportements d'acceptation passive voire opportuniste de la vidéoverbalisation. C'est-à-dire qu'ils acceptent la contrainte technique uniquement sous la menace d'une sanction.

Ce constat rejoint les critiques faites à l'approche technocentrale des politiques publiques. Selon B. Latour (1992), dans son travail sur les artefacts techniques, les objets techniques n'ont pas de pouvoir en soi. Autrement dit, ce sont les configurations sociales dans lesquelles ces objets sont insérés qui leur donnent sens et efficacité. C'est dire qu'une caméra seule n'éradique pas l'incivisme. C'est son articulation à des normes sociales, éducatives et symboliques qui la rend performante.

3.3. Les effets ambivalents des TIC sur la régulation sociale

La déconnexion entre efficacité perçue et changement comportemental durable sont abordées par nombre de travaux. Notre étude fait cas d'école. Les résultats révèlent que 63% des enquêté.e.s affirment que les TIC contribuent à la sécurité routière. Toutefois, les entretiens avec les responsables à la DGTTC, celles-ci soutiennent que certains usagers préfèrent désormais payer l'amende plutôt que modifier leurs comportements. Cela reflète ce que Bayart (1989) a appelé une domestication stratégique de la norme dans les sociétés africaines où les individus intègrent les règles sans forcément les intérioriser.

Aussi, les écrits de A. Kiyindou et al. (2022) confirment cette tendance dans plusieurs villes africaines. Ceux-ci montrent que le succès des innovations technologiques dans le secteur du transport dépend d'un enracinement local et d'une adéquation aux réalités culturelles et infrastructurelles. Le fait que dans notre étude, 42% des enquêté.e.s n'aient pas d'avis sur les effets économiques des TIC pourrait traduire cette distance cognitive face à des technologies perçues comme exogènes ou technocratiques.

3.4. Crise de légitimité des politiques publiques et communication institutionnelle

Notre étude, à travers ses résultats, a soulevé la crise de régulation post-crise politique en Côte d'Ivoire. Cette conclusion entre en corrélation avec les analyses de F. Akindès (2011) et K. N'Guessan & I. Kassi (2021). Pour eux, la fragilité des normes d'autorité accentue la méfiance des populations vis-à-vis des dispositifs de contrôle qui sont souvent perçus comme des instruments de fiscalisation plus que comme des moyens de sécurité collective. Le discours

critique sur les *amendes qui enrichissent l'État* montre une perception marchande de la régulation.

Par ailleurs, malgré les campagnes de sensibilisation, l'impact de la communication publique paraît limité. Il convient, à travers les actions, de co-construire les politiques de sécurité routière avec les usagers pour éviter une communication descendante, peu adaptée aux représentations sociales locales.

En clair, les résultats de cette recherche confirment que les TIC, bien que techniquement efficaces, ne suffisent pas à elles seules à enrayer l'incivisme routier. Si elles ne sont pas accompagnées d'une appropriation sociale, d'une communication inclusive et d'un renforcement de la légitimité de l'autorité publique. À la lumière des théories mobilisées, l'étude plaide pour une gouvernance participative de la sécurité routière où la technologie ne soit pas seulement un outil de surveillance, mais un vecteur de dialogue, d'éducation et d'inclusion.

Conclusion

Cette recherche s'est intéressée à la question de l'efficacité des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) dans la lutte contre l'incivisme routier en Côte d'Ivoire. Concrètement, elle a analysé les perceptions des populations et des autorités en charge de la régulation routière. Partant de l'hypothèse selon laquelle l'efficacité des dispositifs numériques dépend non seulement de leur performance technique, mais aussi de leur réception sociale, l'étude a mobilisé une approche méthodologique mixte combinant des enquêtes par questionnaire et des entretiens semi-directifs.

Les résultats obtenus mettent en lumière un tableau nuancé de la situation. D'un côté, la majorité des usagers reconnaît l'utilité des TIC notamment la vidéoverbalisation dans l'amélioration de la sécurité routière dans le pays. Cet outil est perçu comme un levier de dissuasion qui favorisent un meilleur respect du code de la route, en particulier, en matière de vitesse, de port de la ceinture ou de passage au feu rouge. Ils permettent également de retracer les circonstances des accidents et de renforcer la réactivité des autorités.

D'un autre côté, l'étude a soulevé une série de limites sociales, culturelles et politiques qui fragilisent l'appropriation des dispositifs technologiques. Une partie des usagers manifeste une forme de résistance passive en préférant s'acquitter des amendes plutôt que d'adopter durablement des comportements responsables.

D'autres expriment une méfiance vis-à-vis des intentions des autorités, en percevant ces technologies comme des instruments de fiscalisation plutôt que comme des outils de prévention.

Cette ambivalence est le reflet d'un déficit de légitimité de l'action publique, accentué par un contexte de fragilité normative, comme l'ont montré plusieurs études antérieures sur la régulation post-crise en Côte d'Ivoire.

L'analyse théorique, fondée sur la théorie des représentations sociales (D. Jodelet, 1989) et celle de l'appropriation des technologies (M. Akrich, 1998 ; F. De Vaujany, 2005), confirme que les usages et les effets des TIC ne sont pas linéaires ni universels, mais fortement dépendants des contextes sociaux, des normes culturelles et des représentations collectives. La technologie ne peut produire de changement durable que si elle est socialement investie, culturellement adaptée et politiquement légitimée.

En somme, l'étude conclut que l'intégration des TIC dans la régulation routière en Côte d'Ivoire constitue une avancée notable, mais qu'elle doit être accompagnée de dispositifs de sensibilisation continue, de dialogue avec les usagers, d'évaluation participative des politiques publiques et d'une gouvernance éthique et transparente. Le véritable enjeu n'est donc pas uniquement technologique, mais résolument communicationnel, social et institutionnel.

Ce travail ouvre ainsi la voie à des recherches futures sur les mécanismes d'appropriation des innovations numériques en Afrique, la perception des dispositifs de gouvernance technologique, ainsi que sur les liens entre incivisme, citoyenneté et transformation numérique.

Références bibliographiques

- AKINDÈS Francis, 2011, Côte d'Ivoire, la réinvention de soi dans la violence, Dakar, Codesria, 256 p.
- AKRICH Madeleine, 1998, « Les utilisateurs, acteurs de l'innovation ». *Éducation permanente* n°134. pp. 79-89.
- BAYART Jean-François, 1989, *L'État en Afrique : la politique du ventre*, Paris, Fayard, 439 p.
- BRETON Philippe et PROULX Serge, 2002, « Usages des technologies de l'information et de la communication », *L'explosion de la communication à l'aube du XXI^{ème} siècle*, Éditions la découverte, pp. 251-276.
- DE CERTEAU Michel, 1990, *L'invention du quotidien*, tome I : Arts de faire, Gallimard, 416 p.
- DE VAUJANY François Xavier, 2005, « De la pertinence d'une réflexion sur le management de l'appropriation des objets et outils de gestion », *De la conception à l'usage, Vers une gestion de l'appropriation des outils de gestion*, Paris, EMS, p.21-34.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, 2015, « La ville intelligente : vers un urbanisme numérique ? », *Villes et urbanité : regards croisés*, Paris : CNRS Éditions, pp. 123-142.
- JODELET Denise, 1989, *Les représentations sociales*, Paris, Presses Universitaires de France, Collection : "Sociologie d'aujourd'hui", 424 p.
- KIYINDOU Alain, CAPO-CHICHI Gilbert and AMESSINOU Kossi, 2022, « Intelligence Artificielle et mobilité en Afrique subsaharienne : contribution à l'analyse des applications du

domaine des transports et de la logistique », tic & société, [En ligne] (page consultée le 15/04/2025) <http://journals.openedition.org/ticetsociete/7359>.

LATOUR Bruno, 1992, « Where are the missing masses, sociology of a few mundane artefacts application/pdf icon », In Shaping Technology-Building Society, Studies in Sociotechnical Change, Wiebe Bijker and John Law (editors), MIT Press, Cambridge Mass, pp. 225-259.

MOSCOVICI Serge, 1961, La psychanalyse, son image et son public, Presses universitaires de France, 650 p.

N'GUESSAN Kouassi Anselme et KASSI-DJODJO Irène, 2021, « Causes et occurrences des accidents de la route en 2019 dans la commune de Port-bouët (Côte d'Ivoire) », Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé, [En ligne] (page consultée le 15/04/2025) https://retssa-ci.com/pages/Numero8/Nguessan_ans/TAP-Retssa-N%20E2%80%99GUESSAN%20K%20et%20al-DEC-2021.pdf.

Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE), 2015, Perspectives de l'économie numérique de l'OCDE, Éditions OCDE, Paris, [En ligne] (page consultée le 15/04/2025) <http://dx.doi.org/10.1787/9789264243767-fr>.

OCDE, BAD, UNOPS-Cities Alliance, CGLU Afrique, 2025, Dynamiques de l'urbanisation africaine 2025 : Planifier l'expansion urbaine, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, [En ligne] (page consultée le 15/04/2025) <https://doi.org/10.1787/cb26f4e2-fr>.

SCHERRER Florence Paulhiac, 2010, « Gouvernance urbaine et mobilité durable : les innovations territoriales en jeu », 50 questions à la ville, [En ligne] (page consultée le 15/04/2025) <https://books.openedition.org/msha/2682?lang=fr>.