

COMMUNIQUER AUTOUR DE LA PROBLEMATIQUE SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTALE DE L'USAGE DU GAZ BUTANE COMME CARBURANT PAR LES CONDUCTEURS DE TAXIS-VILLE DE YAMOUSOUKRO EN COTE D'IVOIRE.

SIKA Kouamé Prosper

Université Peleforo Gon Coulibaly Korbogo
ekandetresor@gmail.com

Résumé

La ville de Yamoussoukro, capitale de la Côte d'Ivoire, fait face à un défi croissant lié à l'utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis. Cette situation problématique présente des risques considérables pour la santé publique et l'environnement. Dès lors à partir d'une enquête de terrain basée sur une méthode mixte nous avons cherché à comprendre les motivations d'un tel comportement des conducteurs.

Les principaux résultats révèlent qu'une chaîne d'activités s'est développée autour de l'usage du gaz comme carburant entraînant ainsi des risques sanitaires et environnementaux. De même ; il est nécessaire et crucial pour l'État et les autorités locales de trouver des solutions durables pour améliorer la qualité de vie des populations et d'assurer une transition réussie vers des pratiques de transport plus durables.

Mots clés : *Communiquer, conducteur taxi ville, gaz butane, problématique environnementale, problématique sanitaire*

Abstract:

The city of Yamoussoukro, the capital of Côte d'Ivoire, faces a growing challenge related to the use of butane gas as fuel by taxi drivers. This problematic situation poses considerable risks to public health and the environment. Therefore, based on a field survey based on a mixed method, we sought to understand the motivations for such driver behaviour.

The main results reveal that a chain of activities has developed around the use of gas as a fuel, thus leading to health and environmental risks. Likewise; it is necessary and crucial for the state and local authorities to find sustainable solutions to improve the quality of life of the population and ensure a successful transition to more sustainable transport practices.

key words: *communicate, city taxi driver, butane gas; environmental issues, health issues*

Introduction

En Côte d'Ivoire, l'usage du gaz butane comme carburant par

les véhicules est interdit par la loi. En effet, la loi n° 92- 469 du 30 juillet 1992 condamne l'utilisation du gaz butane à des fins de carburant par les véhicules d'une peine d'emprisonnement de quinze jours à un an et/ou d'une amende de 100.000 à 500.000 FCFA. Cependant, les automobilistes de transport commun comme les conducteurs de taxis-villes dans la ville de Yamoussoukro en font un usage courant pour leurs activités à plus de trois quart.

Yamoussoukro, capitale politique de la Côte d'Ivoire, est un carrefour économique et social où le transport urbain joue un rôle crucial dans la mobilité des citoyens. Parmi les différents moyens de transport, les taxis-villes constituent un pilier essentiel, permettant de relier les quartiers et de faciliter les déplacements quotidiens. Dans ce contexte, l'utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis-villes de Yamoussoukro soulève des préoccupations majeures parmi lesquelles figure la question de l'impact environnemental et sanitaire des carburants utilisés par ces taxis. Autrement dit, bien que le gaz butane soit une alternative moins coûteuse et plus facilement accessible par rapport aux carburants traditionnels, son usage répandu pose d'importantes problématiques sanitaires et environnementales. D'une part, son usage peut entraîner des effets néfastes sur la santé des conducteurs et des passagers, ainsi que sur l'environnement local et d'autre part, les émissions de gaz à effet de serre, les risques d'explosion liés à une manipulation inappropriée, et les conséquences sur la qualité de l'air participent tous à un tableau complexe dont-il convient de s'interroger. Pourquoi cette pratique existe-elle alors que interdite par la loi ?quels sont ses impacts, et quelles sont les actions de communication initiées pour mettre fin à cette situation ? Sur la base de ces préoccupations, il convient également de s'interroger sur les conditions d'optimalité des actions, d'information de communication et ou de sensibilisation menées par les autorités pour résoudre durablement ce problème. En d'autres termes, comment améliorer la communication sur les enjeux sanitaires et environnementaux spécifiques à l'usage du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis-ville de Yamoussoukro ?

Dans ce contexte, il devient crucial de communiquer efficacement et de manière responsable sur la nécessité de sensibiliser les conducteurs de taxis, les usagers et les autorités locales sur les enjeux sanitaires et environnementaux associés à l'usage du gaz butane. Cette

démarche aborde une approche multisectorielle, intégrant les aspects techniques, réglementaires et de sensibilisation pour promouvoir des pratiques plus sûres et durables en mobilisant l'ensemble des acteurs concernés en vue d'améliorer non seulement la qualité de l'environnement, mais aussi la santé des populations dans cette localité.

Pour parvenir à ce travail, il a été structuré autour de quatre axes. Dans un premier temps, nous clarifions notre démarche méthodologique. Ensuite nous traitons de l'approche théorique, Dans une troisième partie, nous présentons les résultats de l'enquête et enfin, nous proposons une discussion à nos résultats.

1. Approche méthodologique

Le cadre spatial de cette étude est la ville de Yamoussoukro, capitale politique de la Côte d'Ivoire située au cœur du district de Yamoussoukro. Cette ville est confrontée à une forte croissance démographique de part sa situation géographique en plein centre du pays et ses nombreux atouts touristiques.

Pour atteindre notre objectif, nous avons opté pour une démarche mixte : qualitative et quantitative. Celle-ci s'est fondée sur quatre méthodes ; l'étude documentaire, l'observation participante, le questionnaire et le guide d'entretien.

La démarche mixte a permis d'explorer en profondeur les motivations, les perceptions, les connaissances et les besoins des usagers et des parties prenantes et les actions de communication et de sensibilisation à mener pour une solution durable. La technique de choix raisonné a été utilisée pour sélectionner les participants à l'étude. Cela implique de choisir délibérément des individus qui sont représentatifs de la population en tenant compte de leur implication directe ou avérée dans l'activité du gaz butane dans la ville de Yamoussoukro. Outre cela, la méthode du choix raisonné nous a permis d'interagir avec les personnes directement en lien étroit avec ce secteur d'activité et notre thématique et cela, à partir des critères suivants : appartenir à la population cible, être disponible et marquer de l'intérêt pour l'étude.

Pour notre échantillon, il se compose de conducteurs de taxis à gaz, de responsables d'espaces de transvasement de gaz, de vendeurs de

gaz, des usagers de taxis roulant au gaz, et des autorités locales et administratives. (Ministère du Transport, sante, mines et énergie, sapeur pompier Ministère de l'environnement, service technique mairie). En clair, il ressort de notre échantillon un total de (203) enquêtés dont 167 individus à l'aide du questionnaire et (36) personnes par entretien, soit un total de 239 personnes

Par ailleurs, l'étude a été conduite dans le courant du dernier trimestre de l'an 2023. Au terme des échanges, les discours des enquêtés ont été analysés à l'aide de l'analyse de contenu ayant permis de retranscrire le contenu des discours et de dégager les points clés en fonction des catégories et perceptions des répondants. Il a ensuite été procédé à leur rangement selon les objectifs de l'étude. Les données collectées ont été saisies et traitées à l'aide de tableur Excel (2016), cependant les tableaux ne sont pas représentés ici.

2. Cadre Théorique

Le cadre théorique convoqué pour sous tendre ce travail est celui de la théorie des parties prenantes. En effet, cette activité de part sa pratique et de ses implications entraîne la participation et l'interaction des acteurs ; composantes et entités qui sont liés de près ou de loin à cette situation. Car au delà des conducteurs de taxis et propriétaires, de vendeurs de gaz et propriétaires des dispositifs de transvasement, d'usagers de taxis roulant au gaz ; il s'agit également des autorités locales et administratives travaillant dans ce domaine d'activité ou liées de part leur profession et responsabilité .Cette situation appelle donc à une synergie de presque toute les composantes de la population, car les effets sont destructeurs tant sur la santé des populations que sur leur cadre de vie. C'est en cela que nous les qualifions de parties prenantes.

De part sa définition, une « partie prenante ou stakeholder en anglais » est définie par R. Freeman comme « tout individu ou groupe qui peut affecter ou être affecté par l'accomplissement des objectifs d'une organisation » (Freeman, 1984 : 25). Ce qui signifie qu' une partie prenante exerce une certaine autorité sur le fonctionnement de l'organisation de part sa décision, sa direction et voire sa stratégie de management. D'où une conception fondée sur une négociation constructive où l'on s'arrange pour que chacune des parties prenantes

trouve son intérêt à coopérer. C'est un modèle de gouvernance négocié et donc participatif.

Ce processus qui agit en termes de prise de décision participative basée sur le dialogue, doit intégrer une part de responsabilité ; d'éthique dans la gestion de l'usage de ce produit (expansible et susceptible de détruire des vies humaines et leur environnement) ; le gaz butane. De même, il ressort clairement que la communication faite autour de cette loi a été unilatérale et avec les médias de masse prônant l'information au lieu d'inclure des actions de communication participative.

Ainsi, la théorie des parties prenantes fondée sur la communication participative s'avère nécessaire dans la résolution de ce problème sur les risques sanitaires et environnementaux de l'usage du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis-ville de Yamoussoukro en Côte d'Ivoire.

3. Présentation et analyse des Résultats

1. États des lieux

L'utilisation du gaz en tant que carburant par les véhicules notamment les taxis est une pratique qui tend à se généraliser car de nombreuses villes de la Côte d'Ivoire vivent ce phénomène.

Ainsi, Les résultats du terrain d'enquête nous ont permis d'enregistrer plus de 4.00000 axes exerçant sur le territoire de la ville de Yamoussoukro dont plus de trois quarts roulent au gaz. En outre, les lieux de transvasement de vente de gaz sont au delà de 300 sites dont les quartiers de N'zuessy (220lgts) et Djoulabougou qui concentrent plus de la moitié 200.

Par ailleurs environ 5 à 6 bouteilles de gaz B6 sont utilisées par les conducteurs pendant une charge de travail qui commence de 5h00 à 22h.

Enfin, des personnes ayant appris sur le tas le transvasement du gaz se chargent de remplir les bombonnes des taxis. Autant de réalités qui sont sources de risques sanitaires et environnementaux et qui nécessitent des actions de sensibilisation d'éducation et de communication.

Cet état des lieux nous aide à présenter les résultats de nos analyses de terrain.

2. Contexte de l'utilisation du gaz comme carburant par les taxis ville

L'utilisation du gaz comme carburant apparaît selon les résultats de nos enquêtes dans les années 2010 et devient beaucoup plus significatif en 2013 lorsque le rapport entre le prix de l'essence et du gasoil élevé, ne permettait plus d'honorer les charges tandis que l'exercice fait avec la bouteille de gaz donnait des recettes meilleures. Ainsi sur 99% des véhicules roulant au gaz, plus de 87% fonctionnent ainsi depuis 2013.

Pour ces répondants, 30-40litres de carburant ne permettait pas de faire la journée alors que 6 bouteilles de gaz B.6 pouvaient couvrir la charge journalière de travail.

Ce rapport des coûts, à conduit les propriétaires des taxis-communaux à utiliser le gaz butane en remplacement du carburant le moins cher qui est le gasoil, On finit par comprendre que l'objectif d'une recette maximale de 26.000 Francs CFA, a prit le dessus sur les règles mises en place par l'état de Côte d'Ivoire afin d'assurer les nombreuses charges d'exploitation auxquelles ils sont confrontés.

Par ailleurs, l'exigence des recettes aux conducteurs à chaque descente : 13.000frs pour la journée (5h00-13h) et également la même somme ; de l'après-midi jusque tard dans la nuit (13h-22h) est la cause du basculement total vers le gaz. De même, 100% des conducteurs roulant au gaz affirment avoir reçu les taxis avec les bombonnes installées par les propriétaires et confirment que cela leur est profitable.

En clair, il ressort que le choix opéré par les propriétaires et les conducteurs de taxis est fondé sur des raisons économiques et donc de profits, causes du basculement total au gaz.

Cependant, qu'en est-il du dispositif et des matériels utilisés pour permettre aux taxis d'avoir le gaz s'il est clair que la quasi-totalité des taxis fonctionne au gaz ?

2.1 Matériels et dispositifs d'usage pour transvaser le gaz

S'agissant des matériels et dispositifs d'usage, le constat est que les lieux de dépôt et de stockage de gaz constituent un risque d'incendie et d'explosion pour les usagers et riverains.

En effet, dans le cadre de cette enquête, nous avons constaté que les sites de transvasement sont installés partout dans la ville. Sur les 20 enquêtés, presque tous travaillent dans des conditions déplorables, avec un espace construit en bois et des appareils exposés à même le sol couvert de poussière. De plus, ils sont visibles par tous et installés devant des habitations où des lieux de commerce (boutique, restaurant, maquis)

Les utilisateurs sont des personnes n'ayant aucune formation et qui travaillent sans outils de protection comme des (masques de protection, combinaisons et gants). Aussi, avons-nous vus les bouchons qui servent de fermeture aux bouteilles jonchés les espaces. En outre, ces endroits pullulent des odeurs de gaz. Enfin les bombonnes et les fils de raccordement sont visibles dans les taxis. Cette situation montre la précarité du dispositif et du matériel. Toute chose qui fait croire que la population court un danger perpétuel face à ce phénomène. En témoignent ces propos, de deux enquêtés :

« Quand vous empruntez un taxi, ou qu'un taxi vous dépasse ... vous sentez l'odeur de gaz ». Alice K. (étudiante) et Touré M. (enseignante)

2.2 Perception des usagers de taxis roulant au gaz

De l'avis des usagers des taxis, la ville de Yamoussoukro est majoritairement caractérisée par la présence de taxis roulant au gaz à 98% et de dire que *« cela n'est un secret pour personne », même les autorités le savent* ». K. Eric (opérateur économique)

Cependant, un nombre insignifiant d'usagers soit 1.7% disent ne pas avoir connaissance des taxis roulant avec le gaz butane.

Par ailleurs les 98% d'enquêtés qui disent avoir connaissance de ce que les taxis roulent pour la plupart au gaz, affirment que le choix d'emprunter ces taxis relève de problèmes financiers. Car pour eux le tarif de 200frs est abordable. Ces résultats sont illustrés par les propos suivants :

« ... On ne peut rien faire et puis on n'a pas de choix » K.Noel. (Agent de santé).

Ces propos sont appuyés par un responsable syndical de transporteur de taxis, *« Il devient rare de trouver actuellement des taxis au gasoil' »*.

Dès lors, le cadre de l'utilisation du gaz à partir des raisons, des dispositifs et matériels et de la perception des usagers amènent à réfléchir sur les effets et risques auxquelles les populations sont soumises.

3. Connaissance des risques liés à l'usage du gaz comme carburant

Les conditions d'utilisation du gaz comme carburant par les taxis communaux de Yamoussoukro produisent des risques qui nécessitent d'être présentés.

Ainsi, les résultats de l'enquête donnent 81%, des enquêtés connaissant les risques sanitaires et environnementaux ; tandis que 16% disent ne pas savoir de quoi il est question et 3% sont restés neutres.

Toutefois, en ce qui concerne les risques, le dépouillement des fiches nous montre que seulement 76% des usagers ont une compréhension claire des effets sur la santé et sur l'environnement, tandis que 24% ont des connaissances limitées sur ce sujet. A ce niveau, le taux de 24% de connaissances limité aux risques liés à l'usage du gaz comme carburant constitue un danger tant au niveau des usagers que de la population à cause des effets néfastes sur la santé et l'environnement.

Si le risque sanitaire désigne le risque, immédiat ou à long terme, représentant une menace directe pour la santé des populations et nécessitant une réponse adaptée du système de santé. Il dépend de la nature du contaminant ou polluant, de sa toxicité, de la durée et de l'importance de l'exposition de l'homme.

Ici, pour ce qui concerne l'exposition continue au gaz butane pour la santé humaine, les enquêtés, c'est à-dire 88% sont conscients des risques d'intoxication pouvant entraîner des problèmes respiratoires, des maux de tête, des irritations des yeux et de la peau, également des démangeaisons et des inflammations. Ce qui revient à dire que l'usage du gaz comme carburant expose les populations aux maladies.

S'agissant des risques environnementaux, les perceptions qu'ont les enquêtés sont les suivantes : la majorité, c'est dire 82% pense que le gaz butane utilisé par les taxis en ville a des répercussions significatives sur l'environnement et peut avoir des effets néfastes sur

les sols et la biodiversité locale. Les exemples cités sont la pollution de l'air par la combustion du gaz butane, la contamination du sol et de l'eau et même le réchauffement climatique. Quand au reste, les 18%, ils croient que ce sont les vendeurs de gaz qui sont le plus exposés

En résumé, il est a noté que l'enquête révèle à 100% que l'état doit agir par la sensibilisation et la communication pour protéger les ressources humaines et environnementales des localités

4. Communication et information liés aux risques sanitaires

Dans la mise en place d'une activité et pour sa survie dans la durée, une grille de d'information et de communication reste capitale. Des lors, la connaissance des informations devient cruciale.

Cependant, force est de constater à partir des résultats de cette enquête que le niveau d'information des propriétaires de taxis communaux, des conducteurs sur l'utilisation du gaz butane comme carburant semble être assez limité.

Par exemple, les propriétaires de taxis sont informés des dangers liés à l'usage du gaz comme carburant et, seul 45% de ceux-ci ont une connaissance de l'interdiction de pratiquer cette activité. Il en est de même pour 85% des répondants qui disent n'avoir aucune idée de la loi interdisant cette activité.

Pour les sites de transvasement, 37% des personnes interrogées se disent être informées de l'interdiction de pratiquer une telle activité, mais malheureusement n'ont aucune connaissance de la loi l'interdisant.

Au titre de participation à des séances de sensibilisation, 62% des propriétaires de taxis affirment n'avoir jamais participé à des séances mais ont vu certaines fois leurs appareils saisis par des agents du ministère des mines.

Par ailleurs, s'agissant de l'existence de structures de protection et de sensibilisation sur les dangers élevés liés à l'usage du gaz et, également en cas de sinistre ; presque tous admettent ne pas en connaître l'existence et n'avoir pas cherché à approcher de structures.

Enfin, concernant l'accès à des séances de formations sur les risques sanitaires et environnementaux, dont ils auraient déjà bénéficié

ou qu'ils suivent, les réponses des enquêtes laissent croire que rien n'a été fait à ce sujet.

Au niveau des leaders communautaires, ceux-ci souhaitent être associés à 79% dans les politiques et journées d'information et de sensibilisation sur les dangers liés à l'usage du gaz comme carburant à cause de leur lien de rapprochement avec les populations

De ce qui précède, il apparait clairement qu'un minimum d'information et de sensibilisation, et de formation se pose pour ces usagers du gaz butane comme carburant. Ces actions menées pourraient entretenir la population et surtout l'orienter dans le choix de ses activités commerciales.

5. Discussion

L'analyse des résultats et préoccupations issus de nos enquêtes peut s'inscrire autour de deux réflexions suivantes.

5.1. La responsabilité de l'état et des autorités locales à assainir le secteur ou à le professionnaliser

Partant du contexte qu'il n'est ni accepté, ni permis l'utilisation du gaz butane, comme carburant en Côte d'Ivoire au regard de la loi en vigueur : loi n° 92- 469 du 30 juillet 1992 ; l'état doit jouer de sa responsabilité dans la réglementation et dans le suivi de ses règles qu'il s'est doté. De plus, l'état doit se saisir de cette situation pour soit réprimander les auteurs et fermer les points existants et arrêter les usagers soit, passer à assainir le secteur.

D'abord au niveau de la réprimande, le pouvoir de l'état exige qu'il se fasse respecter par ses citoyens et cela doit se faire en privilégiant la loi n°92-469 du 30 juillet 1992 portant Répression des fraudes en matière de produits pétroliers et des violations aux prescriptions.. Ainsi, à partir des de ses structures de contrôle et des forces de l'ordre ; il doit sillonner, identifier et répertorier tous les sites irréguliers et les sanctionner par une fermeture automatique avec la confiscation du matériels ou dispositif de travail. Il faudra en outre identifier les failles dans l'application de ces règlements et savoir pourquoi certains conducteurs n'adhèrent pas aux obligations d'utilisation de gaz comme carburant ? Parallèlement des sanctions

sévères pour tous les taxis qui ne respectent pas les lois avec conséquences doivent être mises en vigueur avec l'organisation de contrôles réguliers sur les routes pour vérifier si les taxis respectent les normes de carburant sans oublier de mettre en place des inspections techniques obligatoires afin de vérifier le type de carburant utilisé.

Enfin au niveau de ce chapitre, il s'agira d'imposer des amendes aux conducteurs de taxis qui ne respectent pas l'interdiction d'utiliser le gaz, avec des montants qui augmentent en cas de récidive et le retrait systématique de leur taxi de la circulation et de leur permis de conduire pour une période déterminée. Ces dispositions exigent de collaborer avec les autorités locales pour mettre en œuvre des mesures de régulation et de sanction adaptées aux spécificités de chaque collectivité.

La deuxième idée consiste à attirer l'attention de l'État à accepter d'organiser le secteur face aux opportunités économiques qu'il génère d'autant plus que cette activité permet de résorber en partie le chômage auquel les populations sont confrontées.

Cette décision consiste à assainir le secteur pour permettre l'utilisation du gaz comme carburant en s'inspirant des pratiques de certains pays qui l'ont adopté et surtout de mettre en place des mesures strictes pour la sécurité et la conformité aux normes en l'adaptant à nos réalités

De même, il faudra travailler avec les autorités administratives politiques et locales sur la question de la professionnalisation de ce secteur pour que l'état soit formellement bénéficiaire au lieu que cela profite à des individus de l'état. Cela passe par la formation des acteurs du secteur à partir d'ouverture des centres spécifiques de formation et de manipulation sécurisée du gaz butane. Dès lors, l'ensemble des parties prenantes pourra bénéficier de campagnes de sensibilisation des meilleures pratiques et des mesures de sécurité liées à l'utilisation du gaz butane et les mesures de prévention. Par ailleurs, l'Etat pourra développer en partenariat avec les collectivités locales des infrastructures sécurisées pour la distribution et le ravitaillement en gaz et créer des stations équipées pour gérer les risques d'incidents. Parallèlement à cela l'installation des sites devra être imposée par l'obtention des certificats obligatoires.

En définitive, l'Etat devra mettre en place des inspections techniques régulières pour s'assurer que les acteurs du secteur ont des équipements spécifiques à la manipulation du gaz et respectent de façon stricte les normes de sécurité sanitaire et environnementale

En adoptant ces mesures, il serait possible de minimiser les risques tout en permettant aux parties prenantes de bénéficier des avantages économiques de l'utilisation du gaz butane. Cependant, cela nécessiterait une vigilance constante et un engagement fort des autorités pour garantir la sécurité de tous.

5.2 S'inscrire dans une dynamique de développement durable dans la gestion et la gouvernance de nos localités

Les risques sanitaires et environnementaux liés à l'usage du gaz butane comme carburant révèlent pour notre part d'inscrire la gestion et la gouvernance de nos collectivités territoriales dans la durabilité à partir d'une « façon de penser » « un processus dynamique alimenté par des attitudes et des comportements axés sur l'action » et « une stratégie dans laquelle les acteurs sont les bénéficiaires » Bernard Vachon (1994)

En effet, selon les propos de l'ancien secrétaire général de l'ONU, "Le développement local, c'est faire de l'économie circulaire, c'est faire de l'économie intelligente, c'est faire de l'économie inclusive." Ban Ki-Moon, (2015)

L'analyse qui ressort d'un tel constat nécessite que l'ensemble des parties prenantes avec à leur tête l'Etat et les autorités locales s'engagent à favoriser des solutions plus durables contribuant à un développement territorial sain bénéficiant tant à la population actuelle qu'aux générations futures

Ainsi, dans leur modèle de fonctionnement, les collectivités doivent s'inscrire dans une dynamique de développement durable pour assurer une gestion et une gouvernance efficace de leur localité à partir d'une approche intégrée qui permet de répondre efficacement aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques actuels en garantissant un cadre de vie de qualité pour les citoyens. Relativement à c qui précède, les questions centrales telles que la gouvernance de l'organisation, les droits de l'homme, les relations et conditions de travail, l'environnement, les loyautés des pratiques, les questions

relatives aux consommateurs, les communautés et le développement local doivent être résolus pour un meilleur équilibre des populations.

Par exemple, à partir des politiques publiques, les collectivités peuvent promouvoir des initiatives d'éducation et de formation sur les principes du développement durable à l'aide de séminaires et ateliers pratiques incluant des thématiques telles que la gestion des ressources, la réduction des déchets et l'économie circulaire, permettre aux participants d'acquérir des compétences sur les enjeux environnementaux. De même, à partir des campagnes de sensibilisation à travers l'utilisation de supports : affiches, réseaux sociaux, brochures, et des événements culturels, des messages clairs et percutants qui traitent du développement durable peuvent aider à changer les comportements. En outre, on pourrait utiliser les médias locaux pour diffuser des informations et des histoires sur le développement durable. Cela pourrait être le cas d'émissions et reportages consacrés à encourager les discussions autour de ces sujets pour mettre en avant des exemples de réussite au sein de la communauté où des pratiques durables sont mises en œuvre et partager également des témoignages de personnes ayant adoptés des comportements durables pour inspirer les autres.

Par ailleurs, pour une efficacité de ce processus la gouvernance doit s'appuyer sur la participation active des citoyens afin d'élaborer des projets qui répondent aux besoins réels des populations. Il s'agit par exemple de créer des équipes de sensibilisation ; d'encourager les initiatives communautaires comme les programmes de nettoyage ou de "*planting d'arbres*" pour montrer l'impact positif d'actions collectives sur l'environnement et renforcer le sentiment d'appartenance et l'engagement des individus. En outre, il s'agit de renforcer la citoyenneté par la protection de sa cité et utiliser « les médias communautaires pour instaurer un libre dialogue et une gestion transparente des affaires publiques au plan local ». (Dieng, 2013:53)

Enfin pour réussir ces initiatives, il faudra développer des partenariats locaux entre collectivités, associations et entreprises. Cette collaboration avec les ONG, écoles et entreprises locales pour mobiliser des ressources et élargir la portée des actions de sensibilisation et prôner une communication multidimensionnelle .

Ces actions, lorsqu'elles sont intégrées de manière cohérente et concertée, peuvent transformer nos localités en modèles de développement durable, offrant une meilleure qualité de vie tout en respectant l'environnement.

Conclusion

Cette étude révèle les dangers qu'engendre l'utilisation du gaz butane comme carburant par les taxis ville. En effet, face à la montée du prix du carburant traditionnel (gasoil, essence), et aux exigences liées aux activités du transport, les propriétaires de taxis ville ont opté pour l'utilisation du gaz comme carburant malgré les conditions d'utilisation proscrites par la loi (n° 92- 469 du 30 juillet 1992).

Cette activité qui tant à se généraliser et résout en partie le taux de chômage à partir des bénéfices qu'elle génère n'est pas sans risques majeurs tant pour la santé de la population que pour son environnement. Les résultats des enquêtes menées montrent une méconnaissance de la loi en vigueur par la population et permettent de comprendre que les actions de communication n'ont pas atteint leur cible.

Face à cette situation, il ressort qu'au regard de leur responsabilité gouvernementale, l'état et les collectivités territoriales doivent éduquer, communiquer et sensibiliser l'ensemble des usagers sur la nécessité d'adopter un comportement responsable et également résorber durablement ce secteur. Dans ces conditions, la participation, l'implication et l'engagement des parties prenantes pourra permettre d'encadrer ce secteur et bénéficier au développement de nos localités en passant également aux générations futures

Références bibliographiques

- Allard-Huver François et Simon** (2022), « *Communication et humanités face aux défis environnementaux* »; Questions de Communication 2022/1 (n° 41), pages 187 à 196, [En ligne], Consultable sur <https://doi.org/10.4000/questionsdecommunication.29325>
- Angeon Valerie., Caron Patrick. et Lardon Sylvie** (2006), « *Des liens sociaux à la construction d'un développement territorial durable : quel rôle de la proximité dans ce processus ?* », Développement durable & territoires,

dossier n° 7, Consultable sur

<https://doi.org/10.4000/developpementdurable.2851>.

Bahers Jean-Baptiste, Durand Mathieu et Beraud Héléne (2017), « *Quelle territorialité pour l'EC ? Interprétation des typologies de proximité dans la gestion des déchets* », Flux, vol. 3, n° 109-110, p. 129-141.

Balmes Jean-Claude (2003), *l'Éducation, fondement du développement durable en Afrique* Éditions, presses Universitaires de France, la collection des cahiers des sciences morales et politiques.147 pages

Banque Mondiale (2009), *Analyse Environnementale du pays*. 68 pages
Consultable sur <https://documents.banquemonde.org/fr/publication/documents-reports>

Bureau National de Prospective et Ministère du Plan et du Développement (2010), *les conditions d'un développement durable en Côte d'Ivoire*.

Campagne Pierre et Pecqueur Bernard (2014), *Le développement territorial. Une réponse émergente à la mondialisation*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer (ECLM), 268 pages

Chambe Adeline (2004), *Actes de la journée de l'AdP, Les ressources du développement local*, AdP C/O ISTED Villes en développement, Grande Arche 92055, LA DEFENSE CEDEX, [En ligne], Consultable sur <http://www.adp.asso.fr>

FAO, (2002), *La communication pour le développement ; Manuel Guide méthodologique d'élaboration d'une stratégie de communication Multimédia*, Rome, 53 pages.

Freeman Robert. Edward (1984), *Strategic Management: A Stakeholder Approach*, Editions Pitman, 292 pages.

Guide de l'UNESCO sur la communication pour le développement durable : [En ligne], Consultable sur

<https://www.unesco.org/es/communication-information/about>

Kouakou Bah Isaac (2022), Utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis de la ville de Yamoussoukro en Côte d'Ivoire, Revue du Centre Universitaire de Recherche sur l'Afrique (CURA), Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien Ngouabi, Brazzaville (République du Congo) NTELA N° 03, Vol. 2, Janvier-Juin 2022, ISSN : 2789-3588

Lustiger-thaler Henri (1994). *Compte rendu de [Le développement local : théorie et pratique de Bernard Vachon, Boucherville, Gaëtan Morin Éditeur, 331 p.]* Revue Québécoise de Science Politique, (25), 169–171.

Consultable sur <https://doi.org/10.7202/040348ar>

Ministère de L'environnement et du Développement Durable (2012), Rapport pays national du développement durable en Côte d'Ivoire dans la perspective de Rio+20

Organisation Mondiale de la Santé pour le compte du Programme spécial de recherche et de formation concernant les maladies tropicales (2019), Boîte à outils pour la recherche de mise en œuvre [Implémentation research toolkit], 432 pages [En ligne], Consultable sur <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo>).