

ENJEUX, DEFIS ET PERSPECTIVES DE LA SECURITE ROUTIERE EN CÔTE D'IVOIRE

FEGBO Dago Pierre,

Maître-Assistant, Criminologue

225 07 08 46 54 28 – 225 07 07 7627 79

zakrizabote@gmail.com

Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle- INSAAC

KOUAME Konan SIMON,

Maître de Conférences en Psychologie

225 05 05 76 45 52 / 225 07 49 73 14 70

kouameksimon@gmail.com

Université Felix Houphouët-Boigny

Résumé :

Les enjeux, les défis et les perspectives de la sécurité routière en Côte d'Ivoire constituent des points saillants pour la préservation de l'intégrité de l'être humain dans son intégrité physique, morale et psychologique vis-à-vis des accidents de la route. C'est pourquoi, la Stratégie Nationale de Sécurité Routière (SNSR) a été mise en place pour juguler toutes ces menaces potentielles. Or, l'on ne ressent pas profondément son impact sur la survenue des accidents de la circulation routière. De ce fait, cet article s'impose comme objectif d'identifier les principaux facteurs de risque spécifiques au contexte ivoirien. Pour ce faire, une méthodologie mixte rigoureuse, combinant les enquêtes quantitatives et qualitatives, les guides de questionnaire et d'entretiens, la recherche documentaire et les observations (N'DA Paul, 2015), a été indispensable pour obtenir des résultats. Ceux-ci mettent en lumière les enjeux, en termes de mortalité, due à la dominance des facteurs humains, aux défis majeurs, tels que le non-respect généralisé du code de la route, l'insuffisance des actions locales, voire le manque de moyens et de coordination et les comportements à risque ou inciviques. Relativement aux perspectives, l'imposition du permis à point, l'usage de la vidéo-verbalisation généralisée et le renforcement des Comités locaux dans les ressources, la formation et la sensibilisation. Mais au-delà, pour des perspectives plus durables de la sécurité routière, il convient d'adopter d'autres technologies innovantes, d'appliquer les lois en toute impartialité envers les acteurs, les usagers et les automobilistes dans un

champ d'approche holistique inclusive des acteurs du transport urbain et interurbain en Côte d'Ivoire.

Mots-clés : Sécurité routière, accidents de la route, prévention, infrastructures routières, comportements à risques.

Summary

The issues, challenges, and prospects for road safety in Côte d'Ivoire are key points for preserving human integrity in terms of physical, moral, and psychological integrity with regard to road accidents. This is why the National Road Safety Strategy (SNSR) was put in place to curb all these potential threats. However, its impact on the occurrence of road traffic accidents is not deeply felt. Therefore, this article aims to identify the main risk factors specific to the Ivorian context. To do this, a rigorous mixed methodology was used, combining quantitative and qualitative surveys, questionnaire and interview guides, documentary research, and observations (N'DA Paul, 2015), was essential to obtain results. These results highlight the challenges in terms of mortality due to the dominance of human factors, major challenges such as widespread non-compliance with traffic regulations, insufficient local action, and even a lack of resources and coordination, as well as risky or uncivil behavior. With regard to prospects, the introduction of a points-based driving license system, the widespread use of video ticketing, and the strengthening of local committees in terms of resources, training, and awareness-raising. But beyond that, for more sustainable road safety prospects, it is necessary to adopt other innovative technologies and apply laws impartially to all stakeholders, users, and motorists within a holistic and inclusive approach involving all urban and interurban transport stakeholders in Côte d'Ivoire.

Keywords: Road safety, traffic accidents, prevention, Road infrastructure, Risk behaviors

1-Introduction

La sécurité routière représente un enjeu de développement majeur et un impératif humanitaire en Côte d'Ivoire. Les routes, artères vitales de l'économie et du lien social, sont malheureusement aussi le théâtre de tragédies quotidiennes. Les accidents de la route causent non seulement des pertes en vies humaines irremplaçables, mais engendrent

également des dommages économiques considérables, pesant lourdement sur le développement du pays. Selon les données de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 2021), l'Afrique subsaharienne est confrontée à un taux de mortalité routière particulièrement élevé, avec environ 26,6 décès pour 100 000 habitants. En Côte d'Ivoire, cette problématique est exacerbée par une croissance rapide et souvent anarchique du parc automobile, un réseau routier fréquemment dégradé et un faible respect généralisé des règles de circulation. Les statistiques de l'Office de la Sécurité Routière (OSER) de Côte d'Ivoire (2022-2024) révèlent un bilan désolant : 4 320 accidents ont été enregistrés en 2022, causant la mort de 1 250 personnes et blessant gravement 6 500 autres. En 2023, il est enregistré 19 924 accidents dont 753 décès et 6400 blessés et en 2024, 8089 accidents corporels dont 685 de tués et 6 356 blessés. Ces chiffres implacables sonnent comme un cri d'alarme, soulignant l'urgence d'agir avec détermination et de mettre en œuvre des stratégies efficaces pour améliorer la sécurité routière dans le pays. La complexité de cette problématique nécessite une approche multidimensionnelle, tenant compte à la fois des aspects comportementaux, infrastructurels et institutionnels. Des auteurs de renoms, tels que DEFLAIX Jacques (2018) soulignent avec justesse que "la sécurité routière est une question de comportements autant que d'infrastructures". Cette perspective est corroborée par DUPUY Jean-Pierre (2020) qui insiste sur l'importance cruciale de la sensibilisation et de l'éducation pour modifier durablement les comportements à risque et réduire le nombre d'accidents. Parallèlement, les travaux de MASSOT Marie-Hélène (2019) mettent en avant le rôle essentiel des politiques publiques dans la régulation du trafic, la prévention des risques et la mise en place de mesures coercitives efficaces. Enfin, des chercheurs ivoiriens comme N'GUESSAN Kouamé (2022) analysent les spécificités locales, notamment l'impact croissant des motos-taxis et des transports

informels sur la sécurité routière en milieu urbain. Selon une étude récente, ces motos-taxis, devenues un moyen de transport très populaire en Côte d'Ivoire, sont impliquées dans près de 40 % des accidents recensés dans les zones urbaines. Dans ce contexte préoccupant, cet article se propose de comprendre la survenue des accidents corporels malgré des stratégies mises en place. Une méthodologie combinant des approches de forme et de fond reste alors indispensable pour apporter des réponses aux préoccupations (LOUBET DEL BAYLE Jean-Louis, 2000). Alors, l'on peut se demander : Quels sont les principaux facteurs explicatifs des accidents de la route ? Quel est l'impact des politiques innovantes publiques dans la réduction des accidents ? Quelles dispositions préventives faut-il envisager pour atteindre l'objectif zéro accident ? De ces préoccupations, s'en est suivie l'élaboration des hypothèses de recherches:

H1- Dans l'explication des causes des accidents de la route, plusieurs facteurs entrent en interaction, notamment les facteurs humains, techniques et mécaniques de l'engin ou du véhicule, la route et son environnement.

H2- Les politiques innovantes publiques permettent de réduire les accidents de la route à travers la surveillance intelligente du trafic routier et de l'implication active des collectivités locales et des forces de l'ordre.

H3-Il y a plusieurs dispositions qui militent en faveur de cette prévention primaire notamment les renforcements des contrôles routiers, l'amélioration des infrastructures et le déploiement des campagnes de sensibilisation à l'échelle nationale.

Nous présenterons une approche structurée pour évaluer les causes multifactorielles des accidents, les mesures de prévention existantes et leur efficacité réelle, ainsi que les résultats de notre étude de terrain. Notre objectif est d'examiner le contour de ce fait accidentologique en vue de faire des

recommandations qui puissent préserver l'intégrité des vies sur les routes ivoiriennes.

2-Méthodologie

L'étude a été menée avec rigueur et objectivité en utilisant une méthodologie mixte combinant des approches quantitative et qualitative.

2-1 Site d'enquête

Abidjan, véritable poumon économique de la Côte d'Ivoire, concentre plus de 20 % de la population nationale ainsi que la majorité des activités industrielles, commerciales et administratives. Son réseau routier dense est marqué par une circulation intense, une grande diversité de véhicules – voitures particulières, taxis, bus, camions, motos-taxis – et des flux migratoires quotidiens. Cette configuration fait d'Abidjan un terrain d'observation privilégié pour étudier la complexité des interactions entre les usagers, l'impact des embouteillages, la gestion du trafic et les problématiques spécifiques liées à une urbanisation rapide. Les accidents y sont fréquents, souvent spectaculaires, et impliquent une multiplicité d'acteurs. Cela permet de recueillir des données variées sur les comportements à risque et d'évaluer l'efficacité des dispositifs de prévention mis en place.

Bouaké, deuxième ville du pays par sa population, occupe une position stratégique au centre du territoire ivoirien. Carrefour commercial majeur, elle accueille quotidiennement de nombreux transporteurs, commerçants et étudiants venus des régions voisines. Cette dynamique favorise une mixité des usagers de la route, allant des poids lourds aux deux-roues, en passant par les piétons et les transports en commun. Bouaké se distingue également par la présence d'une importante communauté universitaire, ce qui permet d'intégrer dans

l'analyse les comportements des jeunes adultes, souvent considérés comme une population à risque en matière de sécurité routière. L'étude du contexte bouakéen offre ainsi un éclairage pertinent sur les dynamiques de mobilité interurbaine et les défis propres aux zones de transit.

Yamoussoukro, capitale politique et administrative, se caractérise par un urbanisme particulier avec de larges avenues et la coexistence de quartiers modernes et traditionnels. Ville à la fois symbolique et expérimentale, elle bénéficie d'investissements réguliers dans les infrastructures routières et les projets pilotes de sécurité. Observer la sécurité routière à Yamoussoukro permet d'évaluer l'impact des politiques publiques à l'échelle locale, d'analyser la gestion du trafic dans une ville en développement et de comparer l'efficacité des mesures de prévention dans un contexte moins congestionné qu'Abidjan, mais néanmoins exposé à des risques spécifiques, tels que l'excès de vitesse sur de grandes artères ou la circulation interurbaine.

Le choix de ces trois villes repose sur la densité de leur population, leur importance stratégique dans le réseau routier national et la diversité des contextes socio-économiques qu'elles représentent. Cette sélection assure une représentativité des résultats et permet d'identifier à la fois les tendances communes et les spécificités locales en matière de sécurité routière. Elle favorise également la formulation de recommandations adaptées aux réalités contrastées du pays, qu'il s'agisse de zones fortement urbanisées, de centres commerciaux dynamiques ou de villes à vocation administrative.

3-Techniques de recueil de données.

Pour collecter les informations sur le terrain d'étude, nous avons eu besoin de :

3-1 Recherche documentaire

La recherche documentaire a constitué la première étape du processus. Elle a permis de rassembler et d'analyser des sources secondaires telles que des rapports officiels, des études académiques, des articles de presse et des statistiques publiées par le ministère des Transports et d'autres organismes concernés. Cette phase a offert un cadre de référence solide, en fournissant un aperçu des tendances nationales, des politiques publiques existantes, des facteurs de risque identifiés et des précédentes initiatives de prévention. Elle a également permis d'identifier les lacunes dans la littérature et de mieux cibler les axes d'investigation sur le terrain.

3-2 Observations directes et indirectes,

Elles ont été réalisées sur les sites d'enquête sélectionnés. L'observation directe a consisté à se rendre sur les principaux axes routiers, carrefours, gares routières et points névralgiques de la circulation routière pour observer les comportements des usagers, l'état des infrastructures, la signalisation et la gestion du trafic. Cette démarche a permis de constater concrètement les situations à risque, les infractions courantes et les interactions entre différents types d'usagers (conducteurs, piétons, motocyclistes). Quant à l'observation indirecte, elle a reposé sur l'analyse des rapports de la vidéo-verbalisation, de rapports d'accidents et de témoignages recueillis auprès des autorités locales, offrant ainsi une vision complémentaire et moins intrusive du phénomène.

3-3 Guide de questionnaire

Le guide de questionnaires a été élaboré pour structurer la collecte de données quantitatives auprès d'un échantillon représentatif de la population cible. Le questionnaire comportait des questions fermées et ouvertes portant sur les causes perçues

des accidents, les comportements à risque, l'efficacité des mesures de prévention et l'impact des politiques publiques. Il a été administré à différents profils d'utilisateurs de la route (conducteurs, piétons, agents de sécurité routière), ce qui a permis de recueillir des données en vue de la quantification des tendances enregistrées sur le terrain.

3-4 Guide d'entretien individuel

Le guide d'entretien a servi de support pour la conduite d'entretiens qualitatifs approfondis avec des acteurs clés du secteur de la sécurité routière. Ces entretiens semi-directifs ont été menés auprès de responsables institutionnels, d'experts, de membres d'associations, de médecins urgentistes et de victimes d'accidents. L'objectif était de recueillir des témoignages détaillés, des analyses d'experts et des points de vue nuancés sur les défis, les solutions envisagées et les attentes vis-à-vis des politiques publiques. Ces entretiens ont enrichi la compréhension des dynamiques locales et permis d'illustrer les résultats quantitatifs par des exemples concrets et des verbatim significatifs. L'association de ces différentes méthodes a permis de croiser les sources d'informations, d'obtenir une vision globale et nuancée du phénomène, et de formuler des recommandations adaptées à la réalité du terrain. Cette collecte des informations s'est déroulée dans les mois mai et juin 2025.

4- Analyse des données

4-1 Analyse quantitative

Un questionnaire structuré a été distribué à un échantillon représentatif de 200 personnes, comprenant des conducteurs de différents types de véhicules (voitures, taxis, motos, camions), des piétons de tous âges et des agents de la sécurité routière (policiers, gendarmes, agents municipaux). Le questionnaire portait sur un large éventail de sujets, tels que les

causes perçues des accidents, les comportements à risque les plus fréquents, les mesures de prévention jugées les plus efficaces et l'impact des politiques publiques existantes.

4-2 Analyse qualitative

Des entretiens semi-directifs approfondis ont été menés auprès de 15 acteurs clés, sélectionnés pour leur expertise et leur expérience dans le domaine de la sécurité routière. Parmi ces acteurs figuraient des responsables de la sécurité routière au niveau national et local, des représentants d'associations de victimes d'accidents de la route, des experts en infrastructures routières, des médecins urgentistes et des victimes d'accidents. Ces entretiens ont permis de recueillir des données riches et nuancées sur les défis complexes et les solutions potentielles en matière de sécurité routière. Les statistiques officielles sur les accidents de la route, fournies par le ministère des Transports et d'autres organismes gouvernementaux, ont été analysées de manière approfondie pour compléter les données primaires collectées sur le terrain. Cette analyse a porté sur les tendances en matière d'accidents, les types d'accidents les plus fréquents, les facteurs de risque associés et les coûts économiques et sociaux des accidents de la route.

5- Population d'enquête

5-1 Conducteurs

Les conducteurs constituent un groupe clé de l'étude, avec 100 répondants sélectionnés. Ils représentent différents types de véhicules, tels que les voitures particulières, les taxis, les motos et les camions, et couvrent diverses catégories d'âge. Leur diversité permet de recueillir des perspectives variées sur les comportements au volant, les risques encourus et les pratiques de sécurité routière.

5.2. Piétons

Les piétons sont également bien représentés dans l'échantillon, avec 70 personnes concentrées. Ce groupe inclut des individus de tous âges et issus de différents milieux socio-économiques, ce qui permet de mieux comprendre les défis quotidiens auxquels font face les usagers non motorisés et d'évaluer leur niveau de vulnérabilité sur les itinéraires. En effet, ces usagers s'inscrivent véritablement dans un champ de vulnérabilité avérée et, ils ont plus besoin de protection pour l'évitement de traumatismes de divers ordres.

5.3. Agents de sécurité routière

L'étude intègre 30 agents de sécurité routière, recrutés auprès de diverses institutions telles que la police, la gendarmerie et les services municipaux. Ces agents, occupant différents niveaux hiérarchiques, apportent un éclairage professionnel sur l'application des règles, les difficultés rencontrées sur le terrain et l'efficacité des politiques publiques en matière de sécurité routière. Les données quantitatives collectées à l'aide des questionnaires ont été traitées et analysées à l'aide du logiciel statistique SPSS. Des statistiques descriptives (moyennes, fréquences, pourcentages) ont été calculées pour résumer les principales caractéristiques de l'échantillon et les réponses aux questions du questionnaire. Des analyses croisées ont été réalisées pour examiner les relations entre différentes variables et identifier les facteurs associés aux comportements à risque et aux accidents de la route. Les données qualitatives issues des entretiens ont été analysées à l'aide du logiciel d'analyse qualitative NVivo. Une approche thématique a été utilisée pour identifier les thèmes récurrents, les tendances émergentes et les points de vue divergents exprimés par les différents acteurs interrogés.

6- Résultats

Les résultats de l'étude sont présentés de manière claire et concise dans les tableaux ci-dessous, enrichis de verbatim percutants issus des entretiens qualitatifs pour illustrer les tendances observées et les perceptions des acteurs clés.

Tableau 1 : Causes principales des accidents

Cause principale	Pourcentage de répondants
Non-respect du code de la route	65%
Mauvais état des routes	50%
Excès de vitesse	45%
Conduite en état d'ivresse	30%

Source : notre enquête

65 % des répondants considèrent que le non-respect du code de la route, notamment le non-respect des feux rouges, des priorités et de la signalisation, est la principale cause des accidents. Cela met en évidence que les comportements des usagers de la route sont perçus comme un problème majeur et un défi persistant. Comme l'exprime un conducteur de taxi : « *Beaucoup de gens ne respectent pas les feux rouges, surtout la nuit. C'est très dangereux, on risque sa vie à chaque instant.* » Un agent de sécurité routière souligne également : « *L'excès de vitesse est une cause majeure, surtout chez les jeunes conducteurs qui se croient tout permis. Il faut des sanctions plus sévères* » Ces témoignages illustrent à la fois la gravité du phénomène et la nécessité d'agir sur les comportements pour améliorer durablement la sécurité routière.

50 % des personnes indexent le mauvais état des routes et évoquent notamment la présence de nids-de-poule, des chaussées dégradées et l'absence d'éclairage public. Ce constat met en lumière l'importance cruciale des infrastructures dans la sécurité routière. Comme l'exprime un piéton : *« Les nids-de-poule sont partout. On doit souvent marcher sur la chaussée, ce qui augmente considérablement les risques d'accidents, surtout pour les personnes âgées et les enfants. »* Un ingénieur civil ajoute : *« Améliorer les routes est essentiel. Une chaussée en bon état, une signalisation claire et un éclairage public inapproprié réduisent considérablement les risques d'accidents. »* Ces témoignages illustrent à quel point la qualité des infrastructures routières est déterminante pour la protection de tous les usagers.

45 % des répondants mentionnent l'excès de vitesse comme une cause majeure d'accidents, un comportement à risque particulièrement fréquent chez les jeunes conducteurs et les conducteurs de motos-taxis. Ce constat est appuyé par les témoignages recueillis sur le terrain. Un agent de sécurité routière affirme ainsi : *« L'excès de vitesse est une cause majeure, surtout chez les jeunes conducteurs qui se croient tout permis. Il faut des sanctions plus sévères. »* De son côté, un jeune conducteur confit : *« Beaucoup de mes amis aiment rouler vite, surtout à moto. Ils pensent que ça fait gagner du temps, mais ils oublient les dangers. »* Ces verbatim illustrent la prévalence de ce comportement à risque et la nécessité d'une action ciblée auprès de ces catégories d'usagers pour améliorer la sécurité routière.

30 % des répondants évoquent la conduite en état d'ivresse comme un facteur d'accident, un phénomène moins cité mais toujours préoccupant, notamment en fin de semaine et lors des événements festifs. Un médecin urgentiste témoigne : *« Nous recevons régulièrement des victimes d'accidents liés à l'alcool, notamment les soirs de week-end ou après des fêtes. »*

Beaucoup de conducteurs sous-estiment les risques. » De son côté, un agent de sécurité routière souligne : « La conduite en état d'ivresse est un véritable fléau, surtout pendant les périodes festives où les contrôles sont difficiles à effectuer partout. » Ces verbatim illustrent également la persistance de ce comportement à risque et la nécessité de renforcer la prévention et les contrôles ciblés dans ces contextes particuliers.

Tableau 2 : Comportements à risque

Comportements à risque	Pourcentage de répondants
Téléphone au volant	60%
Non-port de la ceinture	55%
Franchissement de feux rouges	40%

Source : notre enquête

60 % des répondants admettent utiliser leur téléphone au volant, un comportement dangereux qui détourne les conducteurs et augmente considérablement les risques d'accidents. Cette pratique, de plus en plus répandue avec la généralisation des smartphones, détourne l'attention des conducteurs et réduit leur temps de réaction face aux imprévus de la circulation. Un jeune conducteur témoigne ainsi : « *Je sais que c'est dangereux de téléphoner en conduisant, mais parfois je réponds à un message important ou je consulte mon GPS. C'est une mauvaise habitude.* » Une mère de famille partage également son inquiétude : « *On voit beaucoup de gens avec le téléphone à la main au volant. Ils ne réalisent pas que cela met en danger non seulement leur vie, mais aussi celle des autres usagers de la route.* » Ces verbatim illustrent à quel point l'usage du téléphone au volant est banalisé, malgré la conscience du

risque, et soulignent la nécessité de renforcer la sensibilisation et les contrôles pour lutter contre ce comportement à haut risque.

55 % des personnes exposées déclarent ne pas porter exclusivement la ceinture de sécurité, un comportement particulièrement répandu à l'arrière des véhicules. Ce constat met en lumière un manque de sensibilisation persistant sur l'importance de cet équipement de sécurité, pourtant essentiel pour réduire la gravité des blessures en cas d'accident. Une mère de famille témoigne : « *Beaucoup de gens ne portent pas la ceinture, surtout à l'arrière. Ils pensent que c'est inutile, mais c'est une erreur grave. Il faut changer les mentalités.* » Un agent de sécurité routière ajoute : « *On constate souvent que les passagers négligent la ceinture à l'arrière, alors qu'elle peut sauver des vies. Il est urgent d'intensifier la sensibilisation et les contrôles sur ce point.* » Ces verbatim illustrent la nécessité d'un effort accumulé en matière d'éducation et de prévention pour ancrer l'usage de la ceinture de sécurité dans les habitudes de tous les usagers, à l'avant comme à l'arrière des véhicules.

40 % des enquêtés-piétonnistes estiment ne pas respecter les feux rouges pour une question d'économie du temps, ce qui illustre un manque de respect flagrant des règles de la circulation et une culture de l'impunité. Ce comportement est largement banalisé dans la circulation quotidienne, comme le confirme un motocycliste : « *Les feux rouges, on les franchit souvent pour gagner du temps et éviter les embouteillages. On prend des risques, mais on n'a pas le choix.* » Un conducteur de taxi partage également son expérience : « *Beaucoup de gens ne respectent pas les feux rouges, surtout la nuit. C'est très dangereux, ils risquent leurs vies à chaque instant.* » Ces témoignages montrent que le non-respect des feux de signalisation est perçu comme une pratique courante, révélant l'urgence de renforcer la sensibilisation et les sanctions pour restaurer la discipline sur les routes.

Tableau 3 : Mesures de prévention proposées

Mesure de prévention	Pourcentage d'accord
Renforcement des contrôles routiers	75%
Amélioration des infrastructures	70%
Campagnes de sensibilisation	65%

Source : notre enquête

75 % des répondants estiment que le renforcement des contrôles, qu'il s'agisse de la présence accumulée de la police routière, de l'utilisation de radars ou de la généralisation des éthylotests, constitue une mesure essentielle pour dissuader les comportements à risque et faire respecter le code de la route. Ce besoin de contrôle renforcé est largement partagé comme en témoignent les acteurs. Un responsable de la sécurité routière affirme : « *Nous devons multiplier les contrôles inopinés, sanctionner sévèrement les infractions et lutter contre la corruption. C'est la seule façon de faire respecter la loi.* » Un conducteur ajoute : « *Quand il ya des contrôles sur la route, tout le monde fait plus attention. Mais dès qu'ils disparaissent, les mauvais comportements reviennent.* » Enfin, un membre d'une ONG souligne l'importance d'une action continue : « *Les contrôles doivent être réguliers et transparents pour que les usagers comprennent que l'impunité n'est plus la règle.* » Ces verbatim illustrent l'attente forte de la population en faveur d'un dispositif de contrôle plus strict et plus cohérent, perçu comme un levier indispensable pour améliorer la sécurité routière en Côte d'Ivoire.

70 % des répondants plaident pour l'amélioration des infrastructures routières, estimant que la réparation des routes,

une signalisation claire et visible ainsi qu'un éclairage public adéquat sont des mesures déterminantes pour renforcer la sécurité sur les routes. Ce constat met en évidence l'importance accordée par les usagers à la qualité des infrastructures perçue comme un facteur clé de prévention des accidents. Un ingénieur civil souligne à ce sujet : « *Améliorer les routes est essentiel. Une chaussée en bon état, une signalisation claire et un éclairage public approprié réduisent considérablement les risques d'accidents.* » Un piéton partage également son expérience : « *Les nids-de-poule sont partout. On doit souvent marcher sur la chaussée, ce qui augmente considérablement les risques d'accidents, surtout pour les personnes âgées et les enfants.* » Enfin, un conducteur ajoute : « *Parfois, c'est la mauvaise visibilité ou l'absence de panneaux qui nous induit en erreur, surtout la nuit. Si les itinéraires étaient mieux entretenus, il y aurait moins d'accidents.* » Ces verbatims illustrent la conviction partagée que l'état des infrastructures joue un rôle déterminant dans la sécurité routière et justifie la demande d'investissements accumulés dans ce domaine.

65 % des répondants soutiennent les campagnes de sensibilisation, estimant qu'elles jouent un rôle crucial pour éduquer les jeunes, les automobilistes, les motocyclistes et les piétons sur les dangers de la route et les bonnes pratiques à adopter. Cette adhésion témoigne de la conviction partagée que l'éducation et l'information sont essentielles pour modifier durablement les comportements à risque. Un membre d'une ONG souligne ainsi : « *Les campagnes de sensibilisation doivent cibler en priorité les jeunes, qui sont les plus vulnérables et les plus exposés aux risques d'accidents.* » Un responsable de la sécurité routière ajoute : « *Il est indispensable de multiplier les actions de sensibilisation dans les écoles et auprès des conducteurs de motos-taxis pour espérer changer les mentalités.* » Enfin, un piéton partage son point de vue : « *Beaucoup de gens ignorent les règles ou les dangers, surtout les adolescents. Plus*

on les informe tôt, plus ils seront prudents sur la route. » Ces verbatim illustrent l'importance accordée à la sensibilisation comme levier de prévention et de changement durable des comportements sur les routes ivoiriennes.

Tableau 4 : Impact des politiques publiques

Impact perçu	Pourcentage de répondants
Positif	40%
Négatif	50%
Neutre	10%

Sources : notre enquête

40 % des répondants perçoivent un impact positif des politiques publiques mises en œuvre, reconnaissant des efforts telles que la mise en place de radars de contrôle de vitesse ou l'organisation de campagnes de sensibilisation ponctuelles. Cette perception positive se retrouve dans plusieurs témoignages recueillis lors de l'enquête. Un conducteur souligne : *« Les radars installés sur des axes ont vraiment changé les habitudes de nombreux automobilistes qui font désormais plus attention à leur vitesse. »* Un agent de sécurité routière partage également son constat : *« Les campagnes de sensibilisation ponctuelles, surtout lors des grandes vacances ou des fêtes, ont permis de toucher un large public et de rappeler l'importance du respect du code de la route. »* Enfin, un responsable local ajoute : *« On voit que les autorités tentent d'agir, il y a plus de contrôles et d'actions sur le terrain qu'avant, même si tout n'est pas encore parfait. »* Ces verbatim illustrent que, malgré des défis persistants, une partie de la population reconnaît les avancées apportées par ces mesures publiques en matière de sécurité routière.

50 % des répondants jugent l'impact des politiques publiques négatif, critiquant principalement le manque d'application rigoureuse des lois, l'insuffisance des moyens déployés à la sécurité routière et l'absence de résultats concrets et durables sur le terrain. Cette perception est largement partagée dans les témoignages. Un conducteur déclare : *« Les politiques publiques sont bien intentionnées, mais elles manquent de cohérence et de suivi. On a l'impression que c'est du saupoudrage. »* Un piéton renchérit : *« On voit peu de résultats concrets. Les accidents continuent d'augmenter, les routes restent dangereuses et les comportements ne changent pas. »* Enfin, un agent de sécurité routière souligne les difficultés opérationnelles : *« Nous manquons cruellement de moyens humains et matériels pour appliquer les lois efficacement. On se sent souvent dépassé par l'ampleur du problème. »* Ces verbatim illustrent le sentiment d'insatisfaction et la demande d'une action publique plus ferme et mieux dotée pour améliorer durablement la sécurité routière.

10 % des répondants adoptent une position neutre, estimant que les politiques publiques n'ont pas encore montré d'effets significatifs et que la situation en matière de sécurité routière reste préoccupante. Cette perception traduit une attente prudente face aux mesures engagées, comme le souligne un jeune conducteur : *« J'ai entendu parler des nouvelles lois et des campagnes, mais sur le terrain, je ne vois pas vraiment de changement. »* Un piéton partage ce sentiment d'incertitude : *« Peut-être que les choses vont s'améliorer, mais pour l'instant, il y a toujours autant d'accidents et de dangers sur la route. »* Enfin, un agent municipal exprime sa réserve : *« Les efforts sont là, mais il est trop tôt pour dire si cela va vraiment avoir un impact durable. Nous attendons de voir les résultats concrets. »* Ces verbatim illustrent le scepticisme et la prudence de certains usagers qui confèrent les initiatives en cours mais restent dans l'expectative quant à leur efficacité réelle.

7-Discussion

Les résultats de cette étude, enrichis par les verbatim des acteurs de terrain, révèlent que la sécurité routière en Côte d'Ivoire est confrontée à des défis majeurs et persistants. Le non-respect généralisé des règles de circulation, le mauvais état des infrastructures routières et les comportements à risque fréquents contribuent à un niveau élevé d'accidents et de victimes sur les routes ivoiriennes.

7-1 Comportements des usagers : un facteur de risque prédominant

L'analyse des données met en évidence que les comportements des usagers de la route (non-respect du code, téléphone au volant, excès de vitesse) sont perçus comme les principaux facteurs de risque. Comme le souligne un conducteur de taxi : "Beaucoup de gens ne respectent pas les feux rouges, surtout la nuit." Cette observation souligne la nécessité impérieuse de renforcer l'éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge, de sensibiliser le public aux dangers de la route et de promouvoir une culture du respect des règles. Un jeune conducteur admet : "Je sais que c'est dangereux, mais parfois je réponds à un message en conduisant," illustrant la complexité du défi comportemental.

7-2 Infrastructures : un obstacle majeur à la sécurité

Parallèlement, l'étude révèle que l'état des infrastructures routières (routes dégradées, signalisation insuffisante, éclairage défectueux) constitue un obstacle majeur à la sécurité routière. Il est donc essentiel d'investir massivement dans la modernisation et l'entretien du réseau routier, en privilégiant des solutions durables et adaptées aux réalités locales.

7-3 Politiques publiques : un impact mitigé

L'étude montre que l'impact des politiques publiques actuelles en matière de sécurité routière est perçu comme mitigé, voire négatif, par une majorité de répondants. Un piéton déclare : « *On voit peu de résultats concrets. Les accidents continuent d'augmenter.* » Cela suggère qu'il est nécessaire de revoir en profondeur les stratégies et les actions mises en œuvre, en privilégiant une approche plus intégrée, participative et axée sur les résultats. En effet, cet impact des résultats mitigés résultent de la discordance des actions menées par les structures commises dans les tâches spécifiques qui mettent en mal le déroulement des politiques publiques. À la réalité des faits, un conducteur a pu dire : « *Les impasses sont plus visibles du côté des forces de l'ordre qui pratiquent une corruption sans pareille depuis des années et aucune solution durable n'est encore trouvée.* » De ce verbatim, ce constat porte à croire que les retombées de cette corruption, ci-haut, décrite semblent remonter toute la chaîne hiérarchique de la gestion de la sécurité routière, puisqu'il n'y a pas de plaintes qui en découlent, à la demeure.

7-4 Opportunités d'amélioration de la gestion de la sécurité routière à travers les nouvelles technologies

Dans cette partie, l'impact des nouvelles technologies se fait en amont la collecte et l'analyse de données qui prend en compte les capteurs intelligents (installation de radars connectés et de caméras dotées d'IA pour détecter l'excès de vitesse, le franchissement des feux rouges ou la conduite dangereuse), les Big Data et IA prédictive (croiser les données d'accidents, météo, trafic et comportements pour identifier les zones ou les points noirs) et l'application de suivi de conduite (récompenses pour les conducteurs respectueux du code vis des programmes d'assurance ou de transport). Il y a aussi le renforcement de la

surveillance et de l'application des lois à travers des drones de surveillance (**observation** du trafic et détection des embouteillages ou infractions dans les zones difficilement accessibles), la reconnaissance automatique des plaques (ANPR : suivi des véhicules en infraction et contrôle rapide des documents) et les systèmes de contrôle de vitesse moyenne (calcul entre deux points pour limiter les excès prolongés). Il n'est pas oublié les systèmes eCall avec localisation GPS, les applications de signalement citoyen, les gestions centralisées des secours, les simulateurs de conduite VR, le E-learning pour permis de conduire, les feux de circulation intelligents, la signalisation connectée, les Smart roads, les applications modales, les véhicules autonomes et assistés par l'ADAS et la gestion intelligente du transport public. Cependant, de tous ces moyens technologiques, les ressources humaines ne devront aucunement pas être écartées, mais réduites pour combler les lacunes de la gestion robotique.

8- Conclusion

La sécurité routière en Côte d'Ivoire représente un enjeu majeur de développement et un défi humanitaire urgent. Les résultats de cette étude mettent en évidence le problème d'accroissement des accidents de la route, malgré des mesures prises en amont et la nécessité d'adopter une approche holistique, combinant des mesures techniques, éducatives, répressives, participatives et technologiques. Autrement dit, cette étude a une portée sociale, économique, éducative et comportementale, puis institutionnelle et environnementale. Au cœur de tous ces avantages, la portée sociale participe à la protection de la vie humaine (voire réduire sa perte dans les accidents et les handicaps en découlent), à la préservation des familles (voire l'évitement de la dislocation de ces membres, suite à la disparition brutale du soutien inconditionnel) et à la cohésion

sociale (diminue les tensions et conflits de partage des indemnités en cas de décès d'un membre). Les verbatim des acteurs de terrain témoignent de la nécessité d'une transformation profonde des mentalités, des comportements et des pratiques en matière de sécurité routière. Cette transformation doit s'accompagner d'une volonté politique forte, d'un engagement sans faille de tous les acteurs concernés (gouvernement, collectivités locales, forces de l'ordre, associations, entreprises, médias) et d'une allocation de ressources adéquates. Il est impératif de renforcer l'éducation à la sécurité routière dès le plus jeune âge, de sensibiliser le public aux dangers de la route, de promouvoir une culture du respect des règles, de récompenser les meilleurs automobilistes et de sanctionner sévèrement les infractions. Il est également essentiel d'investir massivement dans la modernisation et l'entretien du réseau routier, en privilégiant des solutions durables et adaptées aux réalités locales. Enfin, il est important de revoir en profondeur les politiques publiques en matière de sécurité routière, en privilégiant une approche plus intégrée, participative et axée sur les résultats. L'utilisation des nouvelles technologies peut également jouer un rôle important dans la prévention des accidents et l'amélioration de la sécurité routière. Cette étude ouvre la voie à des recherches futures sur l'impact des nouvelles technologies, comme les systèmes de surveillance intelligente, dans la réduction des accidents. Il est également important d'évaluer l'efficacité des différentes mesures de prévention mises en œuvre et d'identifier les pratiques adaptées à la nouvelle gestion de la sécurité routière, à l'ère de l'Intelligence artificielle en Côte d'Ivoire. Seules des actions concertées et durables permettront de réduire le nombre d'accidents et de sauver des vies sur les routes ivoiriennes, notamment des usagers ou les piétons qui se retrouvent en situation de vulnérabilité (JAOUDE Lynn Abou, 2024)

Bibliographie

DEFLAIX Jacques, 2018. *Sécurité routière : enjeux et solutions*, Éditions Dunod, Paris

DUPUY Jean-Pierre, 2020. *La prévention des accidents : une approche comportementale*. Genève : OMS.

JAOUDE Lynn Abou, 2024. *Les usagers en situation(s) de vulnérabilité(s) face au système de santé : expériences normatives et nouvelles allures de la vie. Gestion et management*. Thèse de Doctorat. Université de Lille. Français. ffNNT : 2024ULILD023ff. fftel-04880447f.

LOUBET DEL BAYLE Jean-Louis, 2000. *Initiation aux méthodes des sciences sociales*, L'Harmattan, Paris-Montréal

MASSOT Marie-Hélène, 2019. *Politiques publiques et sécurité routière*, Presses Universitaires Européennes, Bruxelles

Ministère des Transports de Côte d'Ivoire. (2023). *Rapport annuel sur les accidents de la route*, MT, Abidjan

N'DA Paul, 2015. *Méthodologie de la recherche : Problématique à la collecte de données : comment réaliser un mémoire, une thèse en sciences sociales et en éducation*, 3^{ème} édition revue et complétée, Le Harmattan, Paris

N'GUESSAN Kouame, 2022. *Sécurité routière en Côte d'Ivoire : défis et perspectives*, Éditions CERAP, Abidjan

Office de la Sécurité Routière de Côte d'Ivoire, Statistiques du bilan des accidents et corolaires de 2022 à 2024

Organisation Mondiale de la Santé (OMS). (2021). *Rapport mondial sur la sécurité routière*, OMS, Genève