REVUE Beyra

Revue des Sciences de la Communication, du Langage, des Lettres et des Langues

ISSN-L : 3105-3238
ISSN-P : 3105-322X

Numéro : Juin 2026

OPEN ACCESS

Email : revuebeyra@gmail.com
Site web : www.revuebeyra.net

Editeur : UFR des Lettres et des Arts - Université Peleforo GON COULIBALY (Korhogo - Côte d'Ivoire)

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

REVUE BEYRA

Revue des Sciences de la Communication, du Langage, des Lettres et des Langues

UFR des Lettres et des Arts
Université Peleforo GON COULIBALY

(Korhogo - Côte d'Ivoire)

REVUE BEYRA
Revue des Sciences de la Communication, du Langage, des Lettres et des Langues

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

ÉQUIPE ÉDITORIALE

- **Directeur de Publication :** KOFFI Hamanys Broux De Ismaël, Maître de Conférences
- **Directeur de Rédaction en Chef :** KOUAME Koia Jean Martial, Professeur Titulaire
- **Directeur de Rédaction :** KOUASSI Konan Stanislas adjoint, Maître de Conférences

COMITE DE RÉDACTION

- KOUASSI Konan Stanislas
- KOFFI Hamanys Broux De Ismaël
- YAO Koffi Armand
- KOUASSI Kouakou Jean Michel

COMITE DE LECTURE

1. KADJA Sahoun Francis
2. SIKA Kouamé Prosper
3. KAMAGATÉ Ouattara Bakary
4. COULIBALY Sirabana
5. YAVO Doffou Brice Anicet
6. WAHI Djokouri Innocent
7. KOUADIO Xavier
8. COULIBALY Daouda
9. KOUAKOU Brou Médard
10. KOUASSI N'dri Maurice
11. YAO Koffi Armand
12. KAMAGATE Vahama
13. AGNEY Ahou Florence
14. KOUAKOU Francis Pacôme
15. ABAKA Kouassi Gérard

COMITE SCIENTIFIQUE

1. Prof. ABOLOU Camille Roger, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
2. Prof. IRIE Bi Gohy Mathias, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
3. Prof. KOUAMÉ Koia Jean Martial, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
4. Prof. ABOA Abia Alain Laurent, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
5. Prof. OULAI Jean-Claude, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
6. ADOU Kouadio Antoine, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
7. GBAKRÉ Andoh Jean Marie, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
8. SILUE Gnénébelougo, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

9. GACHA Franck-Gautier, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
10. ASSANVO Amoikon Dyhie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
11. NIAMKEY Aka, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
12. TAPÉ Jean-Martial, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
13. GOKRA Dja André Ouréga Junior, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
14. GNAYORO Jean Florent Romaric, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
15. TOPPE Eckra Lath (Côte d'Ivoire)
16. KOUACOU N'goran Jacques, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)

Marketing & Publicité : Dr N'GUESSAN Dedou G. F. / Dr ESSÉ Kotchi Katin Habib
Web Master / Infographie : Sanguen KOUAKOU

REVUE BEYRA
Revue des Sciences de la Communication, du Langage, des Lettres et des Langues

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

PRESENTATION DE LA REVUE BEYRA

BEYRA est l'appellation en langue baoulé (Centre de la Côte d'Ivoire) du Touraco vert. Il s'agit d'un bel oiseau des savanes qui se caractérise par sa grande beauté. En outre, cet oiseau au chant mélodieux et au beau plumage multicolore se présente comme le symbole de la beauté et du brassage. L'harmonie des couleurs que renferme son plumage constitue une source d'inspiration intarissable. Elle invite à s'inscrire dans une dynamique interculturelle et interdisciplinaire au bénéfice de la science.

Ainsi à l'image de ce bel oiseau, la Revue interdisciplinaire BEYRA ambitionne de publier des articles scientifiques inédits au confluent des Sciences de la Communication, du Langage, des Lettres et des Langues. Logée au sein de l'UFR des Lettres et des Arts de l'Université Peleforo GON COULIBALY, la Revue interdisciplinaire BEYRA publie des contributions théoriques ou des résultats de recherches de terrain des Chercheurs, Enseignants-Chercheurs et Étudiants des champs disciplinaires ci-dessus énumérés.

La Revue scientifique interdisciplinaire BEYRA transcende les frontières pour donner la possibilité aux Chercheurs, Enseignants-Chercheurs et Etudiants de tous les horizons de soumettre des travaux originaux et inédits. Dans cette dynamique, la Revue interdisciplinaire BEYRA lance pour chaque numéro des appels à contributions à travers les canaux de diffusion existants.

REVUE BEYRA
Revue des Sciences de la Communication, du Langage, des Lettres et des Langues

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P: 3105-322X – ISSN-L: 3105-3238

RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS & DISPOSITIONS PRATIQUES

La Revue scientifique BEYRA est une revue électronique semestrielle qui publie des articles originaux en Sciences de la Communication, du Langage, des Lettres et des Langues.

Modalités de soumission

Les propositions de contribution doivent comprendre :

- le titre envisagé (Times New Roman, taille 20, caractères d'imprimerie, centré) ;
- le nom et le (s) prénom (s) (Times New Roman, taille 12, Premières lettres en majuscule, centré);
- le rattachement institutionnel et les coordonnées (e-mail) du ou des auteurs ;
- deux résumés en français et en anglais (250 mots maximum, interligne simple) ;
- 5 à 7 mots-clés en français et en anglais ;
- le texte complet (7600 mots maximum), en version Word, Times New Roman 12, interligne simple.

Tout paragraphe est nécessairement marqué par un alinéa d'au moins un (01) cm à gauche pour la première ligne.

NORMES DE RÉDACTION ET DE PRÉSENTATION

Toutes les contributions doivent adopter, pour la rédaction, les NORMES CAMES (NORCAMES/LSH adoptées par le CTS/LSH, le 17 Juillet 2016 à Bamako, lors de la 38ème session des CCI) concernant la rédaction des textes en Lettres et Sciences humaines).

Extrait NORCAMES (Lettres et sciences humaines)

La structure d'un article scientifique en lettres et sciences humaines se présente comme suit:

- Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : Titre, Prénom (s) et Nom de l'auteur, Institution d'attache, Adresse électronique, Résumé en Français [250 mots maximum], Mots clés [7 mots maximum], [Titre en Anglais] Abstract, Keywords, Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.
- Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en Français [250 mots au plus], Mots clés [7 mots au plus], [Titre en Anglais], Abstract, Keywords, Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie.
- Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1.; 1.1. ; 1.2 ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). (Ne pas automatiser ces numérotations)

Les passages cités sont présentés en romain et entre guillemets (Pas d'Italique donc !). Lorsque la phrase citant et la citation dépassent trois (03) lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en romain et en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, de la façon suivante : – (Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur, année de publication, pages citées) ; – Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

Exemples :

– En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (…), d'accroitre le domaine des mathématiques : alors qu'elle s'est pour l'essentiel occupée du groupe professionnel occidental que l'on appelle les mathématiciens (…) ».

– Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit :

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

- Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit :

le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socio-culturelle et de civilisation traduisant une impréparation sociohistorique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif. Dans la zone titre, le titre d'un article est 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, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). 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.).

Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Par exemple :

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan.

AUDARD Cathérine, 2009, *Qu'est-ce que le libéralisme ? Éthique, politique, société,* Paris, Gallimard.

BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, Paris, PUF.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, «Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre», *Diogène*, 202, p. 145-151. 4.

DIAKITÉ Sidiki, 1985, *Violence technologique et développement. La question africaine du développement*, Paris, L'Harmattan.

REVUE BEYRA
Revue des Sciences de la Communication, du Langage, des Lettres et des Langues

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

ENTRE CONTRÔLE ET SENSIBILISATION : LA VIDÉO-VERBALISATION AU PRISME DE LA COMMUNICATION POUR LE DÉVELOPPEMENT ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Kouamé KOFFI
Université Peleforo GON COULIBALY (UPGC), Korhogo, Côte d'Ivoire
koffikouame2225@gmail.com

RÉSUMÉ

Cet article interroge les perceptions et les discours des conducteurs abidjanais face au dispositif de vidéo-verbalisation mis en place dans la régulation de la circulation routière. Envisagée par les pouvoirs publics comme un outil de communication institutionnelle au service de la sécurité routière, la vidéo-verbalisation suscite pourtant, dans sa mise en œuvre, des incompréhensions et des tensions entre les conducteurs et les agents chargés du contrôle routier. La présente contribution dévoile les raisons pour lesquelles cet instrument de régulation, conçu comme un outil de communication publique, devient un facteur conflictuel dans la relation entre l'administration et les usagers de la route. Adossée à une approche qualitative fondée sur neuf entretiens semi-directifs menés auprès de conducteurs de la ville d'Abidjan, l'étude mobilise les approches théoriques de la communication institutionnelle de Bernard Miège et du contrat de communication de Patrick Charaudeau, ainsi que l'analyse de contenu de Laurence Bardin. Les résultats font apparaître deux registres discursifs contrastés : d'une part, un discours de légitimation qui reconnaît l'utilité des radars dans la prévention des accidents et l'incitation au respect du Code de la route ; d'autre part, un discours critique portant sur l'opacité du système, l'absence de preuves matérielles, les notifications tardives et la rigidité des procédures de recouvrement des amendes. L'étude conclut que l'efficacité de la vidéo-verbalisation dépend moins de la seule performance technologique du dispositif que de la qualité de la communication institutionnelle qui l'accompagne.

Mots-clés : Contrôle, Sensibilisation, Vidéo-Verbalisation, Communication, Sécurité Routière

ABSTRACT

This article examines the perceptions and discourses of drivers in Abidjan regarding the video-based traffic enforcement system implemented to regulate road traffic. Presented by public authorities as an institutional communication tool serving road safety, video-based enforcement nonetheless generates, in practice, misunderstandings and tensions between drivers and the officers responsible for traffic control. This contribution therefore seeks to understand why this regulatory instrument, designed as a public communication tool, becomes a source of conflict in the relationship between the administration and road users. Drawing on a qualitative approach based on nine semi-structured interviews conducted with drivers in the city of Abidjan, the study mobilizes Bernard Miège's theory of institutional communication, Patrick Charaudeau's communication contract, and Laurence Bardin's content analysis method. The findings reveal two contrasting discursive registers: on the one hand, a discourse of legitimation that acknowledges the usefulness of speed cameras in preventing accidents and encouraging compliance with traffic regulations; on the other hand, a critical discourse addressing the system's opacity, the lack of material evidence, delayed notifications, and the rigidity of fine-collection procedures. The study concludes that the effectiveness of video-based

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

enforcement depends less on the technological performance of the device itself than on the quality of the institutional communication that accompanies it.

Keywords: Video-based enforcement, Road incivility, Institutional communication, Regulation, Road safety, Drivers, Traffic police.

INTRODUCTION

Face aux taux élevés d'accidents de la voie publique, le gouvernement ivoirien, à travers l'Office ivoirien de la Sécurité Routière (OSER), initie régulièrement des campagnes de sensibilisation. Pour atteindre le grand public, divers canaux de communication sont mobilisés. Mais face à l'ampleur récurrente du phénomène des accidents de la circulation, l'État a innové en introduisant le permis à points et en multipliant les radars de surveillance sur les routes, dans le but de dissuader les conducteurs indélicats et réfractaires aux règles de la circulation.

Cette dynamique de régulation s'observe avec une acuité particulière dans la ville d'Abidjan, qui connaît une croissance démographique importante induisant une intensification continue de la mobilité urbaine. Les rues de la capitale économique sont bondées de véhicules particuliers, de taxis urbains, de minicars communément appelés « gbakas », de motos-taxis, ainsi que d'autres moyens de transport informels tels que les « wôrô-wôrô ». Cette densité du trafic engendre de nombreuses difficultés : embouteillages récurrents, excès de vitesse, non-respect de la signalisation et multiplication des infractions au Code de la route. Face à cette situation, les autorités étatiques ont progressivement mis en place plusieurs dispositifs de régulation du trafic routier parmi lesquels figurent les radars automatiques et la vidéo-verbalisation. Comme le soutiennent S. Graham et S. Marvin (2001, p. 215), « les technologies de surveillance deviennent des éléments essentiels dans la gestion et la sécurisation des espaces urbains contemporains ». En raison de la densité de sa circulation et de la multiplication des dispositifs de contrôle routier, la ville d'Abidjan constitue ainsi un terrain pertinent pour analyser les perceptions des conducteurs et leurs rapports avec les institutions chargées de la vidéo-verbalisation.

Pour rappel, il convient de relever que la vidéo verbalisation constitue également un acte de communication institutionnelle par lequel le ministère des Transports adresse un message aux usagers de la voie publique. Toutefois, ces messages ne sont pas toujours compris et acceptés. Pis, ils suscitent de nombreuses contestations, notamment en raison d'un déficit de communication et d'explication autour du fonctionnement de ce dispositif. Cet état de fait amène à s’interroger : pourquoi et comment la vidéo-verbalisation, conçue comme un outil de communication publique au service de la sécurité routière, devient-elle un facteur conflictuel dans la relation entre l'administration et les usagers de la route ?

Cette recherche s'inscrit ainsi dans le champ plus large des études sur la communication pour le développement et la sécurité routière, un domaine encore peu documenté dans le contexte ivoirien, où la majorité des travaux existants portent davantage sur les aspects techniques et infrastructurels de la circulation urbaine. D’autres ont travaux ont trait aux dimensions communicationnelles des dispositifs de contrôle. En interrogeant les discours des conducteurs, cette étude entend combler ce déficit en donnant la parole aux usagers eux-mêmes, considérés non comme de simples destinataires passifs d'une politique publique, mais comme des acteurs dont les représentations méritent d'être prises en compte dans l'évaluation et l'amélioration du dispositif.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

Cela dans la mesure où ce système censé constituer un palliatif efficace contre l'incivisme routier a engendré des incompréhensions et des différends entre les conducteurs et les agents radars ou la police routière. Comme le souligne Bernard Miège (2004, p. 96), « Les dispositifs techniques de communication participent à l'organisation et à la régulation des activités sociales ; la vidéo-verbalisation se présente comme un dispositif technologique de régulation du comportement routier. ». C'est pourquoi, la présente contribution se propose ainsi de relever les limites de la communication institutionnelle qui font de cet outil de régulation un facteur conflictuel. Elle s'attèlera à démontrer que c'est l'absence d'une communication institutionnelle suffisamment claire et transparente qui engendre l'incompréhension et la contestation du système de vidéo-verbalisation par les conducteurs. Pour ce faire, l'étude s'appuie sur un cadre théorique convoquant la communication publique et institutionnelle ainsi que l'analyse du discours, et sur une méthodologie qualitative fondée sur des entretiens semi-directifs. Elle présente ensuite les résultats de l'enquête menée auprès des conducteurs, avant d'en proposer une analyse et une interprétation socio-communicationnelle.

1. Cadre théorique et méthodologique

1.1. Cadre théorique

Cet article s'appuie sur la théorie de la communication publique et institutionnelle qui, selon B. Miège (2004) et P. Charaudeau (2005), met en scène un rapport d'autorité fondé sur un contrat de communication entre l'institution émettrice et les citoyens récepteurs. Dans le cas de la vidéo-verbalisation, le ministère des Transports produit un discours de régulation de la circulation routière fondé sur l'idée que l'image produite par le dispositif technologique devient une preuve technique objectivée de l'environnement que couvre son rayon d'action (P. Charaudeau, 2005).

À travers ce dispositif, le ministère des Transports construit une mise en scène de sa légitimité institutionnelle : la vidéo-verbalisation ne se limite donc pas à une sanction, elle constitue une énonciation institutionnelle médiatisée par la technologie. On mobilisera à cet effet B. Miège (1996) sur la médiatisation et l'industrialisation de la communication, pour montrer que la technologie transforme la relation entre les citoyens et les institutions en substituant à l'interaction humaine directe une médiation technique dont la légitimité doit sans cesse être réaffirmée et expliquée aux usagers.

Cette dimension institutionnelle de la vidéo-verbalisation s'articule à une seconde dimension, plus large, celle de la surveillance technologique. La vidéo-verbalisation s'inscrit en effet dans une logique de surveillance visant à réguler les comportements des usagers de la route, logique que Michel Foucault a largement théorisée à propos des dispositifs de pouvoir modernes. Comme l'explique M. Foucault (1975, p. 202), « la visibilité est un piège », dans la mesure où la possibilité d'être observé incite les individus à corriger leur dérive comportementale. Dans cette perspective, les dispositifs technologiques tels que les radars ou les caméras participent à une forme contemporaine de gestion et de contrôle des comportements dans l'espace public, où le regard institutionnel se substitue à la présence physique de l'agent de police.

Cette articulation entre communication institutionnelle et surveillance technologique invite enfin à interroger la place de la parole citoyenne face à ces dispositifs de régulation. R. Abolou (2016) souligne à cet égard que la citoyenneté, dans les sociétés africaines contemporaines, se construit également par la capacité des populations à faire entendre leur parole face aux institutions publiques. Appliquée à la vidéo-verbalisation, cette perspective

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

invite à considérer les discours des conducteurs non comme de simples plaintes individuelles, mais comme l'expression d'une demande de dialogue et de transparence adressée à l'institution.

Cette double articulation théorique (communication institutionnelle et surveillance technologique) s'inscrit plus largement dans le champ de la communication pour le développement, dans la mesure où la sécurité routière constitue un enjeu de développement à part entière pour un pays comme la Côte d'Ivoire, confronté à un coût humain et économique élevé des accidents de la circulation. Envisagée sous cet angle, la vidéo-verbalisation n'est pas seulement un outil répressif mais elle participe d'une stratégie plus vaste de changement de comportement, comparable à d'autres campagnes de communication pour le développement menées par l'État ivoirien dans les domaines de la santé publique ou de l'environnement. Sa spécificité tient toutefois au fait qu'elle combine, dans un même dispositif, une fonction de sanction et une fonction pédagogique, ce qui explique en partie les tensions relevées dans les discours des conducteurs. L''usager peine à distinguer si le radar lui parle comme une autorité qui punit ou comme une institution qui éduque.

Ce cadre théorique permet ainsi de lire la vidéo-verbalisation à trois niveaux complémentaires : celui de l'institution qui produit et légitime le dispositif à travers un discours de régulation ; celui de la technologie qui matérialise ce discours sous la forme d'un regard permanent sur l'espace public ; et celui des usagers qui reçoivent, interprètent et, le cas échéant, contestent ce discours institutionnel. C'est précisément l'articulation entre ces trois niveaux (institutionnel, technologique et discursif) que la méthodologie qualitative présentée ci-après entend explorer, à partir de la parole des conducteurs eux-mêmes.

1.2. Approche méthodologique

Cette étude s'inscrit dans une approche qualitative fondée sur la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès de conducteurs ayant déjà été confrontés au dispositif de vidéo-verbalisation. Cette méthode a été choisie afin de recueillir leurs expériences, leurs perceptions et leurs appréciations du fonctionnement des radars et des caméras de surveillance routière.

Le guide d'entretien élaboré à cet effet comporte trois volets. Le premier a trait à l'expérience des conducteurs avec les radars et les caméras de surveillance. Le second porte sur la fréquence des verbalisations, les infractions reprochées, les montants des amendes, les modalités de notification, l'accès aux preuves, les possibilités de recours et les conditions de paiement. Le troisième volet vise à recueillir les opinions des enquêtés sur l'utilité de la vidéo-verbalisation dans la prévention des accidents et la lutte contre l'incivisme routier, ainsi que leur niveau de satisfaction général à l'égard du dispositif.

Ce guide a été soumis à neuf conducteurs, tous de sexe masculin, exerçant dans différents secteurs d'activité : enseignant, responsable logistique, directeur d'administration, enseignant-chercheur, gendarme, travailleur à la retraite, principal de collège et fonctionnaire des marchés publics. Le choix de ce public cible résulte d'un échantillonnage raisonné ayant privilégié des conducteurs ou propriétaires de véhicules ayant déjà été confrontés à la vidéo-verbalisation et acceptant de partager leur expérience. La diversité des professions a été recherchée afin de recueillir des points de vue variés sur le dispositif, de même que la diversité de l'ancienneté dans la conduite et des expériences vécues sur de grands axes routiers, notamment les autoroutes Abidjan-Yamoussoukro et Abidjan-Nord.

Toutes les réponses fournies par les enquêtés lors des entretiens, qui ont duré chacun environ vingt minutes, ont par la suite été retranscrites afin de conserver le sens de leurs propos.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

Pour garantir la confidentialité des participants, des codes allant de E1 à E9 leur ont été attribués. Ce sont ces codes, et non les noms des enquêtés, qui sont utilisés dans la présentation des résultats. Les données recueillies ont fait l'objet d'une analyse de contenu thématique inspirée des travaux de Laurence Bardin (1977, rééd. 2013, p. 47), pour qui l'analyse de contenu constitue une méthode systématique d'interprétation des communications visant à mettre en évidence les significations et les structures présentes dans les discours. Les données ont ainsi été classées et regroupées selon la récurrence des thèmes suivants : l'utilité du dispositif pour la sécurité routière, les infractions reprochées aux conducteurs, les montants des amendes, les modalités de notification, l'absence de preuves accessibles, les difficultés de recours et les tensions liées au recouvrement des amendes. Ce sont ces différentes thématiques qui structurent la présentation des résultats de l'enquête ci-après.

2. Les résultats de l'étude

2.1. Profil des enquêtés et expérience de la conduite

L'échantillon est composé de neuf conducteurs occupant des fonctions variées : enseignant (E1), responsable logistique (E2), directeur d'administration (E3), enseignant-chercheur (E4), gendarme (E5), travailleur à la retraite (E6), conducteur exerçant dans le secteur privé (E7), principal de collège (E8) et fonctionnaire des marchés publics (E9).

La durée d'expérience de la conduite automobile n'a pas été précisée par l'ensemble des enquêtés. Certains ont néanmoins livré des indications précises : E1 affirme conduire depuis environ dix ans et utiliser son véhicule presque tous les jours dans le cadre de ses activités professionnelles ; E4 rapporte avoir été flashé une seule fois pour excès de vitesse sur l'autoroute Abidjan-Yamoussoukro lorsqu'il utilisait son premier véhicule, et n'avoir plus été verbalisé depuis qu'il possède un second véhicule. Cette diversité de profils et d'ancienneté dans la conduite permet de recueillir des points de vue contrastés sur le dispositif de vidéo-verbalisation, en particulier sur les grands axes routiers tels que les autoroutes Abidjan-Yamoussoukro et Abidjan-Nord.

Il convient de préciser que l'échantillon interrogé est exclusivement composé d'hommes, ce qui constitue une limite de l'étude dont il faudra tenir compte dans l'interprétation des résultats. Ce choix n'est pas délibéré : il résulte de la disponibilité des personnes rencontrées au moment de l'enquête, la majorité des conducteurs sollicités et acceptant de témoigner sur leur expérience de la vidéo-verbalisation étant des hommes. Cette caractéristique de l'échantillon invite à la prudence dans la généralisation des résultats et justifie, comme cela sera souligné en conclusion, l'intérêt d'élargir l'enquête à d'autres profils de conducteurs dans des travaux ultérieurs.

2.2. Nature et fréquence des infractions relevées

L'excès de vitesse constitue, pour l'ensemble des enquêtés, l'infraction la plus fréquemment relevée par le dispositif de vidéo-verbalisation. E1 a ainsi été flashé une fois par un radar fixe sur l'autoroute du Nord alors qu'il roulait à 80 km/h dans une zone limitée à 70 km/h. E5, pour sa part, évoque une pluralité d'infractions : « excès de vitesse, usage du téléphone au volant, non-port de la ceinture de sécurité, chevauchement des bandes continues, conduite en état d'ivresse et refus d'obtempérer ». E7 a été verbalisé à la fois pour excès de vitesse et pour franchissement d'un feu tricolore rouge, tandis que E8 évoque des infractions répétées pour passage au feu orange et pour excès de vitesse. E3, quant à lui, indique avoir été verbalisé plusieurs fois pour dépassement de la vitesse autorisée.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

Ces témoignages confirment que les infractions reprochées par la vidéo-verbalisation concernent majoritairement des manquements liés à la vitesse et au respect de la signalisation, mais qu'elles s'étendent également, pour certains profils, à des comportements plus larges relevant de la sécurité routière au sens large, tels que l'usage du téléphone au volant, le non-port de la ceinture de sécurité ou la conduite en état d'ivresse.

2.3. Montants des amendes et modalités de paiement

Les montants des amendes évoqués par les enquêtés varient sensiblement d'un cas à l'autre. E1 indique avoir payé une amende d'environ 2 000 F CFA pour son unique infraction. E2 rapporte avoir réglé des amendes de 2 000 F CFA et de 5 000 F CFA. E3 mentionne des sommes de 2 000 F CFA et de 3 000 F CFA. E5 évoque un barème plus étendu, allant de 2 000 F CFA à 10 000 F CFA selon la nature de l'infraction. E6 fait état de montants nettement plus élevés, cumulés sur plusieurs infractions : 227 000 F CFA, 22 000 F CFA et 109 000 F CFA. Il précise également un barème indexé sur le dépassement de vitesse constaté : « 2 000 F CFA pour un dépassement de 5 km/h, 3 000 F CFA pour 10 km/h et 5 000 F CFA pour 20 km/h E9, enfin, rapporte une situation plus litigieuse : « Je ne suis pas satisfait, parce que les preuves ne sont pas accessibles. L'agent avait annoncé 300 000 F CFA, mais le reçu qui m'a été remis indiquait 187 000 F CFA. »

Ce dernier témoignage illustre une source récurrente de méfiance des conducteurs à l'égard des modalités de fixation et de perception des amendes, plusieurs enquêtés estimant que les montants réclamés sur le terrain ne correspondent pas toujours à ceux effectivement enregistrés dans le système.

Cette disparité des montants, allant de 2 000 F CFA à plus de 200 000 F CFA cumulés, s'explique en partie par la diversité des infractions relevées et par leur répétition dans le temps pour certains enquêtés. Elle révèle également, en creux, l'absence d'un barème unique clairement communiqué aux usagers : plusieurs conducteurs peinent à établir un lien stable entre la nature précise de l'infraction commise et le montant de l'amende effectivement réclamée, ce qui alimente un sentiment d'arbitraire dans la fixation des sanctions.

2.4. Notification, accès aux preuves et voies de recours

La question de la notification et de l'accès aux preuves constitue le thème qui suscite le plus grand nombre de critiques parmi les enquêtés. E3 déplore ainsi la lenteur du système : « Je ne suis pas satisfait, parce que les notifications sont tardives. » E7 dénonce quant à lui l'absence d'éléments probants accompagnant les notifications : « Les notifications ne sont plus accompagnées de preuves, comme l'heure, le lieu ou le type d'infraction. On nous envoie simplement un message pour dire que notre véhicule a été vidéo-verbalisé. » Il ajoute que certains paiements effectués par Mobile Money ne sont pas immédiatement pris en compte dans la base de données du Centre de gestion intégrée, et regrette la difficulté à joindre le numéro vert destiné aux usagers : « Le numéro vert n'est jamais décroché, contrairement au début de l'initiative. »

E4 met en évidence des doutes plus profonds sur la fiabilité technique du système, en rapportant le cas de véhicules hors d'usage qui continueraient de recevoir des notifications d'infraction : « Comment comprendre qu'un véhicule qui est hors d'usage et qui n'est pas en circulation puisse faire l'objet d'une pénalité ? Aujourd'hui, il y a trop de doutes dans cette affaire de radars. On ne sait même plus la vérité. » Il ajoute que les procédures de recours sont

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

souvent longues et décourageantes pour les propriétaires de véhicules. E6 corrobore ce constat en dénonçant l'absence de toute marge de tolérance et l'impossibilité de connaître la vitesse enregistrée au moment de l'infraction : « Il n'y a plus de tolérance de vitesse et aucun moyen de savoir la vitesse au moment de l'infraction. »

Pris ensemble, ces témoignages dessinent une chaîne de communication institutionnelle défaillante à plusieurs maillons : le message émis par le radar (l'image de l'infraction) n'est pas toujours restitué de façon lisible et vérifiable à son destinataire, le conducteur, ce qui rompt le contrat de communication évoqué plus haut avec P. Charaudeau (2005). Lorsque la preuve technique n'est pas accessible, l'usager perd la possibilité de vérifier la légitimité de la sanction, ce qui transforme une relation de régulation en une relation de suspicion réciproque entre l'administration et les conducteurs.

2.5. Niveau de satisfaction, pratiques de recouvrement et perception globale du dispositif

Les enquêtés se répartissent globalement en deux groupes quant à leur niveau de satisfaction à l'égard du dispositif. Certains, à l'image de E1 et de E5, expriment une satisfaction relative : E1 reconnaît que le dispositif « permet de réduire les accidents et d'inciter les conducteurs à respecter le code de la route », tout en apportant une réserve sur l'information des usagers : « Les radars améliorent la sécurité routière, mais parfois les conducteurs ne sont pas suffisamment informés des zones contrôlées. » E5 se dit, pour sa part, satisfait du dispositif de contrôle routier, contrairement à la majorité des autres enquêtés.

D'autres expriment une insatisfaction plus marquée, en particulier concernant les modalités de recouvrement des amendes sur la voie publique. E6 dénonce ainsi la brutalité des méthodes employées : « Il y a aussi une certaine brutalité dans le recouvrement sur les routes. Le paiement est exigé manu militari, comme si nous étions des fuyards. » E8 demande, pour sa part, un assouplissement des modalités de paiement et davantage de considération pour la situation financière des usagers au moment du contrôle : « Il faut permettre à l'usager de payer une partie de la somme en fonction de ce dont il dispose au moment du contrôle, au lieu de le menacer de remorquer son véhicule. » Il estime également que les contrôles sont parfois exagérés et souhaite qu'un bilan des infractions soit transmis périodiquement à chaque usager, assorti d'une possibilité réelle de recours. E2, enfin, se déclare insatisfait du fonctionnement global du dispositif, sans toutefois remettre en cause son principe.

Au terme de cette présentation, il apparaît que les neuf enquêtés ne rejettent pas, dans leur ensemble, le principe même de la vidéo-verbalisation. Leur insatisfaction porte essentiellement sur le manque de transparence, d'information et de communication qui accompagne sa mise en œuvre — un constat qui invite précisément à interroger, dans la section suivante, la dimension communicationnelle et discursive de ce dispositif.

3. Analyse et interprétation des résultats

3.1. Analyse sémantique du discours des conducteurs sur la vidéo-verbalisation

L'analyse des témoignages recueillis auprès des conducteurs met en évidence plusieurs catégories sémantiques dominantes révélant la perception sociale du dispositif de vidéo-verbalisation. Les discours oscillent entre adhésion au principe de sécurité routière et contestations liées aux modalités de contrôle et de sanction. Comme le rappelle M. Foucault (1975, p. 202), « la visibilité est un piège » : cette citation permet de montrer que la surveillance permanente produit une forme d'autodiscipline chez les usagers de la route, tout en alimentant,

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

dans le même mouvement, un sentiment de mise sous contrôle permanent. Le tableau ci-dessous synthétise les principales catégories sémantiques dégagées de l'analyse de contenu.

Catégories sémantiques	Verbatims explicatifs	Interprétations analytiques
Légitimation de la sécurité routière	« Cela permet de réduire les accidents et d'inciter les conducteurs à respecter le code de la route » (E1) ; « Oui satisfait du contrôle » (E5)	Le radar est perçu comme un instrument de régulation sociale visant à améliorer la sécurité routière.
Infractions dominantes évoquées	« Excès de vitesse » ; « non-port de ceinture » ; « passage au feu orange » ; « violation du feu rouge »	Les infractions mentionnées correspondent principalement à des manquements liés à la vitesse et au respect de la signalisation.
Expérience récurrente de verbalisation	« Oui, plusieurs fois » ; « j'ai été flashé une fois » ; « plusieurs fois »	La répétition des infractions traduit la banalisation du contrôle automatisé dans l'espace urbain.
Critique du dispositif de contrôle	« Les notifications sont tardives » (E3) ; « les preuves ne sont pas accessibles » (E9)	Les usagers contestent la transparence et la fiabilité du dispositif de vidéo-verbalisation.
Soupçon d'erreurs techniques	« Un véhicule hors d'usage peut être pénalisé » (E4)	Les conducteurs expriment un doute sur la fiabilité technique du système de radar.
Critique des modalités de recouvrement	« paiement exigé manu militari » (E6) ; « menacer de remorquer le véhicule » (E8)	Les interactions avec la police sont perçues comme coercitives et génératrices de tension.
Insatisfaction institutionnelle	« Pas satisfait : beaucoup de subjectivité policière » (E2) ; « les contrôles sont exagérés » (E8)	Les conducteurs mettent en cause les pratiques de contrôle et la relation avec les forces de l'ordre.

Ce tableau met en évidence une double polarité dans les discours recueillis : d'un côté, des catégories qui valorisent la fonction régulatrice et sécuritaire du dispositif (légitimation, infractions objectivement constatées) ; de l'autre, des catégories qui pointent ses dysfonctionnements procéduraux (opacité, erreurs techniques, rigidité du recouvrement). Cette double polarité structure l'ensemble des interprétations proposées dans les sections suivantes, qui approfondissent successivement la dimension socio-communicationnelle puis la dimension discursive et énonciative de ces représentations.

3.2. Interprétation socio-communicationnelle du discours

L'analyse des témoignages recueillis fait ressortir trois principaux registres discursifs : la légitimation de la régulation routière, la critique du dispositif technico-administratif et le discours conflictuel entre les conducteurs et les forces de l'ordre.

3.2.1. Le discours de légitimation de la régulation routière

Certains conducteurs reconnaissent l'utilité des radars dans la lutte contre l'incivisme routier. Pour eux, la vidéo-verbalisation contribue à prévenir les accidents et incite les usagers à respecter le Code de la route. Elle apparaît ainsi comme un instrument de régulation et de discipline des comportements routiers.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

3.2.2. Le discours critique du dispositif technico-administratif

Une partie importante des témoignages met en évidence plusieurs dysfonctionnements, notamment l'absence de preuves accessibles, les notifications tardives et les erreurs possibles dans l'identification des véhicules.

Ces critiques traduisent une perte de confiance des conducteurs envers l'administration chargée du contrôle routier. Le manque d'informations précises sur les infractions donne à certains usagers le sentiment que le dispositif manque de transparence et de fiabilité.

3.2.3. Le discours conflictuel entre les conducteurs et les forces de l'ordre

Les témoignages font également apparaître des tensions lors des contrôles routiers. Celles-ci concernent principalement les modalités de paiement des amendes, la menace de remorquage des véhicules et la rigidité des procédures de recouvrement.

Dans ce contexte, la vidéo-verbalisation ne se limite plus à un dispositif technique de régulation. Elle devient une source de conflit entre les conducteurs, les forces de l'ordre et l'administration du contrôle routier.

Dans la perspective de Patrick Charaudeau (2005), le discours des conducteurs met en scène le rapport entre le pouvoir institutionnel et les usagers de la route. Deux représentations opposées se dégagent alors : d'un côté, le discours institutionnel présente la vidéo-verbalisation comme un moyen de lutter contre l'incivisme et de renforcer la sécurité routière ; de l'autre, le discours des usagers dénonce le manque de transparence, les difficultés de recours et le sentiment d'injustice.

Cette opposition montre que la vidéo-verbalisation constitue non seulement un outil de contrôle, mais aussi un enjeu de communication entre l'autorité publique et les citoyens.

Ces trois registres discursifs ne s'excluent pas mutuellement : un même enquêté peut, dans un même entretien, reconnaître l'utilité générale du dispositif tout en critiquant fermement ses modalités concrètes de mise en œuvre, comme l'illustre le cas de E1. Cette coexistence de positions apparemment contradictoires au sein d'un même discours traduit moins une incohérence des conducteurs qu'une distinction implicite qu'ils opèrent entre le principe de la vidéo-verbalisation, globalement accepté comme légitime, et son application concrète, jugée perfectible. Cette distinction est essentielle pour la compréhension du phénomène : elle indique que la contestation observée ne vise pas la finalité sécuritaire du dispositif, mais la manière dont l'institution communique et applique cette finalité au quotidien.

3.3. Analyse discursive et énonciative du rapport de force entre les acteurs

L'analyse du discours des conducteurs interrogés permet de mettre en évidence les représentations sociales et les positionnements discursifs relatifs au dispositif de vidéo-verbalisation.

À partir des témoignages recueillis, l'étude révèle que ce dispositif technologique, présenté par les autorités publiques comme un outil de régulation de l'incivisme routier, suscite des perceptions contrastées chez les usagers de la route. Ces discours oscillent entre reconnaissance de son utilité en matière de sécurité routière et dénonciation des dysfonctionnements dans sa mise en œuvre.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

Dans la perspective de l'analyse du discours proposée par Patrick Charaudeau, le discours est envisagé comme une mise en scène des rapports sociaux dans une situation de communication donnée. Les propos recueillis auprès des conducteurs traduisent ainsi une confrontation symbolique entre deux logiques discursives, celle de l'autorité institutionnelle chargée de réguler la circulation et celle des usagers qui vivent concrètement les effets du dispositif de contrôle.

3.3.1. Le discours de reconnaissance de la fonction régulatrice du radar

Une première catégorie discursive correspond aux conducteurs qui reconnaissent la pertinence du dispositif de vidéo-verbalisation dans la régulation du trafic routier. Pour ces usagers, les radars participent à la prévention des accidents et à l'incitation au respect des règles de circulation. Ainsi, certains témoignages expriment explicitement cette perception positive : « Cela permet de réduire les accidents et d'inciter les conducteurs à respecter le code de la route » (E1). Dans ce registre discursif, le radar apparaît comme un instrument de disciplinarisation des comportements routiers. Les conducteurs reconnaissent implicitement la légitimité de l'intervention de l'État dans la régulation de la circulation.

Ce type de discours renvoie à une représentation normative du contrôle routier où l'autorité publique est perçue comme garante de l'ordre social. La vidéo-verbalisation est alors interprétée comme un dispositif technique visant à corriger les comportements déviants sur la route, notamment l'excès de vitesse ou le non-respect de la signalisation.

Toutefois, même chez les conducteurs favorables au dispositif, cette adhésion demeure souvent nuancée. Certains reconnaissent l'utilité du système tout en soulignant des insuffisances dans l'information des usagers concernant les zones contrôlées. Cette ambivalence témoigne d'une acceptation conditionnelle du dispositif.

3.3.2. Le discours critique de la transparence du dispositif

Une deuxième catégorie discursive met en évidence une contestation portant sur la fiabilité et la transparence du système de vidéo-verbalisation. Plusieurs conducteurs expriment des doutes quant à l'exactitude des infractions signalées et à la procédure de notification.

Certains témoignages évoquent par exemple la réception tardive des notifications ou l'absence de preuves matérielles permettant de vérifier l'infraction. Les conducteurs soulignent également l'impossibilité d'accéder aux images ou aux données enregistrées par les radars. Cette situation alimente un sentiment d'injustice et renforce la méfiance vis-à-vis du dispositif.

Dans ce registre discursif, la vidéo-verbalisation n'est plus seulement perçue comme un outil de sécurité routière, mais comme un mécanisme administratif opaque dont les modalités de fonctionnement restent peu compréhensibles pour les usagers. L'absence de transparence est interprétée comme un facteur de déséquilibre dans la relation entre l'administration et les citoyens.

3.3.3. Le discours conflictuel autour des pratiques de contrôle

Au-delà des critiques techniques, les témoignages mettent également en évidence une dimension conflictuelle liée aux interactions entre conducteurs et forces de l'ordre. Plusieurs conducteurs dénoncent la rigidité des procédures de recouvrement des amendes et les modalités de contrôle sur la voie publique.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

Certains évoquent notamment la pression exercée par les agents chargés du contrôle routier pour le paiement immédiat des amendes. Dans ces situations, le dispositif de vidéo-verbalisation apparaît comme un outil de contrainte administrative plutôt qu'un mécanisme de prévention. Cette perception contribue à transformer le rapport entre conducteurs et police routière en un espace de tension. Le discours des usagers met en scène une relation asymétrique où l'autorité publique est perçue comme dominante, voire coercitive. Les conducteurs se positionnent alors dans un rôle de contestation ou de défense face à ce pouvoir institutionnel.

Selon la perspective de Patrick Charaudeau (2005), cette situation correspond à une mise en scène discursive du conflit entre deux positions sociales : celle de l'institution qui exerce l'autorité et celle des citoyens qui subissent les effets de cette autorité.

3.3.4. Une tension discursive entre incivisme et légitimité institutionnelle

L'ensemble des discours analysés révèle ainsi une tension centrale entre deux représentations de la vidéo-verbalisation. D'un côté, le dispositif est présenté comme un instrument de lutte contre l'incivisme routier et de promotion de la sécurité collective. De l'autre, il est perçu comme un système générant des incompréhensions, des injustices et des conflits avec les forces de l'ordre.

Cette tension traduit une difficulté dans la médiation entre la logique technico-administrative de la régulation routière et l'expérience vécue par les usagers de la route. Dans cette logique appréciative, le discours des conducteurs révèle que la régulation de l'incivisme routier ne dépend pas uniquement de l'efficacité des technologies de surveillance. Elle repose également sur la capacité des institutions à instaurer, avec les usagers, une relation de confiance fondée sur la transparence des procédures et la légitimité des sanctions.

Replacée dans une perspective de communication pour le développement, cette tension invite à repenser la vidéo-verbalisation non comme un simple outil de contrôle technologique, mais comme un dispositif de médiation entre l'État et les citoyens, dont la réussite suppose un accompagnement communicationnel constant, campagnes d'information sur le fonctionnement du système, clarification des procédures de recours, et association des usagers eux-mêmes à l'évaluation du dispositif. À défaut d'un tel accompagnement, le risque est que la vidéo-verbalisation, pensée pour renforcer la sécurité collective, finisse par fragiliser la confiance des citoyens envers les institutions chargées de la réguler.

CONCLUSION

Au terme de cette étude consacrée à la vidéo-verbalisation comme dispositif de communication institutionnelle et de régulation de la sécurité routière à Abidjan, plusieurs enseignements peuvent être dégagés.

Le sujet de cette contribution portait sur les perceptions et les discours des conducteurs face au dispositif de vidéo-verbalisation mis en place par les pouvoirs publics ivoiriens dans le cadre de la lutte contre l'incivisme routier. La problématique soulevée interrogeait les raisons pour lesquelles cet outil, conçu comme un instrument de communication publique au service de la sécurité routière, se transforme, dans la pratique, en un facteur de tension entre l'administration et les usagers de la route. L'objectif poursuivi était ainsi de relever les limites de la communication institutionnelle qui accompagne la mise en œuvre de ce dispositif, à partir d'une analyse qualitative fondée sur neuf entretiens semi-directifs menés auprès de conducteurs abidjanais.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

Les résultats de l'enquête montrent que la vidéo-verbalisation produit des effets ambivalents dans l'espace social. D'un côté, elle est reconnue par une partie des usagers comme un instrument nécessaire à la prévention des accidents et au renforcement du respect du Code de la route. De l'autre, elle suscite des critiques récurrentes portant sur le manque de transparence du dispositif, les notifications tardives, l'absence de preuves accessibles, les doutes sur la fiabilité technique du système et la rigidité des procédures de recouvrement des amendes. L'analyse sémantique et discursive des témoignages a par ailleurs permis de dégager trois registres discursifs majeurs, la légitimation de la régulation routière, la critique du dispositif technico-administratif et le discours conflictuel entre conducteurs et forces de l'ordre, qui traduisent une tension continue entre la logique technico-administrative de l'institution et l'expérience vécue des usagers.

Ces résultats confirment ainsi l'hypothèse selon laquelle c'est moins le principe même de la vidéo-verbalisation qui est contesté par les conducteurs que l'absence d'une communication institutionnelle suffisamment claire, transparente et accessible autour de son fonctionnement. La vidéo-verbalisation ne constitue donc pas seulement un outil technique de surveillance et de sanction : elle représente également un dispositif de communication institutionnelle dont l'efficacité dépend de la qualité des informations transmises aux usagers, de la transparence des procédures et de l'existence de mécanismes de recours réellement accessibles.

Sur le plan pratique, ces résultats invitent les autorités en charge de la vidéo-verbalisation à revoir certains aspects opérationnels du dispositif, accélérer les délais de notification, systématiser la transmission des preuves visuelles aux usagers, simplifier les procédures de recours et former les agents chargés du recouvrement des amendes à des pratiques moins coercitives. Ces ajustements, de nature essentiellement communicationnelle, ne remettraient pas en cause l'architecture technique du dispositif, mais contribueraient à en restaurer la légitimité aux yeux des conducteurs.

En définitive, l'introduction des technologies de surveillance dans la gestion de la circulation urbaine soulève à la fois des enjeux sécuritaires, sociaux et communicationnels. Une meilleure articulation entre contrôle, sensibilisation et pédagogie institutionnelle pourrait ainsi contribuer à renforcer la confiance des conducteurs envers l'administration et à favoriser une adhésion plus large aux objectifs de sécurité routière. Des recherches ultérieures pourraient utilement élargir cet échantillon exclusivement masculin à d'autres profils de conducteurs, notamment féminins, et explorer, dans une perspective comparative, les stratégies de communication déployées par d'autres administrations africaines confrontées à des dispositifs de vidéo-verbalisation similaires.

Bibliographie

ABOLOU Roger, 2016, La citoyenneté de la parole en Afrique, Paris, L'Harmattan.

BARDIN Laurence, 2013, L'analyse de contenu (2e éd.), Paris, Presses Universitaires de France.

CHARAUDEAU Patrick, 2005, Le discours d'information médiatique. La construction du miroir social, Paris, Institut National de l'Audiovisuel / De Boeck.

FOUCAULT Michel, 1975, Surveiller et punir. Naissance de la prison, Paris, Gallimard.

GRAHAM Stephen, MARVIN Simon, 2001, Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition, London, Routledge.

Revue électronique et semestrielle des Sciences et de la Communication, du langage, des Lettres et Langues
ISSN-P : 3105-322X – ISSN-L : 3105-3238

MIEGE Bernard, 1996, La société conquise par la communication. Tome 1. Logique sociale, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble.

MIEGE Bernard, 2004, L'information-communication, objet de connaissance, Bruxelles, De Boeck.