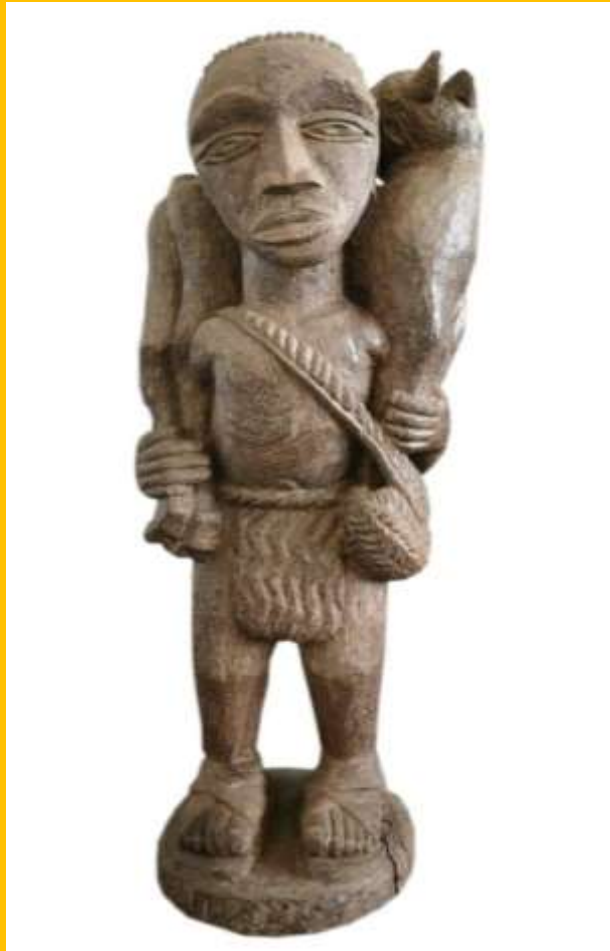


NTELA

_____ N° 03, Vol. 2, Janvier-Juin 2022 _____



ISSN : 2789-3588

**Revue du Centre Universitaire de Recherche
sur l'Afrique (CURA)**

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
BP : 2642, E-mail : cura.congobrazza@gmail.com
Tél. : + 242 066690087 / 055769593 / 044108897

Couverture : Figure de chasseur bantou de l'Afrique centrale. Statuette collectée par le Laboratoire d'Anthropologie et d'Histoire (actuelle Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines de l'Université Marien Ngouabi), entre les années 1975 et 1980. Dans les langues kongo de cette sous-région, le bon chasseur est justement appelé « *NTELA* ». Par métonymie, ce nom symbolise l'homme constamment animé par la quête des savoirs et des connaissances ; un scientifique qui cherche, qui trouve et qui partage ses trouvailles avec les autres au moyen de la publication.

Les opinions exprimées dans les différents textes publiés ici sont celles de leurs auteurs. Elles n'engagent nullement la Revue *NTELA*

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
E-mail : cura.congobrazza@gmail.com

NTELA

_____ N° 03, Vol. 2, Janvier-Juin 2022 _____

ISSN : 2789-3588

**Revue du Centre Universitaire de Recherche
sur l'Afrique (CURA)**

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
BP : 2642, E-mail : cura.congobrazza@gmail.com
Tél. : + 242 066690087 / 055769593 / 044108897

Publications semestrielles de la Revue NTELA

Directeur de publication

Yvon-Norbert GAMBEG

Rédacteur en chef

Jean Félix YEKOKA

Comité de rédaction

Jacques Nkeoua Oumba, Paul Kibangou, Régina Patience Ikemou, Rony Dévyllers Yala Kouanzi, Samuel Kidiba, Dieudonné Mouakouamou Mouendo, Didace Kevin Kouloungou Boungou, Jean-Bruno Bayette, Dreid Miché Kodja Manckessi.

Comité scientifique

Jean-François Owaye, Professeur, Université Omar Bongo (Gabon), Miche-Alain Mombo, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Georges-Claude Tshund'Olela, Professeur, Université de Kinshasa (RD. Congo), Omer Massoumou, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Françoise Blum, Professeur, Université Paris 1, Panthéon Sorbonne (France), Bienvenu Boudimbou, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Joachim Emmanuel Goma-Thethet, Professeur, Adon Simon Affessi, Maître de Conférences, Université Peleforo Gon Coulibaly Korhogo (Côte d'Ivoire), Université Marien Ngouabi (Congo), Dieudonné Tsokini, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Pierre Yvon Ndongo Ibara, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Joseph Zidi, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Henri Yambéné Bomono, Professeur, Université Yaoundé 1 (Cameroun), Jean Félix Yekoka, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Rogacien Tossou, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Université Marien Ngouabi (Congo), Yvon-Norbert Gambeg, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Sophie Pulchérie Tape, Maître de Conférences, Université Peleforo Gon Coulibaly Korhogo (Côte d'Ivoire), Amuri Mpala Lutébélé, Professeur, Université de Lubumbashi (RD. Congo), Didier Ngalebaye, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo).

Infographie : Dreid Miché KODIA MANCKESSI

SOMMAIRE

Le mot de la rédaction	13
-------------------------------	----

Articles

I. SOCIOLOGIE-ANTHROPOLOGIE-PSYCHOLOGIE

Modernité et rapports sociaux de genre dans les ménages musulmans de la commune de Cocody-Abidjan : une analyse à partir de la structure sociale des dépenses

Vasséko KARAMOKO, Martine GBOUGNON, Fanta BAKAYOKO 17

Violences conjugales faites aux femmes dans le premier arrondissement de la ville de Parakou au nord Bénin

Soulé EL-HADJ IMOROU, Bignon T. Clarisse TAMA 39

Les pesanteurs sociales du déficit de participation des femmes au programme de don de sang à Yopougon SICOI (Abidjan, Côte d'Ivoire)

Kando Amédée SOUMAHORO 55

Côte d'Ivoire : la réconciliation nationale à l'épreuve de l'ethnicité politique

Koffi Parfait N'GORAN, Gninnan Hervé COULIBALY, Nanfouhoro Paul-Kevin OUATTARA 79

Le rapport à l'épargne chez les cacaoculteurs de l'entreprise coopérative des agriculteurs modernes de Méagui (ECAMOM) à la microfinance ADVANS : aux pratiques de digitalisation à l'exclusion bancaire

Hubert Kouassi KOUADIO 103

Regards croisés des acteurs des médias sur la communication de crise dans le contexte de COVID-19 au Mali

Ismaila FAMANTA, Abdourahmane COULIBALY 121

Utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis de la ville de Yamoussoukro en Côte d'Ivoire	
Bah Isaac KOUAKOU	147

Les enjeux sanitaires et environnementaux liés à l'usage des pesticides dans l'agriculture périurbaine à Korhogo (Côte d'Ivoire)	
Yao Claude AKOUÉ	169

Le <i>Tchologo</i> , rite initiatique senoufo du peuple niarafolo de la localité de Ferkessédougou (Nord de la Côte d'Ivoire)	
Lacina YEO	191

Désinstitutionnalisation et orientation scolaire et professionnelle des personnes porteuses du handicap au Togo	
Ati-Mola TCHASSAMA	207

II. SCIENCES DE L'ÉDUCATION-COMMUNICATION

Le paradigme de la communication engageante dans la lutte contre la COVID-19 en Côte d'Ivoire	
Oumar SORO NANGAHOULO, Prosper SIKI KOUAMÉ	223

Études des rendements scolaires des auditeurs des cours du soir aux examens d'État au secondaire dans la commune de Yopougon	
Kouéiwon Gaspard INANAN	245

III. LITTÉRATURE-SCIENCES DU LANGAGE-ANGLAIS

La tradition : le potentiel facteur concurrentiel à l'éducation de la jeune fille	
Marie-Pauline SÉKA CHIAYÉ	263

<i>Vents solaires</i> de Serge Eugène Ghoma Boubanga : une poétique de l'indicible	
Ourbano MBOU-MAKITA	275

Premises and Images of War in African Poetry	
Anicet Odilon MATONGO NKOUKA, Louis Marain MOKOKO AKONGO, Jean-Marie SOUNGOUA	289

Creative Writing as a Reader-Response Process in African Literature	
Hodabalou ANATE	305

Towards Objectives Achievement in Bediako Asare's <i>Rebel</i> Kangnivi KODJOVI	321
Euripides' Influence on Shakespeare: An Intertextual Reading of <i>Helen</i> and <i>A Midsummer Night's Dream</i> Biava Kodjo KLOUTSE, Casimir Comlan SOEDE	337
Slave Narrative Writing: The Expression of Black American Dispossession and Mnemonic Repossession Serge Lazare OUEDRAOGO, André KABORÉ	353
Intra-Racial Conflict in Suzan-Lori Parks's <i>Topdog/Underdog</i> Yao Katamatou KOUMA	371
Social perception of media in a conflicting environment in wole soyinka's <i>you must set forth at dawn</i> Fougnigué Madou YEO	387
Brevity for Posterity: George Washington's Second Inaugural Address and its Influence on the American History Moïse KONATÉ	403

LE MOT DE LA RÉDACTION

Les membres du Comité de rédaction de la revue *Ntela* sont heureux de publier ce second volume du troisième numéro. C'est un honneur et un réel plaisir pour eux de publier – dans le dessein de les diffuser et de les vulgariser – les résultats des recherches de plusieurs enseignants-chercheurs et chercheurs originaires du Burkina Faso, du Cameroun, du Congo, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, du Mali et du Togo. De la sorte, ils contribuent à la promotion de la recherche en Afrique, aux côtés des esprits illuminés, soucieux d'apporter des réponses aux problèmes auxquels sont confrontées leurs sociétés, par la recherche et la production scientifiques.

Les textes publiés dans ce volume confirment l'option interdisciplinaire choisie par *Ntela*. Ils viennent de disciplines scientifiques aussi diverses que la sociologie, l'anthropologie, la psychologie, la littérature, les sciences du langage. Pour éviter une dispersion susceptible de brouiller leur structuration interne, ces textes ont été regroupés autour de trois sections. La première, liée de la sociologie, à l'anthropologie et à la psychologie, compte dix articles. Les textes relevant des sciences de l'éducation et des sciences de la communication forment la deuxième section. Quant à la troisième section, elle compte dix articles, issus de la Littérature et des Sciences du langage.

Rendez-vous est pris pour le quatrième numéro de la Revue *Ntela* à paraître en décembre 2022. En attendant, nous espérons que les lecteurs s'imprégneront de la substance des articles de ce volume et tireront un meilleur profit des richesses savantes qu'ils portent en eux.

La rédaction

I. SOCIOLOGIE-ANTHROPOLOGIE-PSYCHOLOGIE

Utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis de la ville de Yamoussoukro en Côte d'Ivoire

Bah Isaac KOUAKOU*

Résumé

L'objectif de cette recherche est d'analyser les facteurs explicatifs de la persistance de l'utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis de la ville de Yamoussoukro en dépit des interdictions assorties de poursuites pénales et même des risques encourus par les chauffeurs et leurs passagers. Cette étude repose sur une démarche méthodologique impliquant les approches quantitative et qualitative. Un questionnaire a été adressé à 100 chauffeurs de taxis, 150 usagers de taxis et un guide d'entretien a été administré à 10 vendeurs de gaz butane. Par ailleurs, l'on a observé 15 dispositifs de transvasement de gaz dans trois quartiers de Yamoussoukro. Les résultats de cette étude montrent que les conducteurs de taxis de la ville de Yamoussoukro sont conscients des risques qu'ils prennent. Seulement, ils estiment ne pas pouvoir se passer de cet usage détourné du gaz butane parce qu'il leur est financièrement profitable. Sur le plan commercial, le secteur de vente du gaz butane s'est rapidement développé, favorisant ainsi la création d'emplois et l'amélioration des conditions de vie d'une frange de la population de Yamoussoukro.

Mots-clés

Gaz butane, carburant, conducteurs de taxis, passagers, développement économique et social.

Abstract

The objective of this research is to analyze the explanatory factors for the persistence of the use of butane gas as fuel by taxi drivers in the city of Yamoussoukro despite the bans accompanied by criminal proceedings and even the risks incurred by the drivers and their passengers. This study is based on a methodological approach involving quantitative and qualitative approaches. A questionnaire was sent to 100 taxi drivers and 150 taxi users and an interview guide was administered to 10 butane gas sellers. In addition, 15 gas transfer

*Enseignant-chercheur à l'Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny de Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) / E-mail : isbahkou@yahoo.fr / bah.kouakou@inphb.ci

devices were observed in three districts of Yamoussoukro. The results of this study show that taxi drivers in the city of Yamoussoukro are aware of the risks they take. Only, they believe that they cannot do without this diverted use of butane gas because it is financially profitable for them. Commercially, the butane gas sales sector has developed rapidly, thus promoting job creation and improving the living conditions of a segment of the population of Yamoussoukro.

Keywords

Butane gas, fuel, taxi drivers, passengers, economic and social development.

Introduction

Le secteur des transports constitue un élément clé de toute politique de développement. En Côte d'Ivoire, le système de transports en commun assurait un service dont la qualité était plus ou moins acceptable et satisfaisante (I. Kassi-Djodjo, 2013) entre 1960 et 2000. Mais, depuis la crise politico-militaire de 2002, les offres de mobilité collective proposées ne sont plus sans risques, c'est-à-dire qu'elles présentent des dangers ou encore des pratiques qui mettent en péril la vie des usagers (A. J-M. K. Kouakou, 2017, p. 28). Le transport en commun dans certaines villes ivoiriennes et particulièrement à Yamoussoukro est marqué par une pratique qui non seulement viole la législation en vigueur (K. S. Kouassi, 2014, p. 259), mais aussi et surtout qui fait fi des règles de sécurité en matière de transport.

En effet, l'utilisation de l'essence ou du gazoil par les véhicules de transport en commun s'est raréfiée au profit de l'usage du gaz butane comme carburant. Ainsi, la rentabilité économique du détournement de l'usage habituel du gaz butane qui sert à cuisiner, à s'alimenter en eau chaude et à se chauffer est de plus en plus mis en exergue. Or, ce détournement n'est pas sans inconvénients pour les conducteurs de taxis et usagers des véhicules roulant au gaz butane. Des éventuels incendies et des problèmes de santé dus à l'inhalation fréquente du gaz butane sont perceptibles.

Ces conséquences négatives susmentionnées ont amené le gouvernement ivoirien à interdire l'utilisation du gaz butane comme carburant par les véhicules personnels et transports en commun sur toute l'étendue du territoire national, et ce pour garantir la sécurité de la population. La loi numéro 92-469 du 31 Juillet 1992 portant

répression des fraudes en matière de stockage et distribution des produits pétroliers et des violations pour prescription technique de sécurité est certes claire en soulignant que quiconque va contre cette loi s'expose à des poursuites pénales, allant de 100 000 FCFA à 500 000 FCFA et d'un mois à un an d'emprisonnement, selon l'ampleur du dégât. Mais, malgré, cette interdiction de l'usage du gaz butane comme carburant, et des poursuites pénales encourues, certains transporteurs s'obstinent à l'utiliser autrement que son usage habituel. Cette nouvelle manière d'utiliser le gaz butane est particulièrement visible dans la ville de Yamoussoukro où la majorité des taxis roulent au gaz au vu et au su des autorités politiques, administratives et coutumières. En plus des taxis, certains véhicules de transport interurbain, notamment ceux assurant la liaison Yamoussoukro-Toumodi-Dimbokro, roulent en général au gaz butane.

Yamoussoukro est la capitale politique et administrative de la Côte d'Ivoire depuis 1983. Elle est située à 245 km d'Abidjan, la capitale économique. Ville scolaire et estudiantine, elle est confrontée à une forte croissance démographique. Comme dans la plupart des villes de l'intérieur de la Côte d'Ivoire, le déplacement des populations de Yamoussoukro se fait à pieds, à vélo, à moto, en voitures personnelles et de transport commun. Dans cette ville, l'offre de transport en commun reste tributaire aux taxis communément appelés " wôro-wôro " dont le nombre est passée de 715 véhicules en 2016 à 944 en 2017 pour atteindre en 2018 un total de 1159 véhicules (F. A. Memel, 2019, p. 137). En effet, à Yamoussoukro, le transport en commun est assuré par les taxis qui continuent de rouler au gaz butane sans aucune inquiétude alors qu'une loi interdisant son usage pareil a été votée. Par ailleurs, tous les risques liés à cet usage détourné semblent ne pas être l'affaire de qui que ce soit. Les autorités politico-administratives et coutumières, les chauffeurs de taxis et les usagers, qui, même s'ils s'inquiètent de manière sporadique n'ont pas le choix que de les emprunter, semblent s'accommoder à l'état des choses dans une perspective de risque continu. Tout le monde défie sciemment le danger (Patrick Peretti-Watel, 2010, p. 101) et s'inscrit dans une logique de prise de risque délibérée.

Cette étude, au plan théorique, fait référence à la sociologie du risque. Le risque désigne un danger éventuel plus ou moins prévisible. C'est aussi le fait de s'exposer à un danger (dans l'espoir d'obtenir un avantage). On parle alors de « goût du risque ».

Le risque est la coexistence d'un aléa et d'un enjeu. Lorsqu'une personne prend un risque, elle entreprend une action avec un espoir de gain et/ou une possibilité de perte. Il est en effet, une représentation sociale, et s'inscrit en ce sens sous des formes qui changent d'une société et d'une période de l'histoire à une autre selon les catégories sociales. Aussi, les appréhensions du risque des femmes diffèrent de celles des hommes, celles des plus jeunes des aînés. Il traduit une série de craintes plus ou moins partagées à l'intérieur d'une collectivité sociale (D. Le Breton, 2012, p. 31).

Suivant cette théorie, et dans le cadre de l'utilisation du gaz butane comme carburant, des aléas et enjeux suivants sont à considérer. Concernant les aléas, il peut survenir une défaillance, une panne, une erreur de manipulation susceptible de provoquer un incendie, un danger. Pour les enjeux, le gain espéré est en fonction du service du véhicule ; la perte peut être une perte de productivité, une consommation inutile d'énergie et de consommables, la destruction du véhicule, un dommage corporel et/ou de biens, une pollution de l'environnement.

Dès lors, quels sont les facteurs explicatifs de la persistance de l'utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis de la ville de Yamoussoukro en dépit des interdictions assorties de poursuites pénales et même des risques encourus par les conducteurs de taxis et leurs passagers ? Les profits engrangés par les conducteurs de taxis en utilisant le gaz butane comme carburant sont-ils suffisants pour mettre en danger leur propre vie et celle de leurs clients vivant à Yamoussoukro ? Quels sont les inconvénients de l'utilisation de gaz butane comme carburant ?

L'utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis de la ville de Yamoussoukro génère un profit socio-économique conséquent et donc justifie son utilisation détournée de son usage habituel. De même, l'utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis de la ville de Yamoussoukro a des inconvénients (risque d'incendie, d'explosion de gaz, pollution de l'air, problème de santé) sur la population. Ce sont là deux hypothèses qui orientent la réflexion engagée dans cette contribution.

1. Démarche méthodologique

Cette étude s'est effectuée à Yamoussoukro. Dans cette ville, les conducteurs de taxis préfèrent utiliser le gaz butane pour carburant au détriment de l'essence ou du gasoil.

Ainsi, c'est à partir d'une étude transversale à visée descriptive qui a combiné à la fois les approches quantitative et qualitative que la réflexion sur ce phénomène a été menée.

Le champ social de cette recherche prend en compte les acteurs du secteur du transport en commun de cette ville, à savoir les conducteurs de taxis, les usagers de transport en commun et les vendeurs de gaz butane.

Un questionnaire a été adressé à 100 conducteurs et à 150 usagers de taxis. Des entretiens à partir d'un guide d'entretien ont été effectués auprès de 10 vendeurs de gaz butane dont 5 possèdent un dispositif de transvasement de gaz et 5 n'en possèdent pas.

L'on a observé en plus 15 dispositifs de transvasement de gaz dans trois quartiers de Yamoussoukro dont 5 aux 220 Logements, 5 à Assabou et 5 à Dioulabougou.

Nos observations ont concerné le dispositif lui-même, c'est-à-dire l'attitude du gestionnaire et des conducteurs de taxis et le nombre de taxis qui venaient faire leur transvasement de gaz dans des intervalles de temps.

La démarche d'échantillonnage de cette étude était raisonnée. Nos enquêtes de terrain ont débuté en Octobre 2021 et ont pris fin en Décembre 2021. Le critère retenu pour sélectionner les conducteurs de taxis était de s'assurer que ceux-ci roulaient au gaz et qu'ils étaient en activité pendant la période de l'enquête de terrain.

Nous nous sommes donnés deux semaines pour interroger les conducteurs de taxis en activité. Ce qui nous a permis d'échanger avec 100 d'entre eux. Pour ce faire, il fallait être tôt le matin dans les gares de transport des taxis avant qu'ils ne fassent leur chargement et aussi profiter du temps d'attente de leur tour de chargement pour l'administration du questionnaire. Nous nous sommes positionnés à la gare INP-HB¹, à la gare de Kossou où des taxis font leur chargement pour INP-HB et vis-versa et aussi à la gare d'UTB² où les passagers

¹ INP-HP est l'abréviation de l'Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny de Yamoussoukro.

² UTB est l'Union des Transporteurs de Bouaké.

qui revenaient de voyage sont conduits à leur destination respective par les conducteurs de taxis.

Cette stratégie a été utilisée pour soumettre notre questionnaire à 150 usagers de taxis roulant au gaz avec une semaine de plus.

L'observation des 15 dispositifs de transvasement de gaz dans les trois quartiers de Yamoussoukro susmentionnés a été effectuée pendant trois semaines en raison d'une semaine par quartier pour 5 dispositifs de transvasement de gaz. Les données recueillies ont été soumises à une analyse en s'appuyant sur le logiciel SPHINX 4.5. Le tableau ci-après fait la synthèse des personnes interrogées pour cette étude et de l'observation des 15 dispositifs de transvasement de gaz.

Tableau n°1 : Récapitulatif des enquêtes réalisées selon les outils, les cibles et dispositifs observés

Outils utilisés	Cibles et dispositifs	Effectif/Total
Questionnaire	Conducteurs de taxis	100
	Usagers de taxis roulant au gaz	150
Guide d'entretien	Vendeurs de gaz	10
Fiche d'observation	Dispositifs de transvasement de gaz	15

Source : Enquêtes de terrain, octobre à décembre 2021.

C'est à partir de cette méthodologie que nous avons obtenu les résultats que nous présentons à la suite de ce travail.

2. Résultats

2.1. Résultats concernant les usagers des taxis roulant au gaz

2.1.1. Information des usagers de taxis sur l'utilisation du gaz comme carburant. Le tableau ci-dessous nous donne une idée sur l'information des usagers au sujet de l'utilisation du gaz comme carburant par les conducteurs de taxis de Yamoussoukro.

Tableau n°2 : Information des usagers de taxis sur l'utilisation du gaz comme carburant

Question	Réponses	Effectifs	(%)
Saviez-vous que la plupart des taximen de Yamoussoukro utilisent le gaz butane comme carburant ?	Oui	140	93,34
	Non	10	6,67
	Total	150	100

Source : Enquête de terrain, octobre 2021.

Les données de ce tableau sus-évoqué montrent que 140 usagers de taxis, soit 93,34%, savent que les conducteurs de taxis de

Yamoussoukro roulent au gaz, contre 10 d'entre eux, soit 6,67%, qui ne le savent pas. Elles démontrent que l'utilisation du gaz butane comme carburant n'est pas un secret à Yamoussoukro, bon nombre d'utilisateurs le savent.

2.1.2. Attitude des utilisateurs face à l'utilisation des taxis roulant au gaz

Le tableau n°3 suivant, présente la répartition des utilisateurs de taxis selon leur attitude face à l'utilisation des taxis roulant au gaz.

Tableau n°3 : Attitude des utilisateurs face à l'utilisation des taxis roulant au gaz

Question	Réponses	Effectifs	(%)
Accepteriez-vous d'emprunter un taxi en ayant conscience qu'il roule au gaz butane ? Justifiez votre réponse	Oui	145	96,67
	Non	05	3,33
	Total	150	100

Source : Enquête de terrain, octobre 2021.

Selon les données du tableau ci-dessus, 145 enquêtés, soit 96,67% disent pouvoir accepter d'emprunter un taxi qui utilise du gaz butane comme carburant pour effectuer leurs courses ou leurs déplacements quotidiens. Par contre, 5 d'entre eux, soit 3,33% disent ne pas les emprunter.

La réalité à Yamoussoukro est que la majorité des taxis communément appelés "wôrô wôrô" utilisent le gaz comme carburant. Ainsi, à défaut d'avoir un moyen de déplacement personnel (voiture, vélo, moto), on n'a pas le choix que de les emprunter, car ce sont les seuls moyens de transport en commun que la population de Yamoussoukro a recours pour ses courses et ses déplacements.

2.1.3. Connaissance des risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant par les utilisateurs

La connaissance des utilisateurs des risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau n°4 : État de la connaissance des utilisateurs des risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant

Question	Réponses	Effectifs	(%)
Connaissez-vous les risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant ?	Oui	130	86,67
	Vaguement	20	13,33
	Total	150	100

Source : Enquête de terrain, octobre 2021.

Selon les données du tableau ci-dessus, 130 enquêtés, soit 86,67%, disent connaître les risques encourus lorsque le gaz butane est utilisé comme carburant. Par contre, 20 enquêtés, soit 13,33% disent avoir une idée vague des risques encourus. La connaissance d'un phénomène est liée au niveau d'instruction, aux informations reçues et au retour d'expérience. À Yamoussoukro, il y a certes la population des alphabètes qui est à mesure de connaître les risques encourus en utilisant le gaz butane comme carburant mais aussi et surtout la population des analphabètes dont la connaissance se limite parfois à des sensibilisations et au retour d'expérience.

2.1.4. Risques liés l'utilisation du gaz butane comme carburant

Les enquêtés qui connaissent les risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant, ont cité des risques tels que résumé dans le tableau ci-dessous.

Tableau n°5 : Risques énoncés par les enquêtés (usagers)

Question	Réponses
Pouvez-vous citer des risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant si vous en connaissez ?	- explosion ; - incendie ; - intoxication ; - maladies respiratoires ; - pollution de l'air ; - manque de gaz pour les ménages ; -paiement d'une amende et emprisonnement.

Source : Enquête de terrain, octobre 2021.

Les enquêtés qui connaissent les risques liés à l'utilisation du gaz comme carburant, ont cité dans l'ordre l'explosion, l'incendie, l'intoxication, le manque de gaz pour les ménages, la pollution de l'air et les maladies respiratoires qui représentent les risques majeurs de l'usage détourné du gaz butane. Les risques évoqués par les enquêtés qui empruntent couramment les taxis utilisant le gaz comme carburant démontrent que ceux-ci sont conscients du danger auquel ils sont en permanence exposés.

2.1.5. Préférences tarifaires des usagers de taxis

Les préférences tarifaires des usagers de taxis sont présentées dans le tableau n°6 ci-dessous.

Tableau n°6 : Choix tarifaires des usagers de taxis

Bah Isaac Kouakou : Utilisation du gaz butane comme carburant par les...

Question	Réponses	Effectifs	(%)
Préférez-vous payer moins cher en empruntant un taxi roulant au gaz butane pour parcourir le trajet du grand marché à l'INP-HB ou payer plus cher en empruntant un taxi qui roule à l'essence ou gazoil ?	Oui	145	96,67
	Non	5	3,33
	Total	150	100

Source : Enquête de terrain, octobre 2021.

Selon les données de ce tableau, 145 enquêtés, soit 96,67% préféreraient payer moins cher en empruntant des taxis roulant au gaz butane pour parcourir le trajet du grand marché à l'INP-HB alors que 5 usagers, soit 3,33% préféreraient payer plus cher pour parcourir le même trajet en empruntant des taxis qui roulent à l'essence ou au gazoil. Ces enquêtés sont dans leur majorité résolument emportés par le fait de ne pas trop dépenser en faisant fi des risques auxquels ils s'exposent en permanence en empruntant des taxis qui utilisent le gaz comme carburant.

2.2. Résultats concernant les conducteurs de taxis roulant au gaz

2.2.1. Recette journalière exigée par les propriétaires de taxis

Les conducteurs de taxis qui ne sont pas propriétaires, sont soumis à un versement d'une recette journalière auprès de leur propriétaire. Le tableau n°7 ci-dessous fait le point des différents versements.

Tableau n°7 : Recette journalière exigée

Question	Réponses	Effectifs	(%)
Quelle est la recette qui vous est demandée ? (en FCFA)	15.000	85	85
	18.000	15	15
	Total	100	100

Source : Enquête de terrain, novembre 2021.

Les données du tableau ci-dessus montrent que 85 conducteurs de taxis doivent faire un versement de 15.000 FCFA auprès des propriétaires de taxis, contre 15 conducteurs pour qui lesdits propriétaires exigent la somme de 18.000 FCFA. Cette recette exigée par les propriétaires de taxis est versée à la fin de la journée de travail et cela détermine la survie de la collaboration entre les conducteurs de taxis et les propriétaires.

2.2.2. Raisons de l'utilisation du gaz comme carburant

Le choix opéré par les conducteurs de taxis est fondé sur des raisons qui sont retracées dans le tableau ci-dessous.

Tableau n°8 : Raisons du choix du gaz comme carburant au lieu de l'essence ou du gasoil

Question	Réponses	Effectifs	(%)
Quelles sont les raisons pour lesquelles utilisez-vous le gaz butane comme carburant ?	Pour avoir plus de profit : payer la recette journalière et avoir un surplus pour soi-même	66	66
	À cause du coût élevé du carburant	24	24
	L'installation avait déjà été faite par le propriétaire, pour lui cela est plus profitable	10	10
	Total	100	100

Source : Enquête de terrain, novembre 2021.

Selon les données de ce tableau, 66 enquêtés, soit 66%, soutiennent qu'ils préfèrent utiliser le gaz butane comme carburant pour avoir plus de profit, précisément pour avoir facilement la recette journalière et avoir un surplus pour soi-même. Pour 24 autres, soit 24%, cela est dû au coût élevé du carburant et enfin 10 enquêtés, soit 10%, évoquent le fait que la bombonne avait déjà été installée par les propriétaires de taxis et que selon eux, cette manière de faire est plus profitable. Le point commun de ces trois raisons qui justifient l'utilisation du gaz butane comme carburant est la recherche de plus de profit.

Les photos numéros 1 et 2, ci-dessous montrent successivement une 504 stationnée à la gare de Yamoussoukro-Dimbokro par le conducteur qui attend son tour de chargement de passagers tout en montrant sa bombonne à gaz et un conducteur de taxi en train de charger sa bombonne à gaz en toute quiétude.

Photo n°1 : Une voiture 504 avec sa bombonne	Photo n°2 : Conducteur de taxi rechargeant son véhicule avec du gaz butane
	
Source : Cliché Bah Isaac Kouakou, décembre 2021.	Source : Cliché Frédéric Armel Memel, 2028, p.136.

2.2.3. Connaissances des risques liés à l'utilisation du gaz comme carburant

Les conducteurs de taxis roulant au gaz butane, ont listé, dans le tableau ci-dessous, des risques liés à cette utilisation.

Tableau n°9 : Connaissances des risques liés à l'utilisation du gaz comme carburant

Question	Risques cités
Quelles sont les risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant que vous connaissez ?	- explosion - incendie - intoxication - pollution de l'air ; - maladies respiratoires ; - manque de gaz pour les ménages ; - paiement d'une amende et emprisonnement.

Source : Enquête de terrain, décembre 2021.

L'ensemble des conducteurs de taxis en guise de connaissance des risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant ont cité l'explosion, l'incendie, l'intoxication, la pollution de l'air, les maladies respiratoires, le manque de gaz pour les ménages et les poursuites pénales avec paiement d'une amende et emprisonnement. L'évocation des éventuels risques exposés en utilisant le gaz butane comme carburant par les conducteurs montre clairement qu'ils sont

conscients du danger, mais la recherche du profit les a complètement aveuglés.

2.3. Résultats concernant les vendeurs de gaz butane

Parmi les dix vendeurs de gaz butane interrogés, cinq possèdent le dispositif de transvasement de gaz et cinq autres n'en possèdent pas. Ces derniers vendent le gaz qu'aux ménages.

2.3.1. Quantités de bouteilles de gaz vendues

Le nombre de bouteilles de gaz vendues par les commerçants au cours d'une journée est récapitulé dans le tableau n°10, ci-dessous. Pour cette étude, l'on a privilégié la petite bouteille de gaz (B 06) qui coûtait 2.200 FCFA pendant la période de l'étude.

Tableau n°10 : Quantités de bouteilles de gaz vendues

	Vendeurs possédant le dispositif transvasement de gaz	Vendeurs ne possédant pas le dispositif de transvasement de gaz
Nombre moyen de bouteilles de gaz (B 06) vendues par jour	60	20
Recette moyenne par jour (FCFA)	132.000	44.000

Source : Enquête de terrain, novembre 2021.

Les données du tableau n°10 montrent que les vendeurs de gaz qui possèdent le dispositif de transvasement de gaz font une recette moyenne journalière de 132.000 FCFA qui équivaut à 60 bouteilles de gaz (B 06) vendues contre 44.000 FCFA, soit 20 bouteilles de gaz (B 06) vendues pour les vendeurs qui ne possèdent pas le dispositif de transvasement de gaz. On constate, un surplus de gain à hauteur de 88.000 FCFA chez les vendeurs de gaz avec le dispositif de transvasement de gaz justifiant ainsi la prolifération des lieux de transvasement de gaz au détriment des endroits de vente de gaz aux ménages à Yamoussoukro.

Au vu des différentes recettes susmentionnées, les vendeurs de gaz ayant le dispositif de transvasement de gaz se réjouissent comme en témoignent les propos d'un d'entre eux :

Bah Isaac Kouakou : Utilisation du gaz butane comme carburant par les...

Pour moi, il faut faire assez de profit. En rechargeant les taxis au gaz, nous vendons plus de gaz et nous gagnons plus d'argent. Les ménages qui veulent que nous transvasions le gaz pour eux, nous le faisons sans problème. Certains ménages refusent, mais de fois, lorsque le gaz manque dans leur endroit habituel de recharge, ils viennent et nous "pompons"³ le gaz dans leur bouteille et ils nous donnent l'argent (Vendeur de gaz possédant le dispositif de transvasement de gaz à Dioulabougou).

Quant aux vendeurs de gaz ne possédant pas le dispositif de transvasement de gaz, pour eux, mieux vaut avoir peu d'argent que de chercher à en avoir assez et se mettre en danger : « Nous avons décidé de vendre le gaz aux ménages, c'est plus simple et cela ne nous expose pas aux risques par rapport à ceux qui rechargent les taxis au gaz » (Vendeur de gaz ne possédant pas le dispositif de transvasement de gaz à Assabou).

2.3.2. Dispositifs d'approvisionnement en gaz butane

Pour pouvoir approvisionner les taxis, les vendeurs de gaz se sont dotés d'une machine spéciale dont le montant varie entre 400.000 FCFA et 500.000 FCFA. Un de ces dispositifs est présenté à titre illustratif par la photo 3.

Photo n°3 : Dispositif de transvasement de gaz



Source : Cliché Isaac Kouakou, décembre 2021

³ « *Pomper le gaz* », cette expression est couramment employée par les vendeurs de gaz qui possèdent le dispositif de transvasement de gaz et les conducteurs de taxis utilisant le gaz comme carburant. Il s'agit tout simplement de transvaser du gaz dans un récipient, une bouteille de gaz vide ou dans la bombonne d'un véhicule.

2.4. Constats issus de l'observation des dispositifs de transvasement de gaz

Nos observations de 15 dispositifs de transvasement de gaz dans trois quartiers de Yamoussoukro, dont 5 aux 220 logements, 5 à Assabou et 5 à Dioulabougou, nous permettent de dire que ceux-ci sont installés dans des lieux visibles. Les principaux clients sont les conducteurs de taxis qui viennent recharger leur bombonne en toute quiétude. Les heures de grandes affluences sont 6 heures, 12 heures, 13 heures et 16 heures. Chaque bombonne est rechargée au minimum avec deux à trois bouteilles de gaz (B 06). La plupart du temps, le taximan achète une bouteille pleine de gaz pour une prévision. Ce sont les petites bouteilles de gaz (B 06) qui sont les plus vendues dans les lieux de transvasement de gaz. On retient aussi que deux à trois personnes travaillent en toute quiétude dans ces endroits.

Par ailleurs, le risque d'incendie et/ou de maladie à cause de l'inhalation fréquente du gaz semble ne pas être un souci ni pour les vendeurs de gaz ni pour les conducteurs de taxis qui se sentent à l'aise dans l'exercice de leur activité quotidienne.

3. Discussion

3.1. Recherche de profit annihilant les risques

Le risque est au cœur de la condition humaine (D. Le Breton, 2012, p. 11). Cette réalité semble s'associer à l'attitude des conducteurs de taxis de Yamoussoukro qui persistent dans l'utilisation du gaz butane comme carburant malgré les risques encourus. Les propos évoqués par les enquêtés, conducteurs de taxis roulant au gaz, corroborent cette thèse selon laquelle c'est la recherche du profit économique qui a favorisé l'usage détourné du gaz butane.

Cela est dû au coût élevé du carburant, la bombonne avait déjà été installée par les propriétaires de taxis et selon eux, cette manière de faire leur revenait moins chère et plus profitable. C'est pour avoir plus d'argent, précisément pour avoir facilement la recette journalière et avoir un surplus pour soi-même », c'est dire que le chauffeur peut gagner au moins 10.000 FCFA par jour sans compter son salaire. Le conducteur de taxis gagne, le propriétaire gagne.

Ces propos des enquêtés qui mettent un point d'honneur sur la recherche irréversible de plus d'argent en utilisant le gaz comme carburant. En effet, selon les conducteurs de taxis interrogés, à raison d'une bouteille pour trois heures d'activité, quatre à cinq bouteilles de gaz butane B 06 (la petite bouteille) suffisent pour une journée de travail allant généralement de 6 heures du matin à 22 heures. À 2.200 FCFA, la petite bouteille de gaz, B 06, les conducteurs indiquent déboursier environ 10.000 FCFA par jour au lieu de 20.000 FCFA, voire plus en achat de gasoil ou d'essence.

Par ailleurs, cette pratique qui prospère malheureusement a des incidences sur la santé de la population (asphyxie et maladies respiratoires) et l'expose à des risques d'incendie, de l'explosivité de ce combustible hautement inflammable. En effet, le gaz butane s'enflamme rapidement dans l'air en présence d'une charge d'électricité statique, d'une étincelle, d'une flamme nue ou d'une autre source ou d'inflammation.

C'est ainsi qu'en 2014, conscientes des risques de l'utilisant du gaz butane comme carburant, les autorités administratives de Yamoussoukro ont mené des actions sur le terrain pour contraindre les chauffeurs de taxis à utiliser l'essence ou le gasoil. Seulement, ces actions n'ont pas pu atteindre les objectifs escomptés puisque cette situation n'a pas changé. Les chauffeurs de taxis continuent de rouler au gaz en toute tranquillité. Et d'ailleurs, le nombre des lieux de transvasement de gaz ne cessent d'augmenter à Yamoussoukro. Les risques sont connus mais rien n'arrête les conducteurs de taxis qui maintiennent mordicus cet usage détourné du gaz.

En sus, les vendeurs de gaz ayant le dispositif de transvasement de gaz, quant à eux s'en tirent à bon compte puisqu'ils engrangent des recettes moyennes supérieures à celles des vendeurs de gaz qui ne disposent pas ce dispositif. Ce qui renforce l'argumentaire sur l'utilisation détournée du gaz butane.

Bien plus, les propriétaires des lieux de transvasement de gaz ne sont aucunement inquiétés pendant l'exercice de cette activité qui se positionne de plus en plus comme « une activité normale ». Les autorités semblent abdiquer, les risques liés à cette utilisation sont connus non seulement par les conducteurs de taxis mais aussi et surtout par les usagers de taxis et les autorités politico-administratives et coutumières. Tout compte fait, les conducteurs de taxis et les

propriétaires de taxis se maintiennent dans une prise de risque volontaire dans l'optique de leur développement économique et social. Ce qui est apparemment réel, puisque les conducteurs de taxis qui roulent au gaz arrivent à atteindre la recette exigée et ont parfois un surplus pour la satisfaction de leurs besoins sociaux.

Les propriétaires de taxis, quant à eux, reçoivent régulièrement la recette demandée à leur employé et donc arrivent à se construire grâce à cette activité. Ce qui justifie la prolifération des dispositifs de transvasement de gaz à Yamoussoukro. Désormais, le transvasement de gaz fait partie des activités pourvoyeuses d'emploi car la gestion desdits dispositifs nécessite la présence d'au moins deux personnes.

À la vue des enjeux et surtout de l'attitude des conducteurs de taxis, nos résultats vont dans le même sens que les propos de D. Le Breton qui souligne que :

Dans la vie quotidienne et au-delà dans les activités technologiques ou scientifiques, économiques ou politiques, le risque est associé plutôt au danger, mais il est librement choisi, alors, à l'inverse, il est perçu comme motif d'épanouissement, occasion de se mesurer à une situation inédite, ressource pour redéfinir son existence, éprouver ses capacités personnelles, rehausser l'estime de soi, ou encore obtenir une reconnaissance des autres (D. Le Breton, 2012, p. 105).

Le risque fonctionne souvent comme un instrument d'objectivation, voire de calcul des dangers ou des difficultés qui peuvent affecter les comportements individuels et sociaux, qu'ils soient d'origine interne ou externe à la sphère sociale. Il fonde également un système de « bonnes raisons » pour faire ou ne pas faire. Je ne dois pas faire ceci parce que cela met ma vie en danger et qu'il ne faut pas mettre sa vie en danger, ou bien, je dois le faire parce que cela met ma vie en danger et que la vie n'a pas de sens si l'on ne la met pas en danger (A. Bourdin, 2003, p. 25).

L'utilisation détournée du gaz butane de son usage habituel à Yamoussoukro n'est pas un cas isolé. Bouaké, Daloa, San-Pedro, Bonoua et plusieurs autres villes ivoiriennes sont confrontées à la même situation. Par ailleurs, la pratique qui consiste à utiliser du gaz butane destiné aux ménages comme carburant compte de nombreux adeptes dans la sous-région ouest africaine (K. S. Kouassi, 2014, p. 260).

Au demeurant, une partie de la population de Yamoussoukro a intégré désormais le risque dans son existence quotidienne et s'est même appropriée le risque pour en construire une représentation cohérente. Ce qui est une forme de domestication symbolique du risque. Cela suppose que l'on soit capable de "faire avec le risque", de trouver des bonnes raisons pour vivre avec et malgré lui.

Est-ce parce que les risques encourus ne sont-ils pas perceptibles quotidiennement ou que le silence des autorités politico-administratives a fait accepter ce manquement comme un fait normal que l'utilisation du gaz butane comme carburant persiste à Yamoussoukro ?

3.2. Passivité coupable des autorités politiques et administratives de Yamoussoukro

Selon la loi n°92-469 du 30 juillet 1992 portant répression des fraudes en matière de produits pétroliers et des violations aux prescriptions techniques de sécurité, les infractions en application de ladite loi sont précisées en son article 3. L'alinéa 2 stipule qu'il est considéré comme une infraction, toute commercialisation ou livraison de produits pétroliers destinés à la consommation du public ou des entreprises particulières en dehors des installations pétrolières, spécialement agréées à ces fins. L'alinéa 3, quant à lui souligne que toute violation des prescriptions techniques de sécurité relatives à la manipulation, au stockage, au transport des produits pétroliers est aussi considérée comme une infraction. L'article 4 de la même loi, indique que ces infractions sont punies d'une peine d'emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 100.000 à 500.000 FCFA ou de l'une de ces deux peines seulement. Ainsi, conformément à cette loi, remplacer le carburant par du gaz butane destiné au grand public est formellement interdit en Côte d'Ivoire.

Par ailleurs, selon la loi susmentionnée, ces infractions peuvent être également constatées par les agents des Douanes, les officiers de Police Judiciaire et de Gendarmerie, les agents du service de la Répression des Fraudes et du Contrôle de la Qualité du ministère du commerce. Malgré la présence de tous ces services à Yamoussoukro, les conducteurs de taxis roulent en toute impunité en faisant usage du gaz butane au vu et au su de tous. Ces différents services n'inscrivent nullement pas la poursuite des taxis à gaz dans leurs plans d'actions

ou bien les actions occasionnelles menées à cet effet sont comme une goutte d'eau dans la mer ne pouvant apporter aucune solution durable.

Le bonheur des uns faisant le malheur des autres, des vendeurs de gaz aux ménages payent le prix fort : « On assiste impuissamment à la chute de notre chiffre d'affaires. La pratique est illégale, mais on ne dirait même pas. Il n'y a aucune répression », avoue un vendeur de gaz n'ayant pas de dispositif de transvasement de gaz pour les véhicules et vendant aux ménages uniquement.

Selon les informations recueillies, c'est en 2014 que les autorités de Yamoussoukro ont mené une action de grande envergure pour stopper l'utilisation du gaz comme carburant. Ainsi, pour joindre l'acte à la parole, le préfet de la région du Bélier d'alors, monsieur André Ekponon Assoumou, a annoncé le maintien de la décision de réprimer les véhicules roulant au gaz butane dans la capitale politique et administrative ivoirienne.

« Nous avons décidé progressivement d'arrêter les taxis non en règle, parce que cela constitue une perte pour l'État qui subventionne le gaz au profit des ménages », a justifié le préfet de Yamoussoukro. L'autorité administrative, a souligné par ailleurs que 90% des taxis roulent au gaz à Yamoussoukro : « C'est un danger pour les populations qui inhalent le gaz, parce qu'on ne sait pas, à terme, son impact sur la santé de nos populations », a fait savoir le préfet de Yamoussoukro qui estime qu'il ne faut pas attendre qu'il y ait un désastre pour agir. À cet effet, plus de sept réunions et séances de travail ont été organisées depuis mars 2013 avec les conducteurs de taxis et les directeurs régionaux des Mines, du Pétrole et de l'Énergie, et à chaque fois, un accord de délai a été trouvé, pour que les conducteurs de taxis se conforment à la réglementation en vigueur :

Mais, parce que les conducteurs de taxis sont habitués de voir des mesures prises sans être appliquées, ils persistent dans l'utilisation du gaz butane comme carburant et ont encore les bombonnes de gaz dans les véhicules⁴.

⁴ Propos du préfet de la région du Bélier confiés à l'Agence Ivoirienne de Presse (AIP), le Jeudi 19 septembre 2014, quelques heures après l'entame de la grève des chauffeurs de taxis de Yamoussoukro, informant, par la même occasion, que 13 taxis ont été déjà saisis dans le cadre de la répression de l'utilisation du gaz butane en remplacement du carburant.

Pour le préfet de Yamoussoukro, l'on ne pourra accéder à l'émergence qu'avec "des agents qui respectent les règles économiques". Il a donc réitéré sa ferme volonté de combattre, "sans état d'âme", l'utilisation du gaz butane comme carburant par les conducteurs de taxis à Yamoussoukro.

Ces propos traduisent un engagement sans faille de l'autorité locale de mettre fin une fois pour toute à cet usage dangereux du gaz butane. Mais, de 2014 à 2021, c'est-à-dire sept ans après les décisions prises pour faire changer positivement les choses, rien n'a véritablement changé, puisque les conducteurs de taxis continuent de rouler au gaz et surtout les dispositifs de transvasement de gaz se sont de plus en plus multipliés à Yamoussoukro. Aussi, les tenants desdits dispositifs exercent leur activité dans une quiétude totale : « Les responsables de la direction locale sont muets sur le phénomène, quelques rares fois ils descendent dans les rues pour des actions sporadiques. Tout simplement parce que certains responsables en charge de la traque sont eux-mêmes propriétaires de taxis à gaz », fait savoir un conducteur de taxis. Il faut signaler aussi qu'au moins trois services sont capables de s'unir et chercher à trouver des voies et moyens pour freiner l'évolution de cette pratique qui s'enracine de plus en plus à Yamoussoukro. Malheureusement, la Direction Régionale du Ministère des Mines, du Pétrole et de l'Énergie, le Ministère des Transports qui est la tutelle des taxis communaux et l'administration en charge des hydrocarbures n'arrivent pas à prendre les décisions idoines afin de lutter contre utilisation du gaz butane comme carburant.

Cette absence de coordination et d'actions concrètes de la part des différentes structures déconcentrées en rapport avec cette situation explique en partie le fort ancrage territorial de l'usage détourné du gaz butane par les conducteurs de taxis à Yamoussoukro.

Au total, et en dépit des faiblesses et des problèmes soulignés, le système de transport actuel de Yamoussoukro joue un rôle essentiel dans son développement.

Pour qu'il devienne plus sûr, plus durable et dans l'intérêt des populations, il incombe aux différents acteurs de poser des actions concrètes en termes de sensibilisation, de formation et d'encadrement qui pourraient allier à la fois les intérêts socio-économiques des nombreux agents du secteur et la réduction des risques de l'utilisation du gaz butane comme carburant. Mais, cela suppose une volonté

politique des autorités politico-administratives et coutumières, la mobilisation de moyens conséquents, une prise de conscience individuelle et une responsabilité individuelle pour aboutir à une prise de conscience collective des risques que cet usage du gaz butane est susceptible de créer dans le quotidien sociétal.

Conclusion

Au terme de cette analyse, il faut retenir que le facteur explicatif principal de l'utilisation du gaz butane comme carburant en remplacement de l'essence et du gasoil est pécuniaire et donc lié à la recherche effrénée du mieux-être social. Nous avons pu constater qu'au-delà de la menace de peine de prison et du fait d'exposer leur vie et celles de leurs passagers à des risques liés à l'utilisation du gaz butane comme carburant, les conducteurs de taxis sont inhibés et de plus en plus attirés par l'appât du gain. Toutefois, d'un point de vue économique, cette nouvelle utilisation du gaz butane par des conducteurs de taxis a un impact positif sur l'épanouissement social, dans la mesure où non seulement elle participe à l'amélioration des conditions de vie des propriétaires de taxis communaux, des conducteurs de taxis et aussi et surtout les commerces directement ou indirectement liés à cette activité en tirent un profit acceptable. De ce fait, des concertations des différents acteurs de ce secteur pourraient permettre de trouver des solutions appropriées et opter pour :

- la régulation du prix du carburant de sorte à pousser les conducteurs de taxis à choisir l'essence ou le gasoil ;
- la mise en place de dispositif sécurisé, certifié qui permettrait d'utiliser le gaz butane dans les véhicules avec des risques plus ou moins maîtrisés ;
- la promotion des énergies vertes (électriques, biocarburant, etc.) pour les véhicules.

Références bibliographiques

- KASSI-DJODJO Irène, 2013, « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire) », *Géotransports, Transport et développement des territoires*, numéro 1-2, p. 105-114.
- KOUAKOU Attien Jean-Michel Konan, 2017, « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », *ÉchoGéo* (page consultée le

- 02 Novembre 2019, [En ligne], URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/14882>.
- KOUASSI Kouamé Sylvestre, 2014, « Les taxis à gaz, une autre forme de désordre urbain à Bouaké », *European Scientific Journal*, volume 10, numéro 35, p. 257-271.
- LE BRETON David, 2012, *Sociologie du risque*, Collection Que sais-je ?, Paris, PUF, 128 p.
- MEMEL Frédéric Armel, 2019, « Structuration du réseau routier et développement du transport à Yamoussoukro, en Côte d'Ivoire », *Revue Espace géographique et Société Marocaine*, numéro 28/29, Août 2019, p. 129-144.
- BOURDIN Alain, 2003, « La modernité du risque », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2003/1 (n°114), p. 5-26.
- PERETTI-WATEL Patrick 2010, *La Société du risque*, Paris, La Découverte, 128p.

NTELA N° 03, Vol. 2, Janvier – Juin 2022

Les textes publiés dans ce volume confirment l'option interdisciplinaire choisie par *Ntela*. Ils viennent de disciplines scientifiques aussi diverses que la sociologie, l'anthropologie, la psychologie, la littérature, les sciences du langage. Pour éviter une dispersion susceptible de brouiller leur structuration interne, ces textes ont été regroupés autour de trois sections. La première, liée de la sociologie, à l'anthropologie et à la psychologie, compte dix articles. Les textes relevant des sciences de l'éducation et des sciences de la communication forment la deuxième section. Quant à la troisième section, elle compte dix articles, issus de la Littérature et des Sciences du langage.

Contributeurs : Vasséko Karamoko, Louis Marain Mokoko Akongo, Martine Gbougnon, Soulé El-Hadj Imorou, Kouéiwon Gaspard Inanan, Bignon T. Clarisse Tama, Kando Amédée Soumahoro, Koffi Parfait N'goran, Gninnan Hervé Coulibaly, Nanfouhoro Paul-Kevin Ouattara, Hubert Kouassi Kouadio, Ismaïla Famanta, Ourbano Mbou-Makita, Abdourahmane Coulibaly, Bah Isaac Kouakou, Yao Claude Akoué, Lacina Yéo, Ati-Mola Tchassama, Oumar Soro Nangahouolo, Jean-Marie Soungoua Prosper Sika Kouamé, Hodabalou Anate, Anicet Odilon Matongo Nkouka, Marie-Pauline Séka Chiayé, Kangnivi Kodjovi, Yao Katamatou Kouma, Biava Kodjo Kloutse, André Kaboré, Casimir Comlan Soede, Fougnygué Madou Yeo, Moïse Konaté, Serge Lazare Ouedraogo, Fanta Bakayoko.

Infographie : Dreid Miché Kodja Manckessi

ISSN : 2789-3588