

Explication naïve des accidents de la route chez les conducteurs de véhicules des transports publics informels à Abidjan (Côte d'Ivoire) : "gbaka", "woro-woro" et "taxi-compteur"

Djako Logon Albert Thierry, Enseignant-Chercheur

Kouadio Kouadio Antoine, Enseignant-Chercheur

Meité Amadou, Enseignant-Chercheur

Département de Psychologie,

Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire

Doi: 10.19044/esipreprint.12.2025.p412

Approved: 16 December 2025

Copyright 2025 Author(s)

Posted: 18 December 2025

Under Creative Commons CC-BY 4.0

OPEN ACCESS

Cite As:

Djako, L.A.T., Kouadio, K.A. & Meité, A. (2025). *Explication naïve des accidents de la route chez les conducteurs de véhicules des transports publics informels à Abidjan (Côte d'Ivoire) : "gbaka", "woro-woro" et "taxi-compteur*. ESI Preprints.

<https://doi.org/10.19044/esipreprint.12.2025.p412>

Résumé

En Côte d'Ivoire, des efforts importants ont été déployés par les pouvoirs publics pour améliorer la sécurité routière, notamment en matière d'infrastructures, de régulation de la circulation routière et de sensibilisation des automobilistes et des piétons sur les dangers liés aux conduites imprudentes. Cependant, l'insécurité routière demeure un problème de santé publique national, en raison du nombre élevé d'accidents enregistrés et de leurs conséquences physiques (blessures, handicaps, décès), économiques (dommages matériels, pertes financières), sociales (deuils des enfants et des conjoints) et psychologiques (traumatisme, sentiment d'insécurité).

La présente étude qualitative tente de comprendre l'implication des chauffeurs des transports publics informels dans les accidents de la route à Abidjan, à partir de leurs explications naïves des accidents. Elle s'appuie sur des entretiens approfondis conduits auprès de 21 chauffeurs des transports publics informels, sélectionnés à l'aide de l'échantillonnage par cas multiples. Les données verbales collectées sont exploitées au moyen de l'analyse de contenu thématique.

Les résultats mettent en évidence que les explications naïves des accidents chez les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan se fondent sur cinq catégories de facteurs, en l'occurrence les facteurs individuels (61%), les facteurs socioéconomiques (21%), les facteurs institutionnels (10%), les facteurs liés au véhicule (6%) et les facteurs environnementaux (2%). Ces informations pourraient aider à l'élaboration de programmes de sensibilisation efficaces pour réduire les prises de risque chez les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan.

Mots clés : Conduites automobiles à risque ; Explication naïve des accidents ; Attributions causales ; Transport public informel ; Chauffeur

Naive explanation of road accidents among drivers of informal public transport vehicles in Abidjan (Côte d'Ivoire): "gbaka", "woro-woro" and "taxi-counter"

Djako Logon Albert Thierry, Enseignant-Chercheur

Kouadio Kouadio Antoine, Enseignant-Chercheur

Meité Amadou, Enseignant-Chercheur

Département de Psychologie,

Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan, Côte d'Ivoire

Abstract

In Côte d'Ivoire, significant efforts have been made by the public authorities to improve road safety, particularly in terms of infrastructure, for regulating road traffic and raising awareness among motorists and pedestrians about the dangers of reckless driving. However, road insecurity remains a national public health problem, due to the high number of accidents recorded and their physical consequences (injuries, disabilities, deaths), economic (property damage, financial losses), social (bereavement of children and spouses) and psychological (trauma, feeling of insecurity).

The present qualitative study attempts to understand the involvement of informal public transport drivers in road accidents in Abidjan, from their naive explanations of accidents. It is based on in-depth interviews conducted with 21 drivers of informal public transport, sectioned using multiple case sampling. The collected verbal data is exploited through thematic content analysis.

The results highlight that the naive explanations of accidents among informal public transport drivers in Abidjan are based on five categories of factors, namely individual factors (61%), socioeconomic factors (21%),

institutional factors (10%), vehicle-related factors (6%) and environmental factors (2%). This information could assist in the development of effective awareness programs to reduce risk-taking among informal public transport drivers in Abidjan.

Keywords: Risky car driving; Naive explanation of accidents; Causal attributions; Informal public transport; Driver

Introduction

Problématique

La sécurité routière constitue un enjeu critique mondial, car environ 1,35 million de décès annuels sont provoqués par les accidents de la route (OMS, 2023). Selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS, 2021), plus de 15 000 décès annuels sont imputables aux accidents de la route en Afrique subsaharienne, dont une part significative en Côte d'Ivoire. Ce pays, à l'instar de nombreux pays d'Afrique subsaharienne, fait face à un défi majeur en matière de sécurité routière, avec un taux de mortalité parmi les plus élevés au monde.

À Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire, les modes de transports publics informels ("woro-woro", "taxis-motos", minibus communément appelés "gbaka") représentent 70 % des déplacements urbains, mais génèrent 42 % des accidents mortels (Ministère des Transports, 2022). Les minibus informels, communément appelés « Gbaka », assurent 80 % du transport public (Konan, 2016), mais sont impliqués dans 65 % des accidents mortels selon Kouassi et al. (2018). Les chauffeurs de "gbaka" subissent une pression extrême pour réaliser une recette journalière élevée, exigée par leur employeurs (les propriétaires) sous peine de sanctions financières ou de licenciement (Konan, 2016). Cette contrainte, combinée à de longues journées de travail, dépassant généralement 14 heures, pousse un nombre important de conducteurs à consommer des substances psychoactives (café, khat, amphétamines ou drogues) pour rester éveillés, comme documenté dans certaines études en Afrique australe (Marquart & Shaw, 2010). Ces véhicules, exploités dans un secteur informel dominé par des propriétaires privés, incarnent une réalité complexe où pressions économiques, défaillances institutionnelles et pratiques à risque s'entremêlent.

Les faits examinés montrent que les chauffeurs des transports publics informels sont souvent impliqués dans les accidents de la route en Côte d'Ivoire et particulièrement à Abidjan. Face à cette situation alarmante les autorités publiques ont pris des mesures pour réduire les risques de collision. À titre illustratif, une brigade de police dédiée la régulation du trafic routier a été créée. La vidéosurveillance des infractions routière a également été

instaurée. À cela s'ajoute le fait que certaines routes à Abidjan ont été totalement renovées, tandis que d'autres ont été nouvellement construite. En dépit des efforts consentis par les dirigeants ivoiriens pour améliorer la sécurité routière, le nombre d'accidents de la route reste toujours élevé.

Comment peut-on expliquer ce phénomène ? En d'autres termes, quels sont les déterminants des accidents de la route chez les chauffeurs professionnels ?

La théorie de l'erreur humaine de Reason (1990) apporte une réponse à cette question. Selon cette théorie, les accidents de la route ne sont pas juste la conséquence d'erreurs isolées des conducteurs, mais plutôt le produit de défaillances nombreuses en interaction au sein d'un système complexe.

Reason (1990) distingue trois catégories de comportements à risque : les erreurs, les lapsus et les violations. Les erreurs désignent des actions incorrectes dues à des défauts cognitifs en rapport avec la perception, le jugement ou l'attention du conducteur (par exemple le fait de mal apprécier la distance de freinage). Les lapsus sont des actions correctement planifiées, mais mal exécutées (par exemple : se tromper pour appuyer sur l'accélérateur au lieu du frein). Les violations correspondent au fait d'enfreindre intentionnellement les règles de sécurité routière (par exemple : conduire en excès de vitesse ou sous l'effet de l'alcool).

Reason (1990) souligne que les erreurs humaines ne sont pas toujours suffisantes, à elles seules, pour entraîner un accident. Mais, les accidents résultent de l'interaction de ces erreurs avec d'autres défaillances latentes dans le système de sécurité routière. Cet auteur postule que tout système de sécurité (y compris le système de transport routier) comporte plusieurs barrières ou couches de défense, telles que la conception des routes, la réglementation, la formation des conducteurs, les dispositifs internes de sécurité du véhicule. Le rôle de ces barrières de défense est d'empêcher qu'un accident ne survienne. Cependant, chacune de ces barrières de sécurité possède des failles. D'ordinaire, ces failles ne sont pas alignées, c'est-à-dire ne coïncident pas, si bien que le système reste globalement sécurisé. Ainsi, pour Reason (1990), un accident survient lorsque, de manière temporaire, les failles de plusieurs couches de défense s'alignent, permettant ainsi à un danger (par exemple, un conducteur distrait) de traverser toutes les barrières sans être entravé. Dans ce cas, l'erreur du conducteur est généralement le déclencheur actif, alors que les conditions sous-jacentes comme une mauvaise signalisation, une absence de formation adéquate, ou une culture de tolérance de la vitesse du conducteur, constituent des défaillances latentes qui rendent l'accident possible.

Au-delà de l'analyse théorique des accidents de la route, la littérature scientifique éclaire aussi leur étiologie. La plupart des études s'accordent à classer les déterminants des accidents de la route en trois catégories : les

facteurs humains, les facteurs liés au véhicule et les facteurs environnementaux.

Les facteurs humains englobent les caractéristiques démographiques du conducteur (âge, sexe, race), son état physique et mental, ses comportements et attitudes au volant, ainsi que ses croyances et perceptions des conduites automobiles à risque. Les travaux de Mekonnen (2019), Rios et al. (2020) et Zainafree et al. (2022) renseignement sur les caractéristiques sociodémographiques associés aux accidents de la route. Ils révèlent que la prévalence des accidents de la route est plus élevée en milieu urbain (34,1 %), chez les individus les plus jeunes (15 à 29 ans), de sexe masculin et de races noirs ou métisses.

L'incidence de l'état physique et de santé du conducteur sur la survenue des accidents de la route est explorée par Tamenti et al. (2024) et Nordbakke & Sagberg (2007). Les premiers établissent que l'altération des fonctions visuelles chez l'automobiliste est associée aux accidents de la route. Les seconds montrent que la somnolence est un facteur de risque d'accidents, à partir d'une revue de la littérature. Cependant, ces mêmes auteurs font remarquer que la plupart des conducteurs ont tendance à continuer de conduire dans un état de somnolence (Nordbakke & Sagberg, 2007).

Alavi et al. (2016) évaluent l'influence des traits de personnalité, du comportement au volant et de la santé mentale des automobilistes sur la survenue des accidents de la route. Ils enquêtent, pour ce faire, sur un échantillon de 800 conducteurs de bus et de camions. Ces auteurs révèlent que le névrosisme, la dépression et l'anxiété augmentent le risque d'accidents de la route respectivement de 1,1, 2,4 et 2,7 fois. En République Tchèque, Bucsuházy et al. (2020) étudient les comportements humains susceptibles de mener à un accident de la route. Ils identifient l'inattention comme le facteur causal le plus courant, quel que soit l'âge ou le sexe du conducteur. Ce facteur contribue à 40 % des accidents analysés (Bucsuházy et al., 2020).

Les travaux de Rios et al. (2020), Muguro et al. (2020), de même que ceux de Alenezi et al. (2023) instruisent sur les déterminants comportementaux des accidents de la route. Dans l'État de Bahia, au Brésil, Rios et al. (2020) établissent, en enquêtant auprès de 1 406 conducteurs, une probabilité plus élevée d'accidents de la route chez les conducteurs ayant des antécédents d'infractions routières, ceux déclarant avoir conduit en état d'ivresse ou avoir utilisé leur téléphone portable au volant. De même, au Kenya, Muguro et al. (2020) révèlent que l'erreur de jugement est la 6^{ème} cause d'accidents la plus fréquente, sur un total de 129 incidents signalés. Alenezi et al. (2023) montrent, à partir d'une recension des écrits, que 25,2 % des collisions sont dus à des changements brusques de voie ; 32 % des automobilistes impliqués dans une collision reconnaissent l'utilisation d'un

téléphone portable est la raison principale de l'accident ; l'excès de vitesse est responsable de 20,60 % des collisions en Arabie Saoudite.

Les facteurs liés au véhicule concernent les caractéristiques et l'état mécanique du véhicule. La revue de la littérature élaborée par Ditcharoen et *al.* (2018) montre que l'âge du véhicule est un facteur significatif influençant la gravité des blessures pour les véhicules privés et les motos.

Les facteurs environnementaux et infrastructurels sont liés aux conditions externes, telles que la météo, l'éclairage, la géométrie de la route, l'état de la chaussée et la densité du trafic. À ce sujet, la revue systématique de Leitão et *al.* (2022) met en évidence l'obscurité des voies comme un facteur qui contribue à l'augmentation du taux de mortalité et d'incidence. De plus, le fait que l'accident se produise dans l'obscurité augmente le risque de fatalité de 3,2. Doulatabadi (2019) étudient les facteurs environnementaux associés aux accidents de la route. Ils observent que le mauvais temps ou les conditions météorologiques défavorables et la conduite de nuit sont les facteurs environnementaux contribuant le plus aux accidents de la route. Ditcharoen et *al.* (2018) révèlent, de leur côté, que 53 % des accidents se produisaient le week-end.

Un examen attentif de la littérature scientifique révèle que les facteurs cognitifs (l'inattention, la perception du risque, la prise de décision, la conscience situationnelle) jouent un rôle central dans la survenue des accidents de la route. À titre illustratif, la revue systématique élaborée par Stanton et Young (1998), fondée sur l'analyse de 23 études portant sur plus de 50 000 accidents, conclut que les facteurs liés au conducteur, dont les composantes cognitives sont centrales, sont impliqués dans 93 % des accidents de la route. Plus précisément, les erreurs perceptuelles ou attentionnelles (comme le fait de ne pas voir un piéton ou mal estimer la vitesse d'un autre véhicule) constituent la sous-catégorie la plus fréquente parmi les défaillances humaines. En outre, Klauer et *al.* (2006), dans une étude pionnière, établissent que l'inattention du conducteur (notamment visuelle ou cognitive, comme le fait de parler au téléphone) précède 78 % des collisions et 65 % des quasi-accidents. Cette étude prouve également que les défaillances cognitives sont les prédicteurs les plus puissants de risque d'accident, même en l'absence de conduite à risque comme la vitesse excessive ou la prise d'alcool chez les chauffeurs. De même, une analyse des causes profondes des accidents de la route réalisée par Singh (2015) révèle qu'entre 2005 et 2010 aux États-Unis, l'erreur du conducteur est le facteur critique dans 94 % des cas de collisions mortelles ; et que, parmi ces erreurs, les défaillances cognitives (distraction, inattention, mauvaise perception) représentent environ 40 % de toutes les erreurs identifiées, loin devant les facteurs purement physiologiques (fatigue, alcool) ou environnementaux (conditions météorologiques, état de la route). Comparativement aux facteurs

cognitifs, les facteurs environnementaux (météo, éclairage, état de la route) sont impliqués dans environ 10 à 17 % des accidents, selon Elvik et al. (2009), tandis que les défaillances liées au véhicule (freins, pneus, état général du véhicule) ne représentent que 2 à 4 % des causes directes (Singh, 2015).

Toutefois, il convient de souligner que, comme le précise Reason (1990), les erreurs cognitives ne surviennent pas seules : elles sont généralement rendues plus probables par des défaillances latentes, en l'occurrence la conception des infrastructures routières, l'absence de formation du conducteur, la pression temporelle. Ainsi, bien que les facteurs cognitifs soient opérationnellement dominants au moment de l'accident, leur survenue est modulée par des conditions systémiques plus larges.

En somme, les données empiriques convergent pour montrer que les facteurs cognitifs constituent la catégorie la plus fréquemment impliquée dans la genèse des accidents de la route. Cette réalité nous incite à analyser l'implication fréquente dans les accidents de la route des chauffeurs des transports publics informels d'Abidjan, à partir du paradigme des explications naïves. Ce paradigme étudie comment les individus ordinaires expliquent les événements qui leur arrivent ou les comportements des autres à leur endroit. Il élucide aussi comment ces explications influencent les états émotionnels et les conduites individuelles.

Weiner (1985, 1986) est l'un des pionniers du paradigme des explications naïves qui est adossé aux théories de l'attribution causale. La théorie proposée par cet auteur fournit un cadre théorique pertinent pour comprendre comment les individus attribuent des causes aux événements sociaux qu'ils vivent. Selon Weiner (1986), les individus cherchent spontanément à expliquer les événements qu'ils vivent ou le comportement des autres à leur égard en leur attribuant des causes caractérisées par trois dimensions : l'internalité, la stabilité et la contrôlabilité. L'internalité désigne le fait que la cause d'un événement soit interne (propre au sujet) ou externe (lié de l'environnement). La stabilité désigne le caractère permanent (stable) ou ponctuel (non permanent) de la cause. Enfin, la contrôlabilité fait référence à la possibilité pour l'acteur d'influence ou non cette cause (Weiner, 1985).

Dans le contexte des accidents de la route, les explications naïves émises par des observateurs non spécialistes tendent à surestimer les causes internes (telles que l'inattention, l'imprudence ou la prise d'alcool au volant) au détriment des facteurs externes (comme l'état de la route ou les conditions météorologiques). Il s'agit d'un biais perceptif connue en psychologie sociale sous l'appellation de l'« erreur fondamentale d'attribution ». Des études empiriques montrent en effet que, face à un accident de la route, les observateurs attribuent plus fréquemment la

responsabilité à des facteurs internes et contrôlables (comme la vitesse excessive ou le non-respect du code de la route), surtout lorsque les conséquences sont graves (Walsh & McGraw, 1988).

Weiner (1985) souligne, par ailleurs, que les attributions ont des conséquences émotionnelles et comportementales : par exemple, juger un conducteur comme responsable d'un accident entraîne souvent de la colère et un désir de punition, tandis qu'une attribution à des causes externes ou incontrôlables suscite plutôt de l'empathie ou de la pitié. En outre, la dimension contrôlabilité joue un rôle important. Des recherches montrent que les accidents impliquant des jeunes conducteurs ou des motocyclistes sont plus souvent attribués à des causes contrôlables (inexpérience, tendance à la prise de risque).

En résumé, la présente étude tente de comprendre l'implication des chauffeurs des transports publics informels d'Abidjan dans les accidents de la route, à partir de l'analyse de leurs explications naïves des accidents.

Pour atteindre cet objectif, une méthodologie adaptée a été élaborée. Dans les lignes à venir, cette démarche est décrite.

Méthodologie

La démarche méthodologique mise en œuvre dans cette étude est organisée en trois parties : les participants, l'instrument de collecte des données et l'exploitation des données.

Participants

Les participants de cette recherche sont au nombre de 21. Il s'agit de chauffeurs des transports publics informels exerçant dans la ville d'Abidjan. Ces participants ont été sélectionnés au moyen de l'échantillonnage par cas multiples. Cette technique est adaptée aux études qualitatives dont le but est de dresser un portrait global du phénomène à décrire. Selon Pirès (1997), le principe de l'échantillonnage par cas multiples est de sélectionner des participants ayant des caractéristiques très variées de manière à provoquer la saturation des données. Cet auteur préconise d'assurer la diversification au sein de l'échantillon à partir de variables d'ordre général (communes à toutes les études) comme l'âge, le sexe et de variables spécifiques (liées au phénomène étudié et donc variant d'une recherche à une autre).

Dans ce travail, les variables d'ordre général utilisées pour assurer la variété dans l'échantillon sont l'âge, le statut matrimonial et le niveau d'études (primaire, secondaire). Les variables d'ordre spécifiques employées pour créer de la variété dans l'échantillon sont le mode de transports publics informels (gkaka, woro-woro, taxi-compteur) et l'expérience en conduite des participants (1 à 5 ans ; 6 à 10 ans ; 11 à 15 ans et 16 à 24 ans).

L'application de l'échantillonnage par cas multiples a permis d'aboutir aux participants dont les caractéristiques sont résumées dans le tableau ci-après.

Tableau 1 : Caractéristiques de participants chauffeurs professionnels

Variables	Modalités	Effectif	Pourcentage
Âge	21 à 29 ans	12	57%
	30 à 39 ans	6	29%
	40 à 49 ans	3	14%
Statut marital	Marié	6	29%
	Célibataire	15	71%
Niveau d'études	Primaire	13	62%
	Secondaire	8	38%
Type de permis de conduire	ABCDE	21	100%
Expérience en conduite	1 à 5 ans	9	43%
	6 à 10 ans	6	29%
	11 à 15 ans	4	19%
	16 à 24 ans	2	10%
Type de véhicule	Gbaka	7	33,33%
	Woro-woro	7	33,33%
	Taxi-compteur	7	33,33%

Source : Nos enquêtes de terrain, 2025

En sommes, les participants enquêtés sont au nombre de 21 dont 7 par mode de transports publics informels : « gbaka », « woro-woro » et « taxi-compteur ». Ils sont tous de sexe masculin et d'âge compris entre 21 et 49 ans. L'échantillon est constitué de 15 célibataires et de 6 mariés dont 13 ont un niveau d'études primaire et 8 ont un niveau d'études secondaire. Ils sont tous titulaires d'un permis de conduire toute catégorie (ABCDE). Leur expérience en conduite automobile est très diversifiée : 9 participants ont une ancienneté professionnelle comprise entre 1 et 5 ans ; 6 participants ont une ancienneté professionnelle comprise entre 6 et 10 ans ; 4 autres participants encore ont une ancienneté comprise entre 11 et 15 ans, et les 2 derniers enquêtés exercent le métier de chauffeur depuis 16 à 24 ans.

Instrument

L'entretien non directif est l'outil d'enquête utilisé dans ce travail. Selon Aktouf, (1987), cet instrument est adapté aux études qualitatives exploratoires dans lesquelles le chercheur dispose de peu d'informations sur le phénomène étudié.

Le guide d'entretien utilisé est structuré en deux axes. Le premier axe porte sur les caractéristiques sociodémographiques et socioprofessionnelles des enquêtés (sexe, âge, statut matrimonial, niveau d'études, type de permis et ancienneté professionnelle). Le second axe traite des explications naïves

des accidents fournies par les chauffeurs professionnels des transports collectifs informels à Abidjan.

Traitement des données

La technique employée pour l'exploitation des données verbales recueillies lors des entretiens est l'analyse de contenu thématique. Selon Bardin (2013), elle convient au traitement des données verbales ou textuelles et permet une description rigoureuse de celles-ci.

Les enregistrements audios des entretiens ont d'abord fait l'objet d'une transcription automatique à l'aide du logiciel « Google Docs », avant d'être soumis à l'analyse. L'application de l'analyse de contenu thématique à la transcription des entretiens s'est effectuée suivant les quatre étapes proposées par Bardin (2013).

La première étape est une lecture minutieuse et répétée du corpus analysé dont l'objectif est de comprendre le sens des idées exprimées, afin de pouvoir déceler les thèmes qui se dégagent des propos des participants. Cette lecture a permis de mettre en évidence, à la deuxième étape, cinq formes d'explications naïves des accidents présentes chez les participants : « les explications incriminant le conducteur », « les explications socioéconomiques des accidents », « les explications des accidents fondées sur les facteurs institutionnels », « les explications incriminant l'état du véhicule » et « les explications fondées sur les facteurs environnementaux ».

La troisième étape consiste à définir les différentes unités techniques sur lesquelles se fonde l'analyse : l'unité d'enregistrement, l'unité de contexte et l'unité de numération.

L'unité d'enregistrement sert à décomposer le discours des participants en ses constituants élémentaires. Nous retenons comme unité d'enregistrement toute explication d'accidents de la route fournie par un participant.

L'unité de contexte, aussi appelée unité d'information, fait référence à une portion du texte analysé contenant l'unité d'enregistrement dont il permet de saisir la signification. L'unité de contexte ici retenu est le paragraphe.

L'unité de numération indique la méthode de comptage des fréquences et de calcul des pourcentages des explications naïves d'accident proposées par les enquêtés. La fréquence d'une explication naïve d'accident correspond au nombre de fois que cette explication spécifique apparaît dans l'ensemble de la retranscription des entretiens analysés. La fréquence d'une catégorie d'explications naïves d'accidents se calcule en additionnant celles des explications élémentaires qui la composent.

La quatrième et dernière étape est celle de la quantification. Elle consiste à attribuer des codes à chacune des explications naïves d'accident

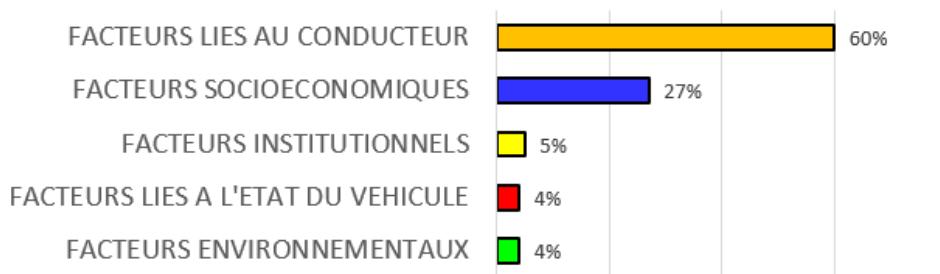
contenues dans le corpus analysé, puis à décompter celles-ci en observant rigoureusement les trois premières étapes précitées.

L'application de l'analyse de contenu thématique telle que décrite révèle des enseignements qu'il convient de présenter.

Résultats

Le graphique ci-après présente les catégories des facteurs évoquées par les participants dans l'explication naïve des accidents de la route à Abidjan.

Figure 1 : Principaux facteurs explicatifs naïfs des accidents de la route chez les conducteurs des transports publics informels à Abidjan



Source : Nos enquêtes de terrain, 2025

D'après la figure 1 ci-dessus, les explications naïves des accidents de la route fournies par les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan incriminent cinq catégories de déterminants : les facteurs individuels, les facteurs socioéconomiques, les facteurs institutionnels, les facteurs liés à l'état du véhicule et les facteurs environnementaux. Ces groupes de facteurs sont ici hiérarchisés du plus fréquent au moins fréquent en fonction de leur récurrence dans les explications proposées par les enquêtés.

Les facteurs individuels sont de loin les plus fréquents dans le discours des enquêtés ; ils représentent jusqu'à 60% des causes d'accidents citées. Cette catégorie de déterminants fait référence aux explications qui imputent les accidents de la route aux caractéristiques propres au chauffeur, précisément la consommation de substances psychoactives, les traits de personnalité, les conduites automobiles à risque, les incompétences en conduite automobile, le mauvais état physique ou de santé et les croyances fatalistes du chauffeur. Il y a un chauffeur de gbaka qui a soulevé dans ses propos le fait suivant : « *ce n'est pas tous les conducteurs qui maîtrisent les codes de la route* ». Un conducteur de taxi compteur témoigne en ces termes : « *certains parmi nous s'adonnent à une consommation de fortes doses de boisson et des substances psychotropes* ».

Les facteurs socioéconomiques représentent la deuxième catégorie de déterminants d'accidents la plus récurrente dans les explications fournies par les participants. Ils sont estimés à 27% des causes d'accidents incriminées. Ce groupe de facteurs se rapporte aux pressions ou contraintes financières qui poussent les chauffeurs à violer le code de la route et, par conséquent, favorisent la survenue d'accidents de la route. Il s'agit, précisément, de l'impératif pour les chauffeurs de réaliser leur recette journalière, de leur propre cupidité ou penchant pour l'argent, de même que des rackets que subissent ces professionnels des transports publics dans le cadre de leur travail. Pour s'en convaincre, voici les déclarations d'un conducteur de taxi-compteur : « *la recette exigée par le patron nous oblige à travailler de façon intense, et à cause de cela, on ne peut pas bien se reposer, et de petites erreurs de conduite surviennent qui débouchent quelquefois sur des accrochages. Ce n'est pas notre faute, c'est la pression de la recette* ».

Les facteurs institutionnels forment la troisième catégorie de déterminants évoquée par les participants ; ils correspondent à 5% des déterminants évoqués. Cette catégorie incrimine la mauvaise gouvernance de la sécurité routière, depuis les défaillances dans l'application des règles en matière de sécurité routière jusqu'au manque d'équipements, en passant par la mauvaise formation des chauffeurs et la corruption des agents en charge de réguler la circulation routière. A ce sujet, nous pouvons nous appuyer sur les propos d'un chauffeur de gbaka : « *Il n'y a pas d'arrêt des Gbaka comme celui des bus. On travaille pour l'état mais l'état ne travaille pas pour nous pourtant on a tous les papiers à jour. Les policiers nous fatiguent, à chaque 50 mètres il y a des policiers ils nous fatiguent vraiment c'est bon comme ça. Je crois que c'est à cause de nous ils ont placé les caméras et vous venez fatiguer* ».

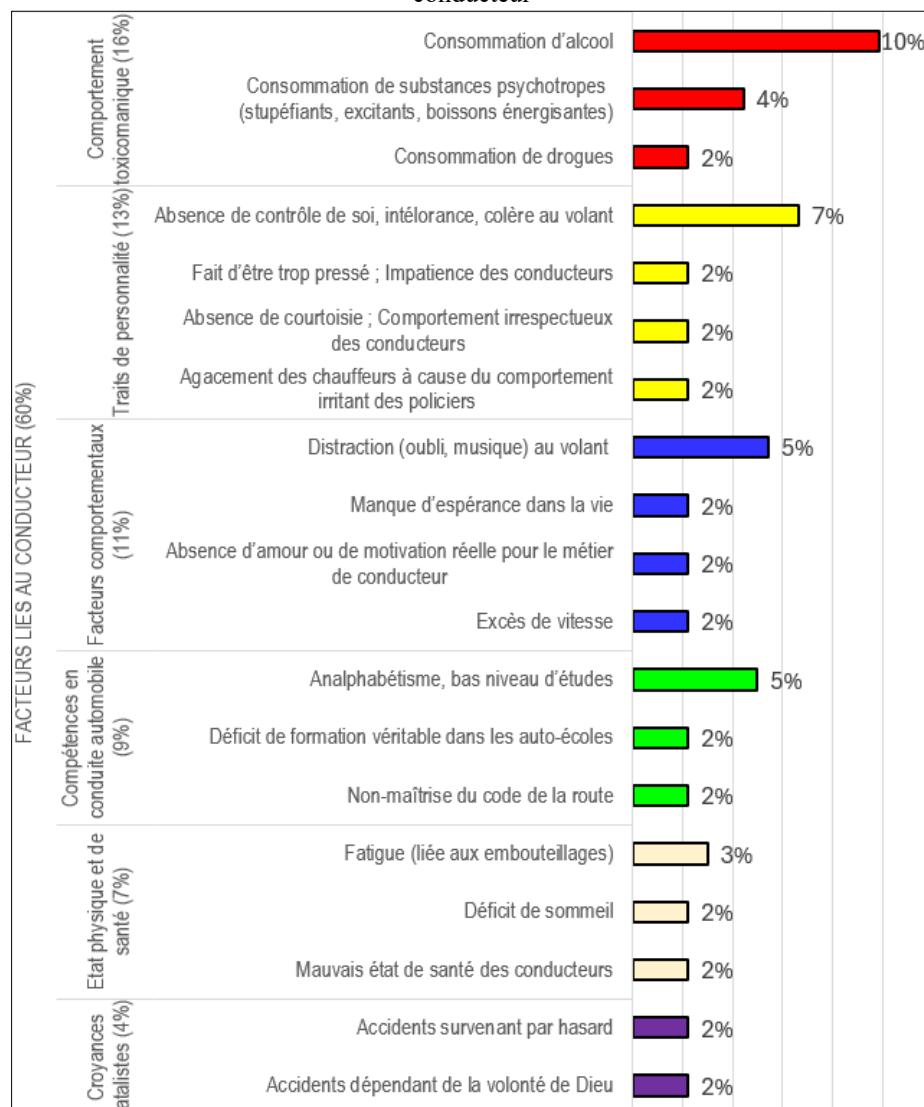
Les facteurs liés à l'état du véhicule réfèrent à la fois au mauvais état mécanique du véhicule et à son entretien. Dix pourcent (4%) des explications des conduites automobiles à risque relèvent de cette catégorie de déterminants. Selon un conducteur de gbaka : « *Il y a souvent la négligence des soins du véhicule par le propriétaire. C'est très dangereux car tu peux être au volant, soudain la voiture tombe en panne alors que tu n'as rien fait d'abord. Ça énerve. Et comme ça, tu peux plus te contrôler* ».

Les facteurs environnementaux constituent la dernière catégorie de facteurs utilisée par les chauffeurs des transports publics informels pour expliquer les accidents de la route. Ils correspondent à 4% des explications proposées par les enquêtés. Ils font référence à des perturbateurs, soit humains (comportements inappropriés des apprentis ou des passagers), soit environnementaux (conditions difficiles de travail) qui pourraient favoriser les accidents de la route chez les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan. Pour étayer ces facteurs environnementaux, nous pouvons nous

référer au témoignage d'un chauffeur de taxi-compteur en ces termes : « *Il y a aussi la pression de la famille, les imprévus tels que les maladies ce qui stress plus. Les clients aussi qui ne veulent pas que le compteur soit en marche, ils veulent toujours des négociations. Et lorsqu'on tombe dans embouteillage, pendant ce temps le client dit qu'il est pressé alors lorsqu'il y a espace plus de sentiments* ».

Les graphiques suivants présentent une description plus détaillée des facteurs individuels jugés responsables des accidents de la route selon les chauffeurs des transports publics informels

Figure 2 : Explications naïves des accidents de la route fondées sur les facteurs liés au conducteur



Source : Nos enquêtes de terrain, 2025

La figure 2 ci-dessus donne une description détaillée des facteurs liés au conducteur, qui constituent le groupe de déterminants le plus récurrent dans le discours des participants. En effet, jusqu'à 60% des explications des accidents de la route fournies par les enquêtés incriminent cette catégorie de facteurs. Cinq sous-catégories de déterminants composent cette famille d'explication : le comportement toxicomaniacal des chauffeurs (16%), ses traits de personnalité (13%), les facteurs comportementaux (11%), l'état physique et de santé du chauffeur (7%), les croyances fatalistes de ce dernier (4%). A ce sujet, apprécions les propos d'un chauffeur de woro-woro : « *Tout dépend de Dieu. Si Dieu dit que accident va t'arriver, on n'y peut rien* ».

En effet, les comportements toxicomaniaques des chauffeurs sont considérés comme étant les principales causes individuelles d'accidents de la route. Cette sous-famille de facteurs explicatifs individuels des accidents fait référence, principalement, à la consommation par les chauffeurs des transports publics d'alcool (10%) et, secondairement, à la consommation par ceux-ci des substances psychoactives excitantes ou énergisantes (4%) et/ou de drogues (2%) dans l'exercice de leur métier. A en croire un chauffeur de woro-woro, les accidents relèvent de ceci : « *Souvent c'est la consommation de l'alcool, lorsque certains chauffeurs dépassent la dose, ils prennent le volant sans même se concentrer. Si par malheur ils sont à quelques mètres du feu, il accélère pour ne pas que le feu passe au rouge* ».

Les traits de personnalité représentent le second sous-groupe de facteurs individuels auxquels les participants imputent la survenue des accidents. Essentiellement quatre traits de caractère sont ici incriminés : l'absence de contrôle chez le chauffeur (7%), son impatience ou le fait qu'il soit constamment pressé (2%), son comportement irrespectueux au volant (2%) et son agacement induit par de comportement irritant des policiers (2%).

La troisième sous-catégorie de facteurs individuels considérés par les chauffeurs des transports publics informels est celle des facteurs comportementaux. Cette sous-catégorie correspond à 11% des explications d'accidents de la route proposées par les participants. Ici, 4 comportements typiques des chauffeurs sont perçus comme occasionnant les accidents de la route dont la distraction au volant (5%), l'excès de vitesse (2%), le manque d'intérêt pour le métier de chauffeur (2%) et le manque d'espérance en la vie en général (2%).

La quatrième sous-catégorie de facteurs liés au conducteur concerne les compétences de ceux-ci. Environ 9% des explications naïves d'accidents fournies par les enquêtés incriminent cette sous-famille de déterminants. Ici est principalement en cause le faible niveau de scolarité, voire l'analphabétisme des chauffeurs (5%), leur déficit en formation (2%) ainsi

leur non maîtrise du code de la route (2%). En effet, un conducteur de gbaka s'interroge en ces termes : « *Comment tu peux comprendre qu'un illettré puisse avoir un permis de conduire sans fréquenter l'auto-école ? Ce n'est pas possible ! Les accidents dans notre secteur découlent de cela aussi* ».

La cinquième sous-catégorie de facteurs liés au conducteur est en rapport avec l'état physique et de santé du chauffeur. Neuf pourcents (9%) des explications naïves d'accidents fournies par les participants relèvent de ce sous-groupe de déterminants. Ici, la fatigue (3%) et le déficit de sommeil (2%), ainsi que la mauvaise santé du chauffeur en général (2%) sont perçus comme étant les principales causes individuelles d'accidents de la route.

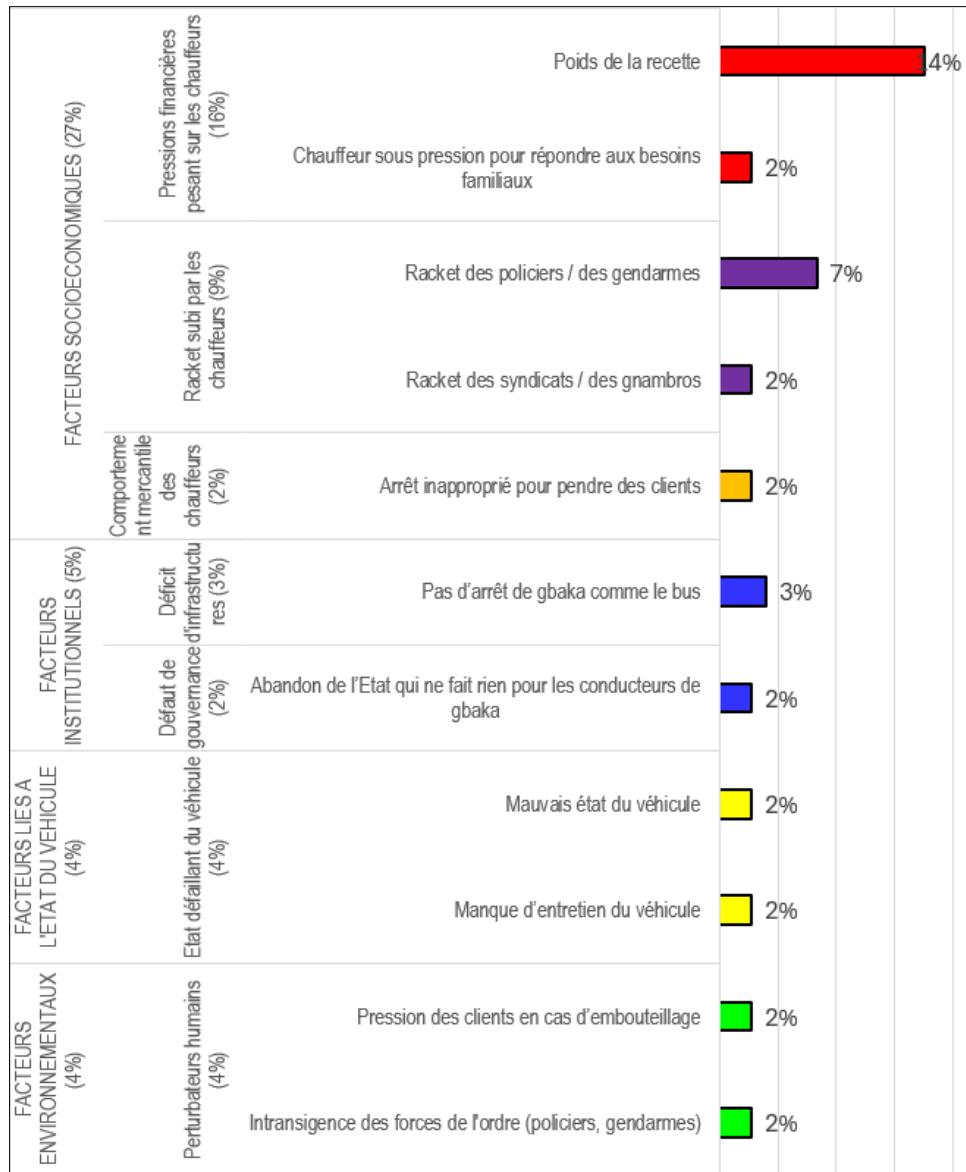
La dernière sous-catégorie de facteurs individuels correspond aux croyances fatalistes des chauffeurs des transports publics informels. Ces facteurs traduisent le fait de considérer que la survenue des accidents dépend de forces surnaturelles et incontrôlables telles que la volonté de Dieu (2%) ou le hasard (2%). Ils sont les moins fréquents dans le discours des participants et ne représentent que 4% des explications fournies par les enquêtés.

En somme, l'explication des accidents de la route fondée sur les facteurs individuels fait du chauffeur l'unique responsable des accidents de la route pour plusieurs raisons. Premièrement, les accidents sont perçus comme principalement provoqués par la propension de certains chauffeurs à consommer de l'alcool ou d'autres substances psychoactives excitantes ou énergisantes dans l'exercice de leur activité professionnelle. Deuxièmement, ces chauffeurs sont perçus comme possédant des traits de caractères typiques, notamment le manque de maîtrise de soi, l'irritabilité, la colère, l'impatience au volant, qui augmentent les risques d'accidents de la route. Troisièmement, ces chauffeurs adoptent eux-mêmes certaines conduites à risque qui favorise les accidents. Il s'agit de la distraction au volant, de l'excès de vitesse et du désintérêt pour le métier de chauffeurs ou pour la vie en général. Quatrièmement, les compétences limitées des chauffeurs des transports publics informels, précisément leur faible niveau d'instruction ou l'analphabétisme, leur déficit de formation à l'auto-école et leur méconnaissance du code de la route participent à la survenue des accidents de la route. Cinquièmement, la fatigue (liée aux embouteillages intempestifs), le manque de sommeil, le mauvais état de santé des chauffeurs altèrent leur capacité physique, augmentant ainsi les risques d'accidents de la route. Enfin, le fait que certains chauffeurs attribuent la survenue d'accidents à des forces incontrôlables, notamment la chance et la volonté de Dieu, les empêche de prendre conscience de leur responsabilité dans la survenue des accidents de la route et, par conséquent, d'adopter des conduites sécuritaires.

La figure suivante présente une description détaillée des facteurs non-individuels, c'est-à-dire des déterminants socioéconomiques, institutionnels,

liés à l'état du véhicule, et environnementaux, des accidents de la route, du point de vue des chauffeurs des transports publics informels.

Figure 3 : Explication naïve des accidents de la route incriminant les autres catégories de facteurs



Source : Nos enquêtes de terrain, 2025

Les facteurs socioéconomiques représentent le deuxième groupe de facteurs explicatifs des accidents de la route le plus fréquent chez les enquêtés ; ils s'élèvent à environ un quart (27%) des explications naïves d'accidents proposés par les chauffeurs interrogés.

Dans les perceptions des chauffeurs des transports publics informels, ce groupe de déterminants des accidents de la route s'organise en deux sous-catégories : les pressions financières pesant sur les chauffeurs et le racket que subissent ces chauffeurs professionnels. D'après un conducteur de woro-woro : « *il faut dire que certains n'aiment pas la conduite. Et, lorsqu'ils décident de se lancer dans le métier, il y a les conditions imposées par les gendarmes et les policiers. Souvent les syndicats, sans oublier la recette que les chauffeurs doivent faire chaque jour, exigent une taxe qui est fixée à 200 f cfa chaque jour ; ce qui est en dehors de la recette. Tout cela met les conducteurs souvent en colère et ils ne se contrôlent plus, c'est ça qui crée beaucoup d'accidents* ».

Les pressions financières auxquelles les participants imputent les accidents de la route sont de deux ordres. Il y a, d'une part, le poids d'une recette journalière élevée à impérativement réaliser par ces chauffeurs (14%) et, d'autre part, la nécessité pour ces professionnels des transports publics informels, au-delà de la recette quotidienne, de rapporter de l'argent supplémentaire pour répondre aux besoins de leur famille (2%). Selon un conducteur de taxi compteur, le véritable facteur d'accident dans leur environnement socio-professionnel est : « *La pression que le propriétaire leur inflige. Les propriétaires exigent souvent une somme à verser par jour sans tenir compte des conditions du terrain, lorsque cela n'a pas été, ce sont les menaces. Donc, il faut obligatoirement avoir la recette demandée pour éviter le retrait du véhicule. Dans ces conditions, parfois la fatigue et le stress provoquent de petits accrochages* ».

La deuxième sous-catégorie des facteurs socioéconomiques expliquant la survenue d'accidents d'après les chauffeurs interrogés correspond au racket que supportent les chauffeurs dont la source est double : d'une part les forces de l'ordre (policiers et gendarmes) et, d'autre part, les syndicats de transporteurs.

Les comportements mercantiles correspondent au dernier sous-groupe de déterminants socioéconomiques responsables des accidents, du point de vue des chauffeurs interrogés. Ils sont estimés à environ 2% de l'ensemble des explications fournies. Cette sous-catégorie de facteurs est intimement liée aux pressions financières pesant sur les chauffeurs. Ici, les chauffeurs se livrent à une quête effrénée se traduisant par leur tendance à effectuer des arrêts interdits pour prendre des passagers, justement dans le but final de rapporter suffisamment d'argent pour à la fois pour satisfaire le propriétaire du véhicule en lui versant la recette journalière, mais en plus rapporter suffisamment d'argent pour satisfaire aux besoins familiaux.

Les facteurs institutionnels représentent la troisième catégorie de déterminants des accidents de la route, selon les enquêtés. Ils correspondent à 10% des explications proposées par les participants. Cette famille de

déterminants est elle-même structurée en 3 sous-familles : le déficit d'équipements et/ou d'infrastructures et le défaut de gouvernance.

Le déficit d'infrastructures est la principale sous-catégorie de facteurs institutionnels responsables des accidents de la route, selon les participants. Il se traduit ici par l'absence d'arrêts pour le « gbaka » (3%), alors que le défaut de gouvernance se manifeste dans l'incapacité de l'état à sortir le secteur du transport public privé de l'informel (2%).

Les facteurs liés à l'état du véhicule représentent 6% des explications proposées par les enquêtés. Deux sous-catégories les composent : le mauvais état du véhicule (2%) et le manque d'entretien de celui-ci (2%).

Les facteurs environnementaux font référence à un ensemble de paramètres perturbateurs d'origine humaines (2%) ou liée au milieu (2%) dans lequel les chauffeurs des transports publics informels exercent leurs activités professionnelles. Ils forment la catégorie de facteurs la moins récurrente dans les propos des enquêtés (4%).

En résumé, au-delà des facteurs individuels, les chauffeurs des transports publics informels attribuent la survenue d'accidents à d'autres types de facteurs. Ici, il est principalement en cause les pressions économiques qui pèsent sur les chauffeurs. En effet, ils ont l'obligation de réaliser une recette journalière élevée pour satisfaire leur employeur et, de surcroit, de rapporter suffisamment d'argent pour couvrir les besoins de leur propre famille. Or, les revenus qu'ils glanent là et là sont rançonnés du fait du racket des policiers et gendarmes, d'une part, et des syndicats de transporteurs, d'autre part. Ainsi, stressés par les exigences économiques de leurs métiers, ces chauffeurs adoptent un comportement mercantile qui favorisent la prise de risque au volant et, par conséquent, augmente la survenue d'accidents.

Deuxièmement, les chauffeurs expliquent les accidents de la route par des défaillances institutionnelles, comme l'absence d'arrêt pour les « gbaka » et le fait que l'État abandonne selon eux leur secteur d'activité dans l'informel. En effet, l'inexistence de lieu d'arrêt formel pour le « gbaka », conduit ce type de véhicule à stationner n'importe où, ce qui crée le désordre et, par conséquent, favorise les accidents de la route. Dans les croyances populaires des chauffeurs, les accidents sont aussi favorisés par le fait que les autorités publiques abandonnent leur secteur d'activités dans l'informel.

Troisièmement, les chauffeurs reconnaissant que l'état défaillant de leurs véhicules, aggravé par le manque d'entretien approprié de leurs engins participent à la survenue d'accidents de la route.

Enfin, les chauffeurs enquêtés avouent que les facteurs environnementaux, comme la pression des passagers et l'intransigeances des

forces de l'ordre les perturbent au point de contribuer à provoquer des accidents de la route.

Discussion

La présente étude a été réalisée dans l'objectif de comprendre l'implication des chauffeurs des transports publics informels (« gbaka », « woro-woro », « taxi-compteur ») dans les accidents de la route à partir de l'analyse de leurs explications naïves des accidents à Abidjan. Elle s'est appuyée sur une démarche qualitative fondée sur des entretiens approfondis menés auprès de 21 participants. Les données verbales collectées ont été exploitées au moyen de l'analyse de contenu thématique. Les résultats révèlent que les explications naïves des accidents de la route fournies incriminent cinq groupes de facteurs : les facteurs individuels, les facteurs socioéconomiques, les facteurs institutionnels, les facteurs liés au véhicule et les facteurs environnementaux.

Les résultats de la présente étude mettent en évidence la toxicomanie (prise d'alcool, d'excitants, de drogues), les traits de personnalité (manque de contrôle, colère, impatience, irrespect), les comportements à risque (distraction, excès de vitesse), l'incompétence et les croyances fatalistes des chauffeurs (volonté de Dieu, hasard), comme étant les sous-groupes de facteurs individuels responsables de la survenue d'accidents de la route à Abidjan. Ces facteurs sont d'ailleurs les plus cités par les participants. Ces résultats s'inscrivent directement dans la lignée des travaux de Kouabenan (2013) sur l'explication causale naïve des accidents de la route. Les facteurs humains sont jugés prédominants dans les explications fournies par les chauffeurs interrogés. Ce constat est corroboré par les résultats de la métanalyse de Shinar (2017) réalisée à partir de milliers de cas analysés aux États-Unis, en Europe et en Nouvelle-Zélande, qui révèlent que les facteurs humains sont impliqués dans environ 90 % des accidents et se manifestent principalement par des erreurs de reconnaissance (41 %), comme un « regard inappropriate » ou l'inattention, et des erreurs de décision (33 %), telles que la vitesse excessive ou l'adhésion à des idées reçues erronées. De même, d'après Chen (2009), les facteurs individuels sont à l'origine de plus de 85 % des accidents en Afrique.

Des comportements à risque, tels que la distraction au volant, l'excès de vitesse, et des traits de caractères comme la propension à la colère, l'impatience au volant ont été cités comme sources d'accidents par les participants de la présente étude. Ces résultats rejoignent les conclusions de Holmes *et al.* (2020), Demissie *et al.* (2021), Paudel (2025) et Wickens (2009). En effet, Paudel (2025) a analysé 2847 articles de presse népalais et a révélé que les attributions causales relatives aux accidents de la route incriminent massivement les facteurs liés au conducteur (68,4 %),

notamment l'excès de vitesse, la conduite sous alcool, l'incompétence des chauffeurs. L'incompétence des chauffeurs, des conduites à risque comme la vitesse excessive et la conduite distraite ou sous l'influence de substances psychoactives (alcool, stupéfiants, drogues) sont aussi citées comme causes primaires des accidents au Nigéria (Holmes et *al.*, 2020). Les traits de personnalité identifiés comme facteurs de risque d'accidents de la route dans ce travail (manque de contrôle, colère, impatience, irritabilité) sont soutenus par les travaux de Cavendish (2019) au Royaume-Uni, qui révèlent que les conducteurs responsables d'accidents déclarent une conscience situationnelle plus faible (notamment l'inattention et la manque de vigilance), affichent un style de conduite plus agressif et un score d'extraversion plus élevé. L'agressivité et les comportements téméraires sont systématiquement incriminés comme facteurs favorisant les accidents de la route d'après Demissie et *al.* (2021). Ces auteurs identifient, chez 398 conducteurs de transport public éthiopiens, neuf attitudes négatives significativement corrélées à la survenue d'un accident. Il s'agit précisément de l'idée que les limitations de vitesse sont inutiles, de l'envie pour la compétition sur la route, de la prise de risque sous pression, du fait de juger puérile le respect du code de la route, de l'imitation des infractions des pairs, ou encore de l'adoption d'un comportement agressif de dépassement. En outre, Mortazavi et *al.* (2024) rapportent, en menant une enquête auprès de 18 chauffeurs et de 20 experts iraniens, que l'inattention et la distraction dues à l'usage du téléphone portable occasionnent des accidents de la route. Ahangar et *al.* (2020) confirment cette réalité en interrogeant 30 chauffeurs routiers ruraux iraniens. Ils révèlent également que l'utilisation du téléphone portable au volant, les dépassements dangereux, et l'excès de vitesse sont perçues comme étant les principales causes d'accidents de la route.

Par ailleurs, la fatigue, le manque de sommeil et l'état général de santé des chauffeurs sont considérés par les participants de la présente étude comme étant des sources potentielles d'accidents de la route. Cela rejoint des conclusions de Mortazavi et *al.* (2024). En effet, Mortazavi et *al.* (2024) ont observé chez des chauffeurs iraniens que la fatigue et la somnolence, souvent exacerbées par les conditions économiques précaires, constituent des facteurs directs d'accidents de la route comme c'est le cas chez les chauffeurs de woro-woro, gbaka et taxi-compteur de notre étude.

Les croyances fatalistes sont aussi évoquées par les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan comme sources des accidents de la route, mais représentent le type de facteurs explicatifs individuels le moins cités. En revanche, ces croyances sont reconnues dans les travaux existants comme étant, non seulement, le mode le plus courants d'explications naïves des accidents de la route, mais aussi comme étant les plus influents. Par exemple, au Ghana, de nombreux usagers expliquent les accidents par la «

volonté de Dieu » (Abdul-Lateef, 2020). De même, au Nigéria, une majorité de chauffeurs considère les accidents comme une fatalité divine. Cela a pour effet de réduire leur perception du risque et, par conséquent, leur adhésion aux mesures préventives (Akande, 2020). En outre, Teye-Kwadjo (2011) et Teye-Kwadjo *et al.* (2013) rapportent que les chauffeurs considèrent les accidents comme une punition divine ou la conséquence de sorts. Le même constat est fait au Pakistan, par King et Fleiter (2012). Ces auteurs révèlent que la plupart des participants attribue les accidents à la volonté divine ou au destin, ce qui les conduit à considérer les mesures sécuritaires comme inutiles.

Les explications naïves incluent également des croyances culturelles surnaturelles mises en évidence au Ghana, mais qui n'ont pas été observées chez les participants de la présente étude. En effet, Konkor *et al.* (2019) observent chez 653 conducteurs ghanéens que l'attribution des accidents à des causes surnaturelles (sorcellerie, esprits malveillants, châtiment des ancêtres) augmente significativement la probabilité d'être impliqué. Dotse (2019) note que certains chauffeurs ghanéens attribuent les accidents à la « soif de sang » d'esprits malveillants ou estiment que certains véhicules sont « maudis », tandis qu'au Nigéria, beaucoup de chauffeurs attribuent les accidents à la sorcellerie plutôt qu'à l'alcool (Ogeleyinbo, 2015).

Les attributions causales sont directement liées aux comportements. Boua (2021) observe, en effet, auprès de 1017 conducteurs marocains que ceux qui expliquent les accidents par des causes internes (excès de vitesse, imprudence) adoptent des comportements plus sécuritaires. En revanche, Youssef *et al.* (2024) montrent que les conducteurs libanais qui attribuent les accidents à des causes externes, notamment aux « autres conducteurs » ou à la « fatalité », présentent une probabilité plus élevée d'adopter des violations agressives et de commettre des erreurs parmi 568 répondants.

La présente étude révèle, en outre, que les pressions liées à la recette et l'impératif de répondre aux besoins de sa famille sont reconnus comme étant des causes d'accidents de la route chez les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan. Cela confirme que les comportements individuels sont souvent les symptômes de déterminants plus profonds de nature socioéconomique. Cette réalité est corroborée par les travaux de Teye-Kwadjo (2011), Kwadjo *et al.* (2013) et Mazengia *et al.* (2023). En effet, Teye-Kwadjo (2011) rapporte que les conducteurs ghanéens imputent les conduites dangereuses à leurs conditions de travail précaires, aux pressions financières venant des propriétaires de véhicules et à leur rémunération aléatoire. Teye-Kwadjo *et al.* (2013) précisent que c'est le système de rémunération à la commission qui pousse les chauffeurs de minibus ghanéens à la vitesse pour obtenir leur pitance. En Éthiopie, les tarifs de transport insuffisants obligent les chauffeurs à des conduites risquées. À cela

s'ajoute le fait que les propriétaires de véhicules de transport encouragent la surcharge et la vitesse pour maximiser leur profit (Mazengia *et al.*, 2023).

Par ailleurs, les résultats de cette étude mettent en lumière le manque d'infrastructures et des défaillances systémiques comme sources perçues des accidents chez les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan. Ces constats sont fortement soutenus par la littérature. Abdul-Lateef (2020) note au Ghana que la route est perçue comme un espace de commerce et de subsistance économique, générant une compétition pour son usage. Ce même auteur développe la « Théorie de la Petite Image », argumentant que l'échec de la loi résulte de compromis sociaux complexes qui privilégient les relations interpersonnelles et les besoins immédiats au détriment de la sécurité routière.

La corruption est un facteur causal majeur. Batoon, Carsten et Jopson (2012) dénoncent au Pakistan un système de délivrance des permis de conduire corrompu et des injustices sociales dans l'application de la loi. Mazengia *et al.* (2023) dépeignent en Éthiopie des lois trop changeantes, dont l'application est incohérente et souvent corrompue. Dotse (2019) décrit au Ghana le contournement des tests de conduite au moyen de pots-de-vin et une application corrompue des lois qui favorisent l'accès au permis à de conducteurs non formés. Komba (2006) en Tanzanie évoque le sentiment d'impunité et la corruption au sein de la police comme sources des accidents de la route. Ogeleyinbo (2015) souligne au Nigéria que la corruption et l'ingérence des élites affaiblissent la légitimité des agents.

La formation inadéquate des chauffeurs est aussi une lacune institutionnelle majeure. Mazengia *et al.* (2023) décrivent en Éthiopie une formation jugée trop courte et un système d'examen défaillant. Teye-Kwadjo (2011) note au Ghana une formation souvent acquise par simple apprentissage informel.

La catégorie des facteurs environnementaux, telle que décrite dans cette étude, met l'accent sur les pressions venant des clients et l'intransigeance des forces de l'ordre. Les pressions exercées par les clients ou passagers sont un facteur de risque d'accident de la route, souvent cité dans la littérature scientifique. Teye-Kwadjo (2011) indique que les passagers peuvent distraire le conducteur ou l'inciter à accélérer au Ghana. De même, Mazengia *et al.* (2023) rapportent en Éthiopie que les passagers peuvent pousser le chauffeur à rouler plus vite.

L'intransigeance des forces de l'ordre, selon la perception ivoirienne, peut se lier au sentiment de défiance envers les autorités dans d'autres contextes (Van Vlierden, Brijs et Daniels, 2017), qui peut engendrer une résistance active ou passive aux règles.

Les facteurs liés au véhicule, incluant les défaillances mécaniques et le manque de maintenance, sont les moins cités ; mais sont perçus comme

des causes importantes, souvent en raison de la vétusté du parc automobile. Le mauvais état général des véhicules, les pneus éclatés et le manque d'équipements de sécurité (ceintures, airbags) sont cités au Nigéria (Holmes *et al.*, 2020). Mazengia *et al.* (2023) confirment que de nombreux véhicules éthiopiens présentent des défaillances techniques graves en raison de contrôles techniques annuels inefficaces ou contournés par la fraude. Teye-Kwadjo (2011) évoque l'état déplorable des véhicules ghanéens, majoritairement des modèles d'occasion importés et mal entretenus. Komba (2006) ajoute que les véhicules tanzaniens sont souvent importés d'occasion et mal entretenus. Tous ces auteurs montrent que les défaillances techniques des véhicules de transport ainsi la non maintenance de ces voitures sont perçues comme causes des accidents de la route.

Cette externalisation de la responsabilité a des conséquences directes sur la prudence, car Ngueutsa et Kouabenan (2017) démontrent en enquêtant 525 usagers camerounais que les participants fortement fatalistes ont moins tendance à percevoir les situations dangereuses comme risquées et sont enclins à adopter moins fréquemment des comportements sécuritaires. De même, Boua (2021) constate en interrogeant 1017 conducteurs marocains que l'attribution d'un accident à la fatalité conduit à une forme de résignation chez le chauffeur et à une moindre adhésion aux mesures de prévention chez celui-ci.

En conclusion, la convergence des résultats des résultats de la présente étude avec les données du Ghana (Abdul-Lateef, 2020; Dotse, 2019; Konkor *et al.*, 2019), du Nigéria (Holmes *et al.*, 2020; Akande, 2020) et du Maroc (Boua, 2021; Lafhal et Ghazali, 2023) et les données d'autres contextes asiatiques démontre que l'explication naïve des accidents est un phénomène multifactoriel et socioculturellement ancré dans les mœurs. Le comportement individuel, exacerbé par la pression socioéconomique et les croyances fatalistes, s'inscrit dans un système défaillant marqué par des lacunes institutionnelles et un parc véhiculaire peu sûr. Cette étude met ainsi en évidence la nécessité de dépasser le blâme des chauffeurs des transports publics informels pour s'attaquer aux racines structurelles qui perpétuent les conduites à risque, qu'elles soient liées à la corruption ou à l'impératif de survie économique.

Conclusion

Ce travail de recherche a été réalisé dans l'objectif de comprendre les sources cognitives de l'implication des chauffeurs des transports publics informels dans les accidents de la route à Abidjan, à partir de leurs explications naïves des accidents. Il s'est appuyé sur une démarche qualitative fondée sur l'enquête pas entretien et le traitement de données au moyen de l'analyse de contenu thématique.

Les résultats ont mis en évidence que les explications des accidents de la route chez les participants sont dominés par des facteurs liés au chauffeur, principalement la consommation d'alcool, de substance psychoactives (existants, boissons énergisantes, drogues), des traits de caractère (le manque de maîtrise de soi, la colère, l'impatience), des comportements à risque (la distraction au volant, l'excès de vitesse), l'état physique et de santé du conducteur (fatigue, manque de sommeil), et des croyances fatalistes (hasard, volonté de dieu).

Secondairement, les facteurs socioéconomiques (pression liée à la recette, impératif de répondre aux besoins de sa famille), institutionnels (absence d'arrêt pour le « gbaka », état informel du transport public privé), liés à l'état du véhicule (mauvais état du véhicule, manque de maintenance) et environnementaux (pression des clients, intransigeance des policiers) ont été évoqués par les enquêtés comme sources des accidents.

Ces résultats pourraient laisser croire que, conformément à la théorie des attributions causales, les chauffeurs interrogés sont conscients de leur responsabilité dans la survenue des accidents, puisqu'ils incriminent des causes internes à majorité contrôlables. Cependant, il n'en n'est rien pour deux raisons essentielles. D'une part, les causes internes jugés responsables des accidents sont perçues par les enquêtés comme étant leurs propres réactions face aux causes externes des accidents, principalement de nature économique, en l'occurrence la pression liée à la recette, l'exigence de rapporter suffisamment d'argent pour satisfaire aux besoins de sa famille, et secondairement de nature institutionnelle, notamment l'absence d'arrêt pour les « gbaka » et l'intransigeance des policiers. D'autre part, il existe chez les chauffeurs des transports publics informels enquêtés des croyances fatalistes, selon lesquelles la survenue d'accidents relève du hasard ou de la volonté. De telles croyances indiquent que les accidents sont perçus comme hors de contrôle pour les chauffeurs. Par conséquents ceux-ci, ont tendance à prendre des risques au volant.

Conflit d'intérêts : Les auteurs n'ont signalé aucun conflit d'intérêts.

Disponibilité des données : Toutes les données sont incluses dans le contenu de l'article.

Déclaration de financement : Les auteurs n'ont obtenu aucun financement pour cette recherche.

References:

1. Abdul-Lateef, A. (2020). *Road traffic accidents in Ghana: Examining road user attitude and behaviour* [Thèse de Master of

- Philosophy, University of Ghana]. UGSpace. <http://ugspace.ug.edu.gh>
2. Akande, T. A. (2020). *Risky Driving Attitudes and Behaviours among Commercial Drivers and the Rate of Accidents on Nigerian Roads: A Case Study of Abuja and Lagos State* (Thèse de doctorat, Universitat Autònoma de Barcelona).
 3. Aktouf, O. (1992). *Méthodologie des sciences sociales et approche qualitative des organisation*. Presses de l'Université du Québec.
 4. Alavi, S. S., Mohammadi, M. R., Souri, H., Mohammadi Kalhori, S., Jannatifard, F., & Sepahbodi, G. (2016). Personality, Driving Behavior and Mental Disorders Factors as Predictors of Road Traffic Accidents Based on Logistic Regression. *Iranian Journal of Medical Sciences*, 42(1), 24-31.
 5. Bardin, L. (2013). *L'analyse de contenu*. Presses Universitaires de France.
 6. Batoool, Z., Carsten, O., & Jopson, A. (2012). Road safety issues in Pakistan: a case study of Lahore. *Transportation Planning and Technology*, 35(1), 31–48. <https://doi.org/10.1080/03081060.2012.635415>
 7. Bucsuházy, K., Matuchová, E., Zúvala, R., Moravcová, P., Kostíková, M., & Mikulec, R. (2020). Human factors contributing to the road traffic accident occurrence. *Transportation research procedia*, 45, 555-561.
 8. Chen, G. (2009). *Road Traffic Safety in African Countries – Status, Trend, Contributing Factors, Counter Measures and Challenges* (Rapport No. 49777-31-19). University Transportation Research Center.
 9. Demissie, W. R., Berhanu, H., Abera, A., Bariso, M., Mulat, E., Debebe, W., Kenenisa, C., Kelta, E., Alanko, A., & Tolesa, K. (2021). Attitude of drivers towards road traffic safety and its association with occurred road traffic crashes among Jimma zone public transport drivers, Southwest Ethiopia. *International Journal of Behavioral Research and Psychology*, 9(3), 284-290. <https://doi.org/10.19070/2332-3000-21000050>
 10. Ditcharoen, A., Chhour, B., Traikunwaranon, T., Aphivongpanya, N., Maneerat, K., & Ammarapala, V. (2018, May). Road traffic accidents severity factors: A review paper. In *2018 5th International Conference on Business and Industrial Research (ICBIR)* (pp. 339-343). IEEE.
 11. Dotse, J. E. K. (2019). *Behavioural predictors of driver crash risks in Ghana* [Thèse de doctorat, The University of Sheffield].

12. Elvik, R., Høye, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. Emerald Group Publishing Limited.
13. Heider, F. (1958). *The psychology of interpersonal relations*. Wiley.
14. Khorasani-Zavareh, D., Mohammadi, R., Khankeh, H. R., Laflamme, L., Bikmoradi, A., & Haglund, B. J. (2009). The requirements and challenges in preventing of road traffic injury in Iran. A qualitative study. *BMC Public Health*, 9(486). <https://doi.org/10.1186/1471-2458-9-486>
15. Klauer, S. G., Dingus, T. A., Neale, V. L., Sudweeks, J. D., & Ramsey, D. J. (2006). *The Impact of Driver Inattention on Near-Crash/Crash Risk: An Analysis Using the 100-Car Naturalistic Driving Study Data* (No. HS-810 594).
16. Komba, D. D. (2006). *Risk Factors and Road Traffic Accidents in Tanzania: A Case Study of Kibaha District* (Master's thesis). Norwegian University of Science and Technology (NTNU), Trondheim, Norvège.
17. Konan, B. (2016). *Le transport urbain informel à Abidjan : enjeux et défis* [Informal urban transport in Abidjan: Issues and challenges]. *Revue Tiers Monde*, 57(225), 45–60. <https://doi.org/10.3917/rtm.225.0045>
18. Konkor, I., Kansanga, M., Sano, Y., Antabe, R., & Luginaah, I. (2019). Community perceptions and misconceptions of motorcycle accident risks in the Upper West Region of Ghana. *Travel Behaviour and Society*, 15, 157–165.
19. Kouabenan, D. R. (2013). Naive causal explanation as a way of accident analysis and prevention. In *International yearbook on psychosocial risks prevention and quality of life at work* (pp. 45-70). UGT.
20. Kouassi, A. K., Koffi, K. B., & N'Dri, P. K. (2018). Road traffic accidents in Côte d'Ivoire: A public health problem. *Journal of Injury and Violence Research*, 10(2), 123–130. <https://doi.org/10.5249/jivr.v10i2.850>
21. Lafhal, A., & Ghazali, A. (2023). Comparative Optimism and Traffic Accident Perception in Professional Driving. *Arab Journal of Psychology*, 8(3), 82-92.
22. Leitão, F. N. C., Bezerra, Í. M. P., Pimentel, R. M. M., Pereira, G. D. A. V., Monteiro, A., Silva, A. P. D., ... & Riera, A. R. P. (2022). Factors associated with incidence and mortality by road accidents involving motorcyclists and pedestrians: a rapid systematic review. *Journal of Human Growth and Development*, 32(1), 72-82.

23. Marquart, N., & Shaw, L. (2010). Substance use among long-haul truck drivers in South Africa. *Traffic Injury Prevention*, 11(5), 523–528. <https://doi.org/10.1080/15389588.2010.497527>
24. Mazengia, E. M., Kassie, A., Zewdie, A., & Demissie, G. D. (2023). A qualitative study of perception related to risky driving behavior in Debre Markos City, North West Ethiopia, 2021. *BMC Public Health*, 23, 977. <https://doi.org/10.1186/s12889-023-15862-x>
25. Mekonnen, T. H., Tesfaye, Y. A., Moges, H. G., & Gebremedin, R. B. (2019). Factors associated with risky driving behaviors for road traffic crashes among professional car drivers in Bahirdar city, northwest Ethiopia, 2016: a cross-sectional study. *Environmental Health and Preventive Medicine*, 24(1), 1-9.
26. Ministère ivoirien de la santé (2022). Impact développement. Grand dossier. Le bilan gouvernemental de 2022 et les priorités de 2023. JUILLET-DÉCEMBRE 2022 | N°14 | www.gouv.ci
27. Mortazavi, S. M., Sadeghi-Bazargani, H., Charkhabi, S. A., Rasouizadeha, Y., & Nadrian, H. (2024). A qualitative study on apparent and latent contributing factors to driving errors in Iran. *Scientific Reports*, 14, 22127. <https://doi.org/10.1038/s41598-024-71833-1>
28. Muguro, J. K., Sasaki, M., Matsushita, K., & Njeri, W. (2020). Trend analysis and fatality causes in Kenyan roads: A review of road traffic accident data between 2015 and 2020. *Cogent Engineering*, 7(1), 1797981.
29. Nasrollahtabar Ahangar, A., Arghand, E., Babagoli Ahangar, H., & Seyedalizadeh Ganji, S. R. (2020). Recognizing the reasons of the accidents based on the rural drivers' mental patterns using Q analytical method. *Safety Science*, 125, 104649. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104649>
30. Ngueutsa, R., & Kouabenan, D. R. (2014). Effets du fatalisme et de l'expérience d'accidents sur la perception du risque et sur les comportements de sécurité. In D. R. Kouabenan, M. Dubois, M.-É. Bobillier Chaumon, P. Sarnin, & J. Vacherand-Revel (Eds.), *Conditions de travail, évaluation des risques et management de la sécurité* (pp. 25-34). L'Harmattan.
31. Ngueutsa, R., & Kouabenan, D. R. (2017). Fatalistic beliefs, risk perception and traffic safe behaviors. *Revue européenne de psychologie appliquée*. <https://doi.org/10.1016/j.erap.2017.10.001>
32. Nordbakke, S., & Sagberg, F. (2007). Sleepy at the wheel: Knowledge, symptoms and behaviour among car drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 10(1), 1-10.

33. Ogeleyinbo, C. (2015). *A study of drink driving in Lagos – from the perspective of law enforcement officers* [Thèse de doctorat, Middlesex University].
34. Organisation mondiale de la Santé (OMS). (2021). *Rapport mondial sur la sécurité routière 2021*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240018273>
35. Organisation Mondiale de la Santé (OMS) (2023). *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*. <https://www.who.int/fr/publications>
36. Paudel, D. (2025). Road Traffic Accidents in Nepal: A Five-Year Content Analysis of News Media Coverage and Causal Factors. *Interdisciplinary International Journal of Advances in Social Sciences, Arts and Humanities*, 2(1), 50–69. <https://ejournal.svgacademy.org/index.php/ijassah/index>
37. Reason, J. (1990). *Human error*. Cambridge University Press.
38. Rios, P. A. A., Mota, E. L. A., Ferreira, L. N., Cardoso, J. P., Ribeiro, V. M., & Souza, B. S. D. (2020). Factors associated with traffic accidents among drivers: findings from a population-based study. *Ciência & Saúde Coletiva*, 25, 943-955.
39. Shinar, D. (2017). Accident/crash causation and analysis. In *Traffic Safety and Human Behavior* (pp. 1039-1083). [Emerald Publishing Limited](#).
40. Tamenti, G. T., Rasengane, T. A., & Mashige, K. P. (2024). The association between road traffic accidents and visual functions: A systematic review and meta-analysis. *African Journal of Primary Health Care & Family Medicine*, 16(1), 1-10.
41. Teye-Kwadjo, E. (2011). *Risk Perception, Traffic Attitudes and Behaviour among Pedestrians and Commercial Minibus Drivers in Ghana: A Case Study of Manya Krobo District* (Master's thesis). Norwegian University of Science and Technology, Trondheim, Norway.
42. Teye-Kwadjo, E., Knizek, B. L., & Rundmo, T. (2013). Attitudinal and motivational aspects of aberrant driving in a West African country. *Tidsskrift for Norsk Psykologforening*, 50, 451–461.
43. Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science*, 41(5), 427-443.
44. Van Vlierden, K., Brijs, K., & Daniels, S. (2017). *INTRAS DELIVERABLE 1: Literature review & conceptual framework*. Belgian Science Policy.
45. Weiner, B. (1986). *An attributional theory of motivation and emotion*. Springer-Verlag.

46. Wickens, C. M. (2009). *Understanding driver anger and aggression: Attributional theory in the driving environment* [Thèse de doctorat, York University].
47. Zainafree, I., Syukria, N., Addina, S., & Saefurrohim, M. Z. (2022). Risk factors of road traffic accidents in Rural and Urban areas of Indonesia based on the national survey of year 2018. *Nigerian postgraduate medical journal*, 29(2), 82-88.