

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/esj.2026.v22n5p112](https://doi.org/10.19044/esj.2026.v22n5p112)

Submitted: 11 December 2025

Accepted: 31 January 2026

Published: 28 February 2026

Copyright 2026 Author(s)

Under Creative Commons CC-BY 4.0

OPEN ACCESS

Cite As:

Djako, L.A.T., Kouadio, K.A. & Meité, A. (2026). *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"*. European Scientific Journal, ESJ, 22 (5), 112.

<https://doi.org/10.19044/esj.2026.v22n5p112>

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 nationale, 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 leur manière d'expliquer ces 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

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.

La Côte d'Ivoire, à l'instar de nombreux pays d'Afrique subsaharienne, fait face à un défi majeur en matière de sécurité routière. En effet, ce pays enregistre un nombre de plus en plus croissant d'accidents de la route (Dagbaud, 2023). À titre d'exemple, le nombre d'accidents de la circulation routière enregistré est passé de 5.852 en 2007 à près de 12.000 en 2022. Les voitures personnelles sont les plus concernées par cette réalité ; elles sont impliquées dans 56 % des accidents. Elles sont suivies des « gbaka » impliquées dans 15 % des accidents, puis des taxis-compteur concernés par 11 % des accidents (Dagbaud, 2023). De même, la ville d'Abidjan est la plus touchée par ce phénomène. D'ailleurs, selon le Ministère des Transports (2024), 67 % des accidents enregistrés sur le territoire ivoirien se sont produits à Abidjan, contre 22% dans les autres villes du pays.

Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire, est une mégapole de près de 5.616.633 d'habitants (INS, 2021). Elle connaît une urbanisation galopante combinée à une forte croissance démographique. Il en résulte que le déplacement au sein de cette ville nécessite d'importants moyens de transport. Les populations abidjanaises disposent pour leur déplacement de deux catégories de moyens de transport publics dont certaines sont formelles et d'autres informelles.

La SOTRA (Société de Transport d'Abidjan) est la plus ancienne société mise en place par l'État ivoirien dès l'indépendance du pays pour assurer le transport public. Récemment, sont apparues d'autres sociétés de taxis formellement constituées qui contribuent à assurer le transport des populations à Abidjan. Celles-ci sont communément connues sous l'appellation de « Yango » et « Uber ».

À côté de ces sociétés régulièrement constituées, il existe d'autres modes de transport publics apparus au départ de façon informelle qui desservent aujourd'hui des communes d'Abidjan. Les « gbaka », les « wôrô-

wôrô » et les « taxis-compteur » sont les plus connus de ces modes de transport publics informels.

Selon Malfere (2022), les « gbaka » sont des minibus généralement vétustes de 17 et 22 places de type Hiace ou Satellite qui proposent des services de transport entre les différentes communes d'Abidjan.

Les « woro-woro » sont, quant à eux, des taxis communaux collectifs de 4 places qui ne circulent qu'à l'intérieur de certaines communes ou relient deux communes. Ils suivent un parcours régulier et leur tarif est forfaitaire. Ils sont apparus pour compléter le réseau de bus de la SOTRA qui ne peut couvrir les quartiers abidjanais avec une capillarité satisfaisante (Malfere, 2022).

Les taxis-compteur sont des véhicules légers de 4 places, de couleur orange, disposant d'un compteur servant à indiquer au passager le coût de la course en fonction de la distance parcourue. Toutefois, ce compteur n'est pas utilisé depuis plusieurs années, si bien que le prix est dorénavant fixé à l'issue d'une négociation entre le chauffeur et son client (Malfere, 2022).

Ces modes de transports publics informels (« woro-woro », « taxis-motos », « gbaka ») assurent 70 % des déplacements urbains, mais génèrent 42 % des accidents mortels (Ministère des Transports, 2022). Les « gbaka » assurent 80 % du transport public (Konan, 2016), mais sont impliqués dans 65 % des accidents mortels selon Kouassi et *al.* (2018).

Les véhicules utilisés dans le transport public informel (gbaka, woro-woro, taxi-compteur) appartiennent généralement à des particuliers qui exigent des chauffeurs, qui sont à leur service, une recette journalière relativement importante (Konan, 2016). Ces derniers sont donc tenus de rapporter quotidiennement cette somme au risque de perdre leur emploi. Les chauffeurs des modes de transport publics informels à Abidjan sont d'ordinaire de jeunes hommes, peu instruits, voire analphabètes qui vivent dans l'indigence économique et dont l'emploi de chauffeur est parfois le seul moyen de subsistance (Konan, 2016). Le manque de zones d'arrêts ainsi que l'indiscipline des chauffeurs sont des facteurs récurrents de congestion et de risques d'accident (Malfere, 2022). Ces contraintes, combinée à de longues journées de travail, dépassant généralement 14 heures, et cela incite 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).

Les faits examinés montrent que les accidents de la route sont fréquents à Abidjan et que les chauffeurs des transports publics informels y sont souvent impliqués.

Face à cette situation alarmante les autorités publiques ont pris des mesures pour réduire les risques de collision. Par exemple, la première semaine de tous les mois est consacrée à la sécurité routière. En outre, une brigade de police dédiée à la régulation du trafic routier a été créée (Ministère

des transports, 2024). De plus, la vidéosurveillance des infractions routières a également été instaurée. À cela s'ajoute le fait que certaines routes à Abidjan ont été totalement rénovées, tandis que d'autres ont été nouvellement construites pour la fluidité du trafic routier (Ministère des transports, 2024). Ces actions correctives ont entraîné de 2021 à 2022 une baisse de 24,5% du nombre d'accidents : le nombre d'accidents sur cette période a chuté de 14.234 à 10.744 (Ministère des transports, 2024).

En dépit des efforts consentis par les dirigeants ivoiriens pour améliorer la sécurité routière, le nombre d'accidents de la route reste toujours élevé (Ministère des transports, 2024).

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, notamment conduire en excès de vitesse ou sous l'effet de l'alcool.

Reason (1990) souligne que 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 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, en l'occurrence 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 (Dotse, 2019 ; Komba, 2006). 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.

Un examen attentif de la littérature scientifique révèle que les facteurs humains et plus spécifiquement 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. Cette étude prouve également que les défaillances cognitives sont les prédicteurs les plus robustes 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).

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. Dagbaud (2023) révèle que les causes principales de ces accidents sont

l'excès de vitesse (26 %), l'imprudence pour imprudence du conducteur (22 %) et le défaut de maîtrise (19 %).

Le terme « explication naïve » désigne en psychologie sociale l'explication que donne l'humain ordinaire, l'homme de la rue, en s'appuyant sur des croyances, des perceptions et impressions, qui s'opposent à l'explication scientifique fondée sur l'analyse de faits au moyen de méthodes objectives, rigoureuses.

Le paradigme des explications naïves 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 (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'influencer ou non cette cause.

Weiner (1986) 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.

C'est pourquoi, la présente étude tente de comprendre l'implication des chauffeurs des transports publics informels dans les accidents de la route à Abidjan, à partir de leur manière d'expliquer ces accidents. En d'autres termes, l'objectif de saisir les sources cognitives de la part de responsabilité des chauffeurs des transports publics informels dans les accidents routiers à Abidjan, à partir de la manière dont ces derniers expliquent les 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 (« gbaka », « 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'avoir des participants dont les caractéristiques sont résumées dans le tableau 1 qui suit.

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 somme, 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 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 des accidents fournies par les chauffeurs professionnels des transports collectifs informels d'Abidjan. Il est organisé en deux sous-axes dont le premier concerne les causes individuelles des accidents de la route, tandis que le second se rapporte aux causes environnementales des accidents.

La période d'enquête couvre une période d'environ un mois ; elle s'étend du mercredi 03 septembre au mardi 07 octobre 2025. Les participants ont été approchés individuellement pendant les heures de pause entre 12 heures 30 et 14 heures 00, au moment où les chauffeurs prennent habituellement une pause pour se restaurer et prendre un peu du repos. L'entretien commence après que le chauffeur a donné son consentement éclairé pour participer à l'entretien qui mettait entre 20 et 30 minutes.

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 d'accidents incriminant le conducteur », « les explications socioéconomiques des accidents », « les explications d'accidents fondées sur les facteurs institutionnels », « les explications d'accidents incriminant l'état du véhicule » et « les explications d'accidents liées à l'environnement ».

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 retenu ici est le paragraphe.

L'unité de numération indique la méthode de comptage des fréquences et de calcul des pourcentages des explications naïves d'accidents 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.

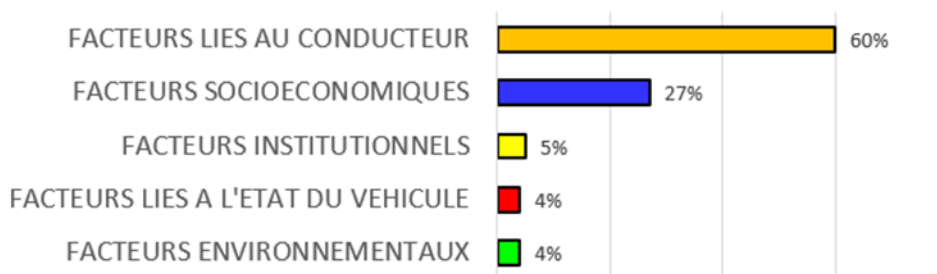
La quatrième et dernière étape est celle de la quantification. Elle consiste à attribuer des codes à chacune des explications naïves d'accident contenues dans le corpus analysé, puis à dénombrer celles-ci en observant rigoureusement les trois premières étapes précitées.

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

Résultats

Le graphique 1 présente les catégories des facteurs perçus par les participants comme responsables des accidents de la route à Abidjan.

Figure 1 : Principaux facteurs explicatifs des accidents de la route selon 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 : « *certain 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 la régulation de la circulation. À ce sujet, nous pouvons nous focaliser 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 fait rien 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 qu'ils ont placé les caméras et vous venez nous fatiguer encore ».*

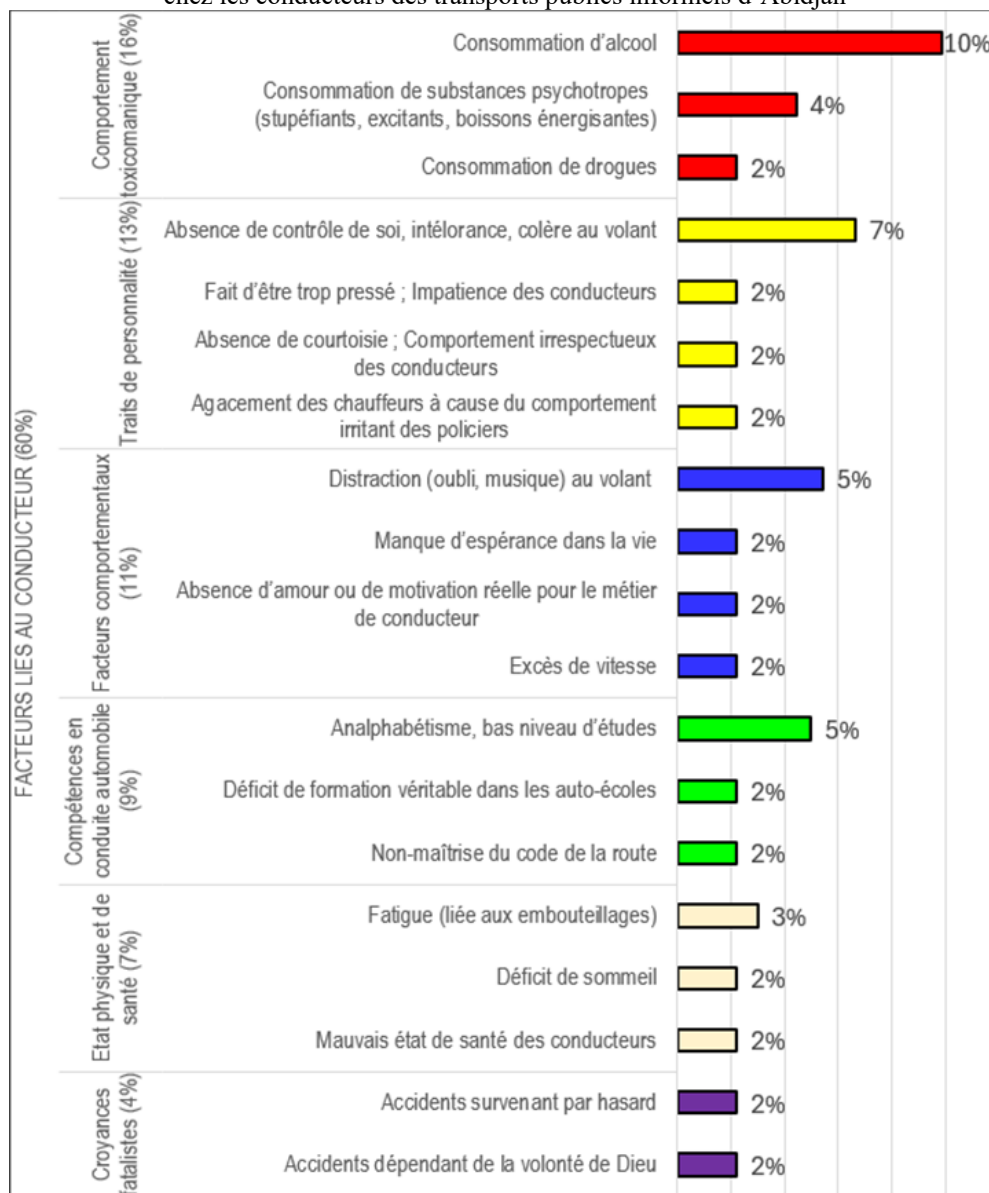
Les facteurs liés à l'état du véhicule réfèrent à la fois au mauvais état mécanique du véhicule et à son entretien. Quatre pourcent (4%) des explications des conduites automobiles à risque relèvent de cette catégorie de déterminants. Selon un conducteur de « gbaka » : *« Il y a souvent la négligence 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 ne 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 imprévues, telles que les maladies ; ce qui stresse 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 un espace pour rouler, il n'y a plus de sentiments, plus de calcul à faire, il faut prendre des risques parfois, sinon, tu n'auras rien pour rentrer à la maison ».*

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

participants. La figure 2 fait état des facteurs qui relèvent de la responsabilité du conducteur.

Figure 2 : Facteurs liés au conducteur perçus comme responsables des accidents de la route chez les conducteurs des transports publics informels d'Abidjan



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 toxicomane 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, il y a lieu d'apprécier les propos d'un chauffeur de « woro-woro » : « *Tout dépend de Dieu. Si Dieu dit qu'un 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. À 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 le 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'illettrisme des chauffeurs (5%), leur déficit en formation (2%) ainsi que 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* ».

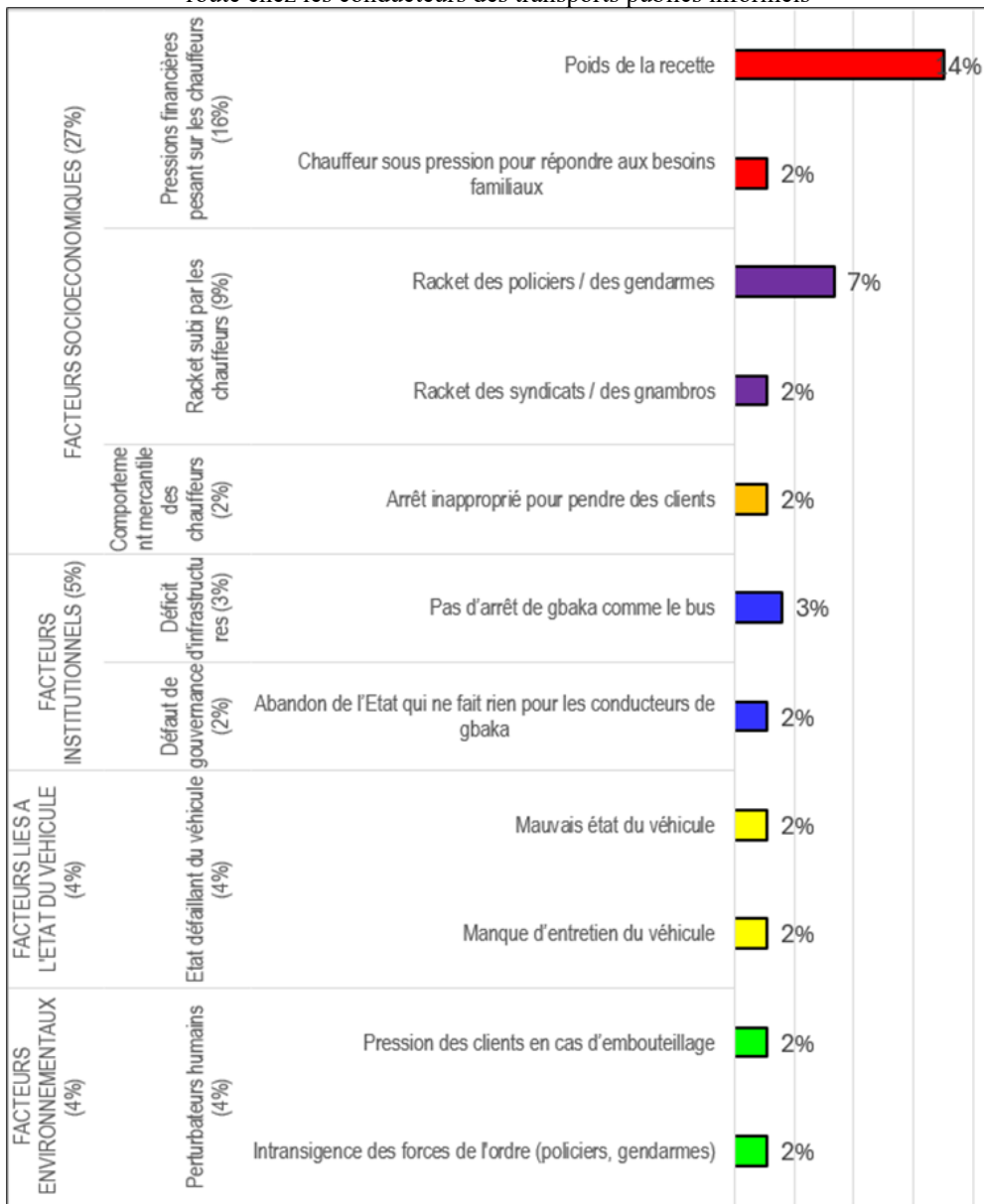
La cinquième sous-catégorie de facteurs liés au conducteur est en rapport avec l'état physique et de santé du chauffeur. Neuf pourcents (9%) des explications naïves d'accidents fournies par les participants relèvent de ce sous-groupe de déterminants. Ici, la fatigue (3%) et le déficit de sommeil (2%), 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 véritable dans la survenue des accidents de la route et, par conséquent, d'adopter des conduites sécuritaires.

La figure 3 qui va suivre 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 : Autres catégories de facteurs perçues comme responsables des accidents de la route chez les conducteurs des transports publics informels



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 exigent une taxe qui est fixée à 100 f cfa pour chaque chargement (voyage avec des clients à bord du véhicule), sans oublier la recette que les chauffeurs doivent faire chaque jour. 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 réaliser impérativement 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 exigée pour éviter le retrait du véhicule, la perte de ton emploi. 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, à la fois pour satisfaire le propriétaire du véhicule en lui versant la recette journalière, mais en plus rapporter suffisamment de ressources financières pour satisfaire aux besoins familiaux.

Les facteurs institutionnels représentent la troisième catégorie de déterminants des accidents de la route, selon les enquêtes. 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 mis 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 surcroît, de rapporter suffisamment des ressources financières pour couvrir les besoins de leur propre famille. Or, les revenus qu'ils glanent çà 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 cupide 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 reconnaissent 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'intransigeance des forces de l'ordre les perturbent au point de contribuer à la production 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 Abidjan, en analysant leur manière d'expliquer ces accidents. 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, les traits de personnalité, les comportements à risque, l'incompétence et les croyances fatalistes des chauffeurs, comme étant les sous-groupes de facteurs individuels perçus comme responsables de la survenue d'accidents de la route à Abidjan. Les facteurs humains sont prédominants dans les explications fournies par les chauffeurs interrogés. Ce constat est corroboré par les résultats de la méta-analyse 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 inapproprié » 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.

En outre, des comportements à risque, tels que la distraction au volant, l'excès de vitesse, ainsi que des traits de caractère 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 Paudel (2025), Holmes et *al.* (2020). 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 perçues comme causes primaires des accidents au Nigéria (Holmes et *al.*, 2020).

Les traits de personnalité perçus comme facteurs de risque d'accidents de la route par les chauffeurs interrogés 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), et affichent un style de conduite plus agressif.

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 sont jugés responsables 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 perçus 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 antérieurs comme étant, non seulement, le mode le plus courant d'explications naïves des accidents de la route, mais aussi comme étant les plus influents. Par exemple, au Nigéria, une majorité de chauffeurs considèrent les accidents comme une fatalité divine. Cela a pour effet de réduire leur perception du risque et, par conséquent, leur adhésion aux mesures préventives (Akanke, 2020).

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.

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 dans un accident. Dotse (2019) note que certains chauffeurs ghanéens attribuent les accidents à la « soif de sang » d'esprits malveillants ou estiment que certains véhicules sont « maudits », 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) et Kwadjo et al. (2013). 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.

Par ailleurs, les résultats de cette étude mettent en lumière le manque d'infrastructures comme sources perçues des accidents chez les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan. Les infrastructures dont l'absence est incriminée ici sont les arrêts pour « gbaka ». Ce constat est soutenu par la littérature. En effet, Abdul-Lateef (2020) note qu'au Ghana, la route est perçue comme un espace de commerce et de subsistance économique, générant une compétition pour son usage.

La corruption est un facteur causal majeur. 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 de conduire à des chauffeurs 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.

L'incompétence des chauffeurs est aussi dénoncée par les enquêtes comme étant une source d'accidents de la route. Cette réalité peut s'expliquer par le fait que certains chauffeurs obtiennent par la corruption le permis de conduire en Côte d'Ivoire. De ce fait, ils ne possèdent pas les compétences

qu'ils auraient dû développer à l'issue de leur formation à l'auto-école. Mazengia et al. (2023) décrivent en Éthiopie une formation jugée trop courte et un système d'examen défaillant.

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'accidents de la route, souvent mentionnés dans la littérature scientifique. Teye-Kwadjo (2011) indique à ce propos que les passagers peuvent distraire le conducteur ou l'inciter à accélérer au Ghana. De même, Mazengia et al. (2023) rapportent qu'en Éthiopie 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 Vlieden et al., 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 facteurs d'accidents moins cités dans la présente étude ; 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. Tous ces auteurs montrent que les défaillances techniques des véhicules de transport ainsi que la non maintenance de ces voitures sont perçues comme des causes d'accidents de la route.

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 la manière dont ces derniers expliquent les accidents. Il s'est appuyé sur une démarche qualitative fondée sur l'enquête par 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 substances psychoactives, des traits de caractère, des comportements à risque, l'état physique et de santé du conducteur, et des croyances fatalistes.

Secondairement, les facteurs socioéconomiques, institutionnels, liés à l'état du véhicule et environnementaux 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 de ressources financières 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 Dieu. De telles croyances indiquent que les accidents sont perçus comme hors de contrôle pour les chauffeurs. Par conséquent ceux-ci, ont tendance à prendre des risques au volant. Ainsi, l'amélioration de la sécurité dans les transports informels à Abidjan nécessite une approche multidimensionnelle. Une collaboration entre les autorités locales ivoiriennes dans le domaine du transport, les conducteurs et les urbanistes peut mener à des solutions durables, augmentant la sécurité routière et la qualité de vie urbaine.

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* [Master of social psychology, University of Ghana].
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. Bardin, L. (2013). *L'analyse de contenu*. Presses Universitaires de France.
5. Batool, 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>
6. Boua, M., Kouabenan, D. R., & Belhaj, A. (2022). Road safety behaviors: role of control beliefs and risk perception. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 91, 45-57.
7. 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.
8. Dagbaud, U. (2023). Transport routier en Côte d’Ivoire : Les reformes en marche. *Revue Africaine de L’Intelligence Économique*, (21), 5-14.
9. Dotse, J. E. K. (2019). *Behavioural predictors of driver crash risks in Ghana* [Doctoral thesis, The University of Sheffield].
10. Elvik, R., Høye, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. Emerald Group Publishing Limited.
11. Heider, F. (1958). *The psychology of interpersonal relations*. Wiley.
12. INS (2021). *Recensement Générale de la Population et de l’Habitat* [Institut National de la Statistique ivoirien].
13. 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).
14. 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].
15. 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>
16. 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.
17. 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.
18. 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>
 19. Lafhal, A., & Ghazali, A. (2023). Comparative Optimism and Traffic Accident Perception in Professional Driving. *Arab Journal of Psychology*, 8(3), 82-92.
 20. Malfere, J.- L. (2022). *Étude d'Impact Environnemental et Social*. CIV_MCC_ATP-FDE-EGI-RP-GENE-ENV-04939
 21. 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>
 22. 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>
 23. Ministère des transports (2024). *Les transport en chiffres 2023* [Rapport d'activités, Direction de la Planification, des Statistiques, des Projets et de la Prospective (DPSPP), Côte d'Ivoire].
 24. 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
 25. 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>
 26. 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>
 27. Nguetsa, 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>
 28. Ogeleyinbo, C. (2015). *A study of drink driving in Lagos – from the perspective of law enforcement officers* [Thèse de doctorat, Middlesex University].

29. Organisation Mondiale de la Santé (OMS) (2023). *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*. <https://www.who.int/fr/publications>
30. Organisation mondiale de la Santé (OMS). (2021). *Rapport mondial sur la sécurité routière 2021*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240018273>
31. 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>
32. Reason, J. (1990). *Human error*. Cambridge University Press.
33. 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.
34. Shinar, D. (2017). Accident/crash causation and analysis. In *Traffic Safety and Human Behavior* (pp. 1039-1083). Emerald Publishing Limited.
35. 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].
36. 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.
37. Van Vlierden, K., Brijs, K., & Daniels, S. (2017). *INTRAS DELIVERABLE 1: Literature review & conceptual framework*. Belgian Science Policy.
38. Weiner, B. (1986). *An attributional theory of motivation and emotion*. Springer-Verlag.