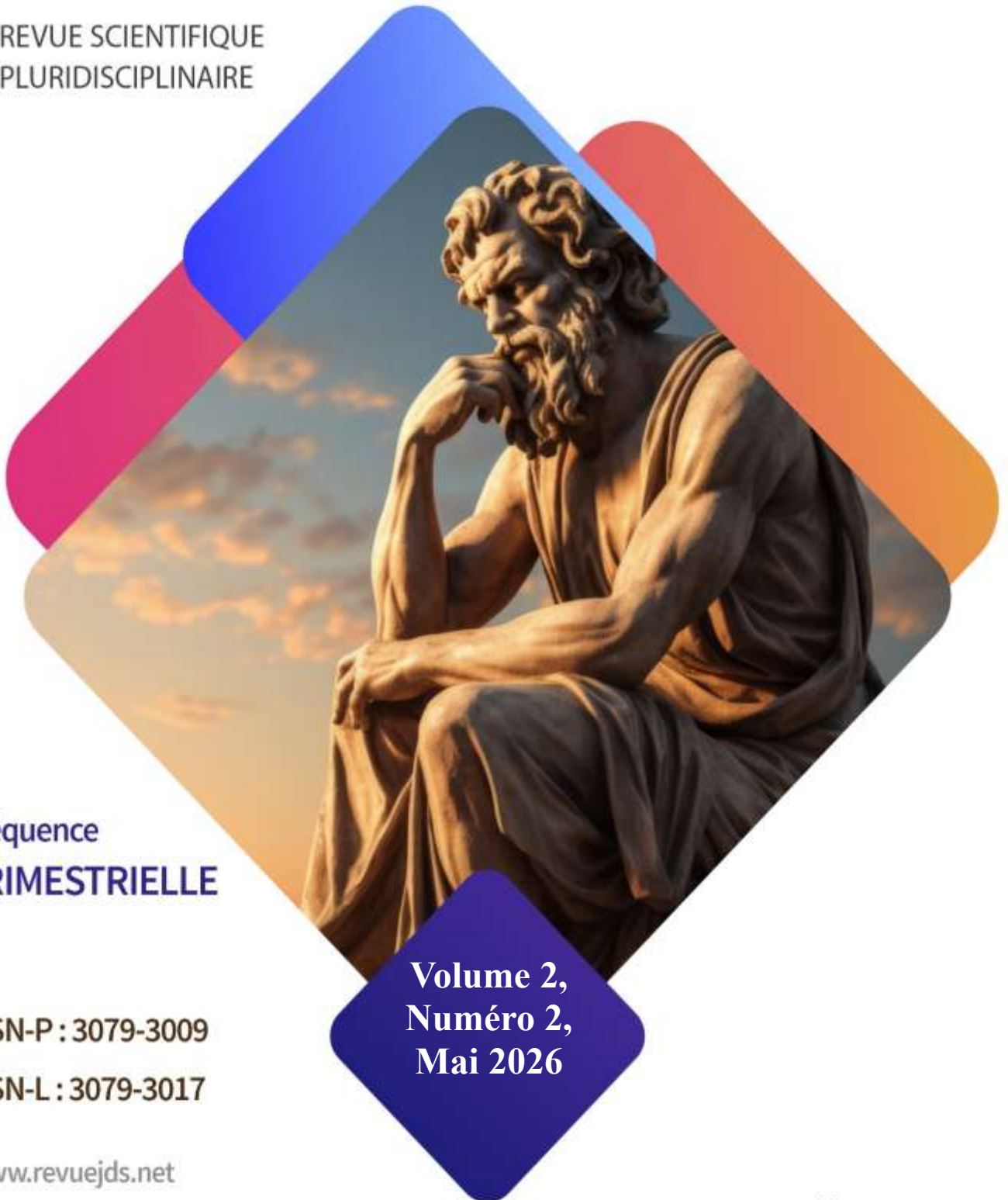


Journal International des Sachants

REVUE SCIENTIFIQUE
PLURIDISCIPLINAIRE



Journal International
des Sachants



Fréquence
TRIMESTRIELLE

ISSN-P : 3079-3009

ISSN-L : 3079-3017

www.revuejds.net

info@revuejds.net

**Volume 2,
Numéro 2,
Mai 2026**





**Journal International
des Sachants**



Revue scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Publié en Open Access



**LES ÉDITIONS
CROCO**

Abidjan, République de Côte d'Ivoire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

INDEXATIONS ET REFERENCEMENTS INTERNATIONAUX

Pour toutes informations sur les indexations et référencements internationaux du **Journal International des Sachants (JDS)**, consultez les bases de données ci-dessous :



<https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>



<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>



<https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>



<https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-/2526>



<https://www.entrevues.org/revues/journal-international-des-sachants/>

Impact factor : SJIF 2026 : 5.329

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

REVUE ELECTRONIQUE

Journal International des Sachants (JDS)

Revue Scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009 (Print ou imprimé)

ISSN-L: 3079-3017 (Online ou en Ligne)

Equipe Editoriale

Directeur de publication : Les Éditions Croco

Rédacteur en chef : SANOGO Tiantio Epouse BAMBA, INSAAC, Côte d'Ivoire

Chargé de diffusion et de marketing : ETTIEN N'Doua Etienne, UFHB, Côte d'Ivoire

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen, UAO, Côte d'Ivoire

Comité Scientifique

ADOUBI Thierry Hugues, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;

ASSEKA Tchoman François, Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara ;

BA Idrissa, Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop ;

BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférence, Université Alassane Ouattara ;

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara ;

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

FAYE Valy, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

KAMARA Adama, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;

KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférence, Université Félix Houphouët-Boigny ;

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro ;

N'DAH Didier, professeur titulaire, Université d'Abomey-Calavi ;

OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara ;

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop ;

SILUE Oumar, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Comité de lecture

AYENON Séka Fernand, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 KANGA Kouakou Hermann Michel, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 MAMADOU Bamba, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 MEITÉ Ben Soualiou, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 SIDIBÉ Moussa, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;
 SILUE N'tchabétien Oumar, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 TRAORE Amadou, Maître de Conférences, Université de Ségou

Comité de rédaction

AHOUE Jean-Jacques, Assistant, Université de San-Pedro ;
 ASSEKA Tchoman François Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de
 l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 BALDÉ Yoro Mamadou, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;
 BAMBA Fatoumata, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 BROU N'Goran Alphonse, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 COULIBALY Wayarga, Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 COULIBALY Yallamoussa, Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 DAO Salifou, Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle
 (INSAAC) ;
 DJE Yao Lopez, Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 DJIGUE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;
 DJOKOURI Innocent, Maître-Assistante, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 GBOLA serge Arnaud, Maître Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action
 Culturelle (INSAAC) ;
 EHILE Kadja Olivier Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action
 Culturelle (INSAAC) ;
 GUEYE Yoro Emmanuel, Maitre-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action
 Culturelle (INSAAC) ;

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

KAZIO Djidjé Jean-Jacques, Assistant, Université de Bondoukou ;
KONE Kiyali, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
KONE Tchima Rolland, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
KONE Tiégbè Gaston, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
KOUAME Affoua Eugénie, Assistante, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny ;
LOBA Léon Fabrice, Attaché de Recherche, Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africain (IHAAA) ;
MOULARET Renaud-Guy Ahioua, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
N'DAYE El Hadj Amadou Ba, Maître-Assistant, FASTEFA, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;
SANOGO Tiantio épouse BAMBANA, Maitre-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
SYLLA Makémissa, Assistante, Université Alassane Ouattara ;
TIE BI Galla Guy Rolland Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;
TOURE Gninin Aïcha, Maître-Assistante, Université Félix Houphouët-Boigny ;
TOURE Kignigouoni Dieudonné Espérance, Maitre-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
TRAORE Fanta, Assistante, Université Alassane Ouattara ;
TRAORE Sogotienin Ramata, Maître-Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;
YOKORE Zibé Nestor, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
ZABSONRE Moussa, Maître-Assistant, Université Yembila Abdoulaye Toguyeni.

COORDINATEUR GENERAL DU NUMERO :

AYENON Séka Fernand
Maître de conférences CAMES,
Université Félix Houphouët-Boigny

.....

Contacts JDS

Site web: <https://revuejds.net/>
Email : revuejds@gmail.com
Tél. : + 225 0779360611 / 07480453267

.....

Indexations et référencements internationaux :

Sjifactor: <https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>

ARI : <https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>

ASCI: <https://ascidatabase.com/master/journallist.php?v=3079-3009>

IPIndexing: <https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-2526>

Ent'revues: <https://www.entrevues.org/revues/journal-international-des-sachants>

Impact factor : SJIF 2026 : 5.329

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

PRESENTATION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) est une revue scientifique pluridisciplinaire dédiée à la valorisation et à la vulgarisation des résultats de recherches innovantes, de découvertes de pointe et de productions scientifiques originales et pertinentes dans divers domaines scientifiques. Disposant de comité scientifique et de lecture, la revue **JDS** offre ainsi aux chercheurs du monde entier, une plateforme de publication de haute qualité en favorisant le partage des connaissances et de la collaboration au sein de la communauté scientifique.

JDS est une revue évaluée par des pairs (*blind peer review*) et en libre accès "*Open access*" relevant des Editions Croco. Il publie les articles dans le domaine des Sciences Humaines et Sociales ; Langues et littérature ; Art, patrimoine et culture ; Sciences du Langage et de la Communication ; Sciences Economiques et de Gestion ; Sciences politiques et Juridiques. Dans sa vision d'ouverture, **JDS** encourage la collaboration interdisciplinaire entre les chercheurs de tous les pays africains et du monde.

Les articles proposés doivent respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent être originaux et n'avoir jamais fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture. Ils sont soumis à une sélection initiale par l'éditeur, puis à un processus rigoureux d'évaluation par les pairs en double aveugle avant publication.

PROTOCOLE DE REDACTION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

Structure générale de l'article :

Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. - 2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparait en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («...»), mais sans italique.

N.B. : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de ...

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{nde} éd.).

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

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :

Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.

- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.
Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzukru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.
- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.
Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Le non-respect de ces recommandations ci-dessus conduit au rejet systématique du manuscrit.

SOMMAIRE

SECTION 1 : LANGUES & LITTERATURE

Anglais

1. **Urban transformation and gentrification in America in Upton Sinclair's
the jungle and Zadie Smith's white teeth**
Didier KOMBIENI..... 1-17
2. **Power and Authority in Discourse: An analysis of pragmatic
strategies in Dan Fullani's one man, two votes**
Marius Eder BROU..... 18-33
3. **Investigating Contemporary History of US Interventions
in Venezuela and Current Developments**
SY Mamadou Malal..... 33-53
4. **In-between two worlds: struggling for a new cultural identity
in Buchi Emecheta's The new tribe**
Koffi Gérard KOUADIO..... 54-67
5. **Resilience and Survival in Ernest J. Gaines'
The Autobiography of Miss Jane Pittman (1971)**
Mariame WANE LY & Abdoulaye NDIAYE..... 68-79

Etudes hispaniques

6. **Poética de la metamorfosis: el neobarroco como nuevo realismo
en esa puta tan distinguida de Juan Marsé**
Oumar MANGANE..... 80-94
7. **La Iglesia y la emancipación ilustrada: una lectura crítica del proyecto
colonial latinoamericano desde El papel quemado de Jaime Díaz Rozzotto**
Bonzallé Hervé SAKOUM..... 95-108

Lettres Modernes

8. **Émile Zola et Calixthe Beyala, une écriture inclusive :
vers l'émergence féminine**
Elise ABENG ZE..... 109-128
9. **Didactique du français langue seconde : quel encadrement pédagogique
pour un développement professionnel efficient des enseignants ?**
Arnaud OUÉDRAOGO..... 129-145
10. **L'occupation abusive des terres dans Raga et le rêve mexicain de Jean-Marie
Gustave LE CLÉZIO, une violation du droit
à la propriété**
Yaya KONÉ..... 146-159
11. **Travailler le sacré. Polar africain et capitalisme de l'occulte
chez Konaté et Ndione**
Taoussi Taoukamla BICHARA..... 160-175

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

- 12. Imaginaire littéraire et développement durable : une analyse de
La danse du vilain de Fiston Mwanza Mujila**
Eulalie Patricia ESSOMBA..... 176-189
- 13. La transparence esthétique dans les romans d'Octave Mirbeau :
entre expressionnisme et subversion romanesque**
DZENE EDZEGUE Joseph Bénard..... 190-201
- 14. Culture matérielle et culture immatérielle dans l'organisation
des funérailles moose du village de Yaké**
SARE Honorine & SAOUADOGO Sidibéouéndin..... 202-214

SECTION 2 : COMMUNICATION, ARTS, CULTURE ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

- 15. Communication des organisations féministes sénégalaises et
industries culturelles : la provocation comme stratégie de visibilité**
Alioune Badara GUEYE & Ngagne FALL..... 215-227
- 16. Supports de sensibilisation des maladies cardiovasculaires
en Côte d'Ivoire : un regard sociolinguistique**
Ahi Yao Guillaume, Kouadio Amah Victoire & Konan Kouacou Fabrice..... 228-242
- 17. Médias numériques et propagande contre le 4ème mandat
lors de l'élection présidentielle ivoirienne de 2025**
Koffi Nestor N'DRI..... 243-259
- 18. Communication et musique urbaine ivoirienne : influence,
recomposition des valeurs et dynamiques d'appropriation des jeunes**
Boni Hyacinthe KPANGBA..... 260-276

Patrimoine, art, culture et cinéma

- 19. La "Maison des artistes" de Grand-Bassam : sociographie d'un lieu de
création et de diffusion de la peinture contemporaine en Côte d'Ivoire**
Krou Eugène ASSOUMOU..... 277-291
- 20. Le langage indicible dans l'art des cordes tissées de Christian Lattier**
Yoro Emmanuel GUEYE..... 292-307
- 21. Modélisation du féminisme dans le cinéma documentaire :
la femme porte l'Afrique d'Idriss Diabaté**
Nangnintaha Estelle KONÉ & André Banhouman KAMATE..... 308-321

Informatique

- 22. Transition numérique et gestion des productions scientifiques :
état des lieux, contraintes et recommandations**
Aminata Nadège SAKO Epse BAYOKO & Abou Bakary BAYOKO..... 322-333

SECTION 3 : SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Civilisations

- 23. La piraterie dans les provinces anatoliennes à l'époque hellénistique**
Ibrahima DIAMANKA..... 334-347

Archéologie

- 24. Savoir-faire ceramique du nord et du sud de la Côte d'Ivoire :
cas des zones de Tengrela et d'Anyama**
Tiantio SANOGO épse BAMBAMBA & Affoua Eugénie KOUAME..... 348-360

Histoire

- 25. Le Zhégié de Dassa : fonctionnement d'une juridiction traditionnelle
et enjeux de sa valorisation patrimoniale (Burkina Faso, Nando)**
Boukary DABAL & Désiré BATIENO..... 361-372
- 26. La politique étatique de la protection de l'environnement minier
en Côte d'Ivoire (2000-2024)**
SIDIBE Nohan & NDIA YE El Hadji Amadou Ba..... 373-389
- 27. Gouvernance coloniale et marginalisation socio-spatiale
dans la ville de Daloa : 1920 -1956**
Blé Angélin LAGO 390-401
- 28. La diplomatie publique sud-coréenne en Côte d'Ivoire (2011-2021)**
Yao Serge-Rodrigue AHI..... 402-418
- 29. Administration coloniale et transformations économiques
en Côte d'Ivoire de 1908 à 1960**
N'Goran Alphonse BROU..... 419-433
- 30. L'identité natchaba du XVI^e au début XX^e siècle**
Sougla YATOUTI & Ilaboti DIPO 434-450
- 31. Migration et installation des Noumou (Danlèssôgô)
chez les Koulango de Nassian (XVIII^e - XX^e siècle)**
Koffi Alain KOUASSI..... 451-463
- 32. Acteurs et organisation de la commercialisation du cacao
dans la région de l'Indénié (1920-1970)**
Alfred Brondon Esso AKESSÉ & Antoine Koffi GOLÉ 464-485
- 33. Les mutuelles dans le développement local : l'exemple de la mutuelle
de développement de la sous-préfecture de Napié (nord Côte-d'Ivoire)
de 1965 à 2014**
Valy YEO..... 486-503
- 34. Système de santé colonial et construction du chemin de fer
en Côte d'Ivoire (1904-1931)**
Chidjé Mireille Léontine AKRE, Blé Angélin LAGO &
Ange Barnabé ADOFFI..... 504-518

- 35. La commémoration tournante du 11 décembre au Burkina Faso 2008 -2020 : dynamique d'urbanisation et enjeux sanitaires dans les villes de Manga et de Tenkodogo**
Moussa ZABSONRE & Inoussa YELBI..... 419-534
- 36. La pénétration coloniale française dans le pays bhété de Soubré, 1897-1910**
Huberson Bahi POAMÉ & Mamadou BAMBA..... 435-546

Géographie

- 37. Infrastructure hydraulique, fragmentation des parcours pastoraux et vulnérabilités du pastoralisme à Diama dans le Delta du fleuve Sénégal**
Ramata Ndianor, Aliou Ndao, Tamsir Mbaye & Cheikh Samba Wade 547-564
- 38. Electrification et développement socio-économique dans le village de Dialakorobougou, commune de Mountougoula au Mali**
Idrissa Amadou TRAORE & Idrissa Issa CISSE..... 565-578
- 39. Perception des populations sur les impacts socio-économiques et écologiques des ouvrages antiérosifs dans la zone girafe de Kouré au Niger**
ISSAKA ATTININE Abdoul Nasser & ILBOUDO Dieudonné..... 579-595
- 40. Les intermédiaires fonciers dans la ville de Kolda (Sénégal) : entre opportunités et contraintes**
Yaya DIALLO & Oumar SY..... 596-609
- 41. De l'agrovillage à la ville secondaire en recomposition : dynamiques économiques, pressions foncières et transition urbaine à Bonoua (Sud-Est de la Côte d'Ivoire)**
Jean Baptiste ESSAN & ALOKO N'Guessan Jérôme..... 610-629
- 42. Santé reproductive en milieu rural et dispositifs du SWEDD : lecture territoriale à San-Pedro**
Oulai Munné-Prisca YOH Épouse TIA & Koua Ange Donatien BROU..... 630-645
- 43. Les territorialités dans l'espace périurbain dakarois : cas de Diass et Sindia**
Seybatou THIOM..... 646-662
- 44. Facteurs associés à l'augmentation du recours aux consultations prénatales au Burkina Faso**
Fahimatou Rayagne-Wendé OUEDRAOGO & Moussa BOUGMA 663-677
- 45. Valorisation des résidus de cacao et empowerment des femmes rurales : enseignements de la sous-préfecture de Soubré (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire)**
Kopeh Jean-Louis ASSI..... 678-694
- 46. Influence socio-environnementale et sanitaire du niveau de dégradation des entre deux maisons dans la ville de Gagnoa : cas d'Afridougou, Dar-es-Salam et Odiennékourani**
Abdoul Karim TOURÉ..... 695-710

- 47. Échec scolaire des élèves en classe d'examen dans les établissements d'enseignement secondaire public de la ville de Bouaké : Évolution, facteurs explicatifs et stratégies de réduction**
Faustin GUEI, SEKA Ayenon Ferdinand,
Yah Edwige Bénédicte N'GUETTA épouse GBOKO & Émile Brou KOFFI..... 711-727

Philosophie

- 48. Théorie critique et progrès : Max Horkheimer et la signification de l'individu**
Bi Drigoné Gilles Martial TOUBOUI..... 728-739
- 49. Le Wittgenstein de Hintikka : une réinvention formelle ou une incompréhension des jeux de langage de Ludwig Wittgenstein ?**
Yao Jacques KOUAMÉ..... 740-762
- 50. La vérité chez Claude Bernard : du dualisme qualitatif à l'unité quantitative**
Kouacou Firmin Luc KOFFI..... 763-774
- 51. Meilleur des mondes possibles leibnizien et fléaux d'un monde émergent : cas de l'homosexualité**
Konan Adolphe Dumas N'GATTA..... 775-795
- 52. De l'extrémisme violent aux insécurités en Afrique : une réflexion à partir de Kant**
AVOCES David Pierre..... 796-812
- 53. La pensée face au déterminisme algorithmique : les fondements bernardiens d'une complémentarité par-delà les antagonismes**
Tiasvi Yao Raoul AGBAVON..... 813-825
- 54. Intelligence Artificielle (IA) et crise ontologique de l'humanité : objectivation de la pensée comme oubli de l'Être**
Yao Wilfried N'GUESSAN..... 826-844
- 55. Neurosciences et environnement : comment vaincre l'éco-anxiété ?**
COULIBALY Sionfongon Kassoum & GONDO Golou Roseline..... 845-857
- 56. Éthique transcendantale et création technique : l'impératif catégorique comme horizon**
Akpolé Koffi Daniel YAO..... 858-870
- 57. La morale sartrienne, un gage des droits des immigrants**
Kouassi Jean-Jacob KOFFI 871-884
- 58. Mariage pour tous : Entre dynamisme mondial et justice sociale**
Abraham Saint-Omer Koffi KOUAKOU..... 885-896

Anthropologie et sociologie

- 59. Contribution de la MUCREFCI Daloa dans la reconstruction socio-économique des fonctionnaires et agents de l'État de la région du Haut-Sassandra (Côte d'Ivoire)**
DJETTE Grah Cyrille, KONAN Koffi,
KOFFI Alexis & SANOGO Mamadou..... 897-915
- 60. Genre et développement par l'agriculture en Côte d'Ivoire : cas des femmes du village de Dihi dans le Département de Korhogo**
Navouon FANNY, Olivier GNAN & Nambalassigué Kolo KONE..... 916-932
- 61. Itinéraires thérapeutiques des usagers de drogues dans le contexte urbain abidjanais**
Félicien Yomi TIA 933-951
- 62. Grossesses non désirées et recours à l'avortement clandestin chez les jeunes femmes au Gabon**
Steeve-Thierry BALONDJI & Aimée Patricia NDEMBI NDEMBI..... 952-974
- 63. Foncier et gouvernance migratoire en milieu rural. Les relations intercommunautaires à l'épreuve de la marchandisation de la terre**
Mahamadou ZONGO..... 975-992
- 64. Confrérie des chasseurs en Haute Guinée : mutation entre chasse, environnement et politique**
Sidiki KOUROUMA, Lamine MANSARE & Soumahila BAYO 993-1011
- 65. Féminisation du maraîchage et vulnérabilités socio-institutionnelles dans la gestion de l'eau à Solomougou**
Namè Hassan YÉO & Guy Éric Anicet Quassy KOUAKOU..... 1012-1026
- 66. Le choléra dans le discours de Guy de Maupassant : entre imaginaire populaire et rationalité scientifique**
Martial BAMA..... 1027-1034
- 67. L'extorsion du surtravail de la femme en milieu rural de la Haute Guinée : la mobilité comme mode de recherche d'autonomie ?**
Mamoudou CONDE..... 1035-1058
- 68. Conflits autour de la culture attelée à Atchangbadè au Togo : enjeux, acteurs et mécanismes de résolution**
Konga PALASSI..... 1059-1076

Criminologie

- 69. L'abandon familial et pratiques sexuelles chez des detenu/e(s) au pôle pénitentiaire d'Abidjan**
Rebecca Paule Jacqueline DO & Diescieu Aubin Sylvère KAZON..... 1077-1090
- 70. Enjeu de pouvoir et gestion de risques miniers dans le Haut Katanga : cas du site de Ruashi-mining à Lubumbashi**
MULUNDA TSHIEYA Lucien..... 1091-1108

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Psychologie

**71. Comportements à risques d'accidents de la circulation
des conducteurs de motos taxis à Bingerville**

YAO Koffi Constant, AKA Blainson Alain &
KOUADIO Lou Younan Yolande 1108-1122

SECTION 4 : SCIENCES ET TECHNOLOGIES

**72. Obstacles à l'accès à l'éducation pour les enfants handicapés
dans un contexte de forte croissance démographique
dans la ville de Parakou (Bénin)**

Boni Romulus BIAOU & Hervé A. KOMBIENI..... 1123-1139

Comportements à risques d'accidents de la circulation des conducteurs de motos taxis à Bingerville

YAO Koffi Constant

*Département de Psychologie,
Université Félix Houphouët-Boigny,
Abidjan - Côte d'Ivoire,
Email : kofficy@gmail.com ;*

AKA Blainson Alain

*Département de Psychologie,
Université Félix Houphouët-Boigny,
Abidjan - Côte d'Ivoire,
Email : aka.blainson@ufhb.edu.ci*

&

KOUADIO Lou Younan Yolande

*Doctorante,
Département de Psychologie,
Université Félix Houphouët-Boigny,
Abidjan - Côte d'Ivoire,
Email : kouadioyolande33@gmail.com*

Date de soumission : 15-04-2026

Date de publication : 31-05-2026

Résumé

En Côte d'Ivoire, la mobilité intra-urbaine a vu naître les motos taxis ou "Saloni" depuis quelques années. Avec une présence marquée dans les grandes agglomérations, ces engins sont perçus comme étant impliqués dans les accidents de la circulation. Dans la perspective des actions gouvernementales de sensibilisation, nous nous proposons à travers cette étude, d'explorer les comportements à risques des conducteurs de motos taxis en lien avec les accidents de la route. Ce sont 51 conducteurs de motos taxis de la gare routière de Bingerville qui ont participé à l'enquête. Les données collectées par le biais d'un questionnaire et d'un guide d'entretien semi-dirigé, ont été analysées qualitativement. Les analyses révèlent que la consommation d'alcool et autres stupéfiants associée à la vitesse excessive et les erreurs de conduite constituent des indicateurs comportementaux à risques d'accidents de la route. Ces résultats confirment ceux des travaux antérieurs et s'inscrivent dans la perspective théorique des biais cognitifs de A. Tversky et D. Kahneman, 1974 :1126. De tels résultats pourraient être une contribution pour les politiques d'éducation à la sécurité routière à l'endroit des conducteurs de motos taxis.

Mots clés : comportements à risques, conducteurs, motos taxis, accidents de la route.

Risk behaviours associated with road traffic accidents among motorbike taxi drivers in Bingerville

Abstract

In Ivory Coast, intra-urban mobility has seen the emergence of motorcycle taxis, or "Saloni" in recent years. With a strong presence in major urban areas, these vehicles are perceived as being involved in road accidents. In line with government awareness campaigns, this study aims to explore the risky behaviors of motorcycle taxi drivers in relation to road accidents. Fifty-one motorcycle taxi drivers from the Bingerville bus station participated in the

survey. The data collected through a questionnaire and a semi-structured interview guide were analyzed qualitatively. The analysis reveals that the consumption of alcohol and other drugs, combined with excessive speed and driving errors, constitute behavioral indicators of road accident risk. These results confirm those of previous studies and are consistent with the theoretical framework of cognitive biases developed by A. Tversky and D. Kahneman (1974:1126). Such findings could contribute to road safety education policies for motorcycle taxi drivers.

Keywords: risky behaviors, drivers, motorcycle taxis, road accidents.

Introduction

La sécurité routière constitue un champ d'études pluridisciplinaires qui engage des problématiques à la fois économiques, sociologiques, urbanistiques, psychologiques et technologiques. Dans les espaces urbains densément peuplés, les accidents de la route représentent une menace significative de santé publique et de développement socio-économique. En Côte d'Ivoire, la sécurité routière demeure une priorité au regard de la récurrence des accidents de la circulation. Des mesures gouvernementales sont entreprises pour sensibiliser les usages de la route dans la lutte contre ce fléau. Selon les statistiques gouvernementales (securiteroutiere.gouv.ci), il a été observé une augmentation des accidents de la route entre 2000 et 2020, avec un pic de 14084 accidents, dont 1614 tués et 21201 blessés en 2021, contre 12874 en 2020. 12553 accidents ont été dénombrés en 2018 contre 10718 en 2016. En 2023, il a été enregistré 37 accidents par jour. Les accidents de la route ont des conséquences multiples et le secteur économique est potentiellement impacté. À titre d'exemple, dans la décennie 2011-2021, ce sont plus de 200 milliards CFA qui ont été consacrés à la prise en charge médicale des blessés et du fait des accidents de la circulation. Le pays perdrait près de 7% de son Produit Intérieur Brut (PIB) chaque année du fait des accidents de la circulation routière (securiteroutiere.gouv.ci).

Au titre des mesures visant à réduire les accidents de la circulation, il a été initié le Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR), visant à renouveler le parc automobile des transporteurs (Ministère des transports, 2024). Ainsi, la flotte automobile des transporteurs a été renforcée en mars 2023 avec plus de 2000 taxis et véhicules neufs. En application de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2021-2025 incluant le retrait de permis aux conducteurs, ce sont plus de 2079 permis de conduire qui ont été retirés ou suspendus aux conducteurs. Par ailleurs, une Police Spéciale de la Sécurité Routière (PSSR) du Ministère des Transports a été mise en place pour réduire les tendances haussières des accidents sur les routes. La PSSR a identifié les axes Abidjan-Ouangolodougou, Abidjan-Abengourou, Abidjan-Bonoua-Noé, Daloa-Bouaflé-Yamoussoukro comme accidentogènes et en appelle au strict



respect des mesures de sécurité routière que sont notamment, le port de la ceinture de sécurité, le respect des feux tricolores, et surtout le port du casque pour les conducteurs des engins à deux et trois roues. Par exemple, des observations font état de 37% des décès liés aux accidents de la route dans le District Autonome d'Abidjan imputables aux usagers d'engins à deux et trois roues (motos taxis). Le bilan dressé en 2023 relève 488 accidents, soit 102 moto-moto et 183 accidents entre motos et véhicules. Cette réalité est presque similaire dans les grandes agglomérations de l'intérieur du pays depuis plus d'une décennie. Selon les données de la Préfecture de Région de Bouaké (cités par R. Loba, D. Dibi et N. Koné, 2018 : 42), la ville de Bouaké a connu en 2019, 295 accidents causés principalement par des motos, soit plus de 49 accidents par mois. Dans le District de Korhogo, des statistiques révèlent que les chutes à motos et les collisions entre motos sont les plus récurrents avec 278, 316 et 389 cas d'accidents respectivement en 2019, 2020 et 2021 (Ministère du Transport, 2022). Pour les collisions entre motos, il a été enregistré 370, 343 et 388 cas d'accidents respectivement sur les mêmes périodes. Selon l'AIP (Ministère des Transports, 2026), pour assainir la circulation routière à Korhogo, le premier bilan de l'opération « Tolérance Zéro » du Ministère des Transports, lancée en seulement une semaine, indique un total de 855 infractions, avec plus de 75% des cas pour les motos taxis.

En dépit des dispositions administratives et techniques mises en œuvre pour réduire les accidents de la route, l'on enregistre toujours des cas d'accidents impliquant les usagers des engins à deux ou trois roues. Pour preuve, dans les communes de Bingerville et d'Anyama, il est enregistré une hausse fulgurante du nombre d'accidents impliquant les motos, estimé en 2024 à 6453 contre 3970 en 2023 (Ministère des Transports, 2024). Sur la base de ces constats, il se dégage un questionnement : pourquoi assiste-t-on à cette tendance haussière des accidents impliquant les motos taxis ? Autrement dit, quels sont facteurs qui expliqueraient l'implication des conducteurs de motos taxis dans les accidents de la circulation ? Ces déterminants sont-ils d'ordres infrastructurels, mécaniques, environnementaux ou individuels ?

Dans la littérature scientifique, trois catégories de facteurs de risques routiers ont été identifiées (les conditions de circulation, les conditions d'état du véhicule, les facteurs humains et les comportements à risques). Les recherches psychologiques sur les comportements à risques dans le domaine de la conduite ont montré que la majorité des conducteurs ont tendance à sous-estimer les risques et à surestimer leurs capacités de conduite et de contrôle de véhicules routiers (A. Ghazali, K. Beggar et N. Rezzouq, 2024 : 3). De ce point de vue, la théorie des biais cognitifs de A. Tversky et D. Kahneman 1974 : 1127, pourrait fournir une réponse à ces

questions. En effet, le biais cognitif est défini selon I. Ajzen & A. Kruglanski, 2019 : 781, comme une préférence subjective pour une conclusion parmi plusieurs alternatives possibles. Selon cette théorie, en présence d'un biais cognitif, notre système de pensée nous fait agir de manière subjective et irrationnelle. Par exemple, l'illusion de l'invulnérabilité renvoie à la tendance selon laquelle un sujet se croit moins susceptible qu'autrui de subir les conséquences néfastes d'un événement négatif (D. R. Kouabenan, 2008 : 185). Quant à l'effet Dunning-Kruger, il se réfère à la tendance des individus à surestimer leurs compétences dans un domaine particulier. Ces biais cognitifs toucheraient les conducteurs de motos taxis qui, sous-estimant l'ampleur des risques d'accidents auxquels ils s'exposent, se pensent être invulnérables et plus qualifiés qu'ils ne le sont en réalité.

Par ailleurs, des études empiriques ont été menées sur la problématique des accidents de la route. Par exemple, Moskowitz & Florentino, 2000 : 7-10, soulignent l'effet de l'alcool sur les capacités attentionnelles et un allongement du temps de freinage chez les conducteurs. Selon cette étude, à une concentration de 0,05 g/dl dans le sang, l'alcool altère significativement certaines aptitudes à la conduite. D. Dawson, M. Sprajcer & M. Thomas, 2021 : 97, ont montré que la privation de sommeil combinée à une consommation d'alcool peut altérer la vigilance des conducteurs. Les résultats d'une étude de S. Klauer et al., 2006 : 109, révèlent que l'inattention visuelle ou cognitive du conducteur, notamment le fait de parler au téléphone, précède 78 % des collisions de véhicules. F. Memon et M. Sangaré, 2018 : 134, ont pour leur part, montré que les comportements à risques des conducteurs de motos taxis à Korhogo s'expliqueraient par l'illusion de protection contre les accidents de motos taxis due à la croyance aux forces mystiques de l'idéologie "poro". L. A. T. Djako, K. A. Kouadio et A. Meité, 2026 : 122, ont mis en évidence cinq catégories de facteurs explicatifs des accidents chez les chauffeurs des transports publics informels à Abidjan. Pour ces auteurs, ces facteurs sont d'ordres individuels (61%), socio-économiques (21%), institutionnels (10%), mécaniques (6%) et environnementaux (2%).

De ce qui précède, il ressort que la plupart des travaux entrepris sur accidents de la route ont concerné les automobilistes. Peu d'études se sont centrées sur les déterminants de ces accidents impliquant les motos taxis, et à l'état actuel de nos connaissances, il nous semble que ces recherches n'ont pas été réalisées dans la perspective d'analyse des comportements à risques des conducteurs de motos taxis à Abidjan. Nous nous proposons d'investiguer ce champ recherche dans une approche exploratoire auprès des conducteurs de motos taxis de Bingerville.

En définitive, cette étude vise à explorer les comportements à risques des conducteurs de motos taxis et leur implication dans les accidents de la route dans la commune de Bingerville.

1. Méthodologie

La présente étude examine les comportements à risques impliquant les conducteurs de motos taxis dans les accidents de la circulation. Elle s'inscrit dans une approche exploratoire mixte à design convergent incluant des analyses quantitatives à partir des données du questionnaire d'identification et des entretiens semi-dirigés avec des conducteurs de motos taxis. La recherche documentaire et les observations empiriques s'inscrivent également dans le protocole de l'étude et nous permettent de conforter nos résultats à partir de plusieurs sources d'informations complémentaires.

1.1. Terrain d'étude et échantillon

Cette étude s'est déroulée dans la commune de Bingerville, l'une des treize communes du District autonome d'Abidjan. En effet, du fait de l'extension de la ville de Bingerville vers les zones péri-urbaines et enclavées, l'on enregistre une affluence de motos taxis qui permettent aux populations des quartiers mal desservis par les taxis communaux de rallier la gare routière. 100 questionnaires d'identification ont été distribués auprès des conducteurs de motos taxis de la gare routière, principal site de regroupement des motos taxis. Le dépouillement des questionnaires nous a permis d'en retenir 73 exploitables.

Cette étude vise à mettre en lumière les comportements à risques des conducteurs de motos taxis en lien avec les accidents de la route. Le choix de ces participants a été opéré à partir de l'échantillonnage par choix raisonné au regard de critères d'inclusion. Le choix de ces critères que sont la détention d'un permis de conduire, l'expérience de conduite d'au moins un an, le niveau d'études, le type de contrat (CDD ou CDI), l'âge des participants (au moins 18 ans), se justifie par le fait que pour conforter les données, nous estimons que celles-ci doivent provenir des participants qui exercent en tant que conducteurs de motos taxis à titre professionnel. En effet, l'échantillonnage par choix raisonné est une technique dans laquelle le chercheur choisit à partir de critères définis, les participants qui feront partie de l'étude. Cette technique qui permet également de collecter des données qualitatives pour comprendre la thématique abordée dans la recherche, nous semble pertinente au regard de l'objectif de l'étude. L'application des critères de sélection a permis sélectionner en définitive 51 conducteurs de motos taxis.

1.2. Collecte de données

Le matériel de l'étude est composé d'un questionnaire d'identification et d'un guide d'entretien semi-directif organisé autour des comportements à risques et leurs indicateurs, et des ressources documentaires de référence. Deux types de données ont été collectées dans cette étude. Il s'agit d'une part, de données quantitatives recueillies à partir des rapports documentaires et du questionnaire d'identification des participants. D'autre part, nous avons collecté des données qualitatives à partir des entretiens semi-dirigés auprès de 12 conducteurs de motos taxis par le principe de la saturation empirique (B. Glaser et A. L. Strauss, 1967: 62). Du fait de la densité des données verbales obtenus à l'issue des entretiens, nous avons procédé à une retranscription à l'aide du logiciel « TurboScribe » qui nous semble pertinent pour garantir leur fiabilité et faciliter l'exploitation du corpus par analyse de contenu.

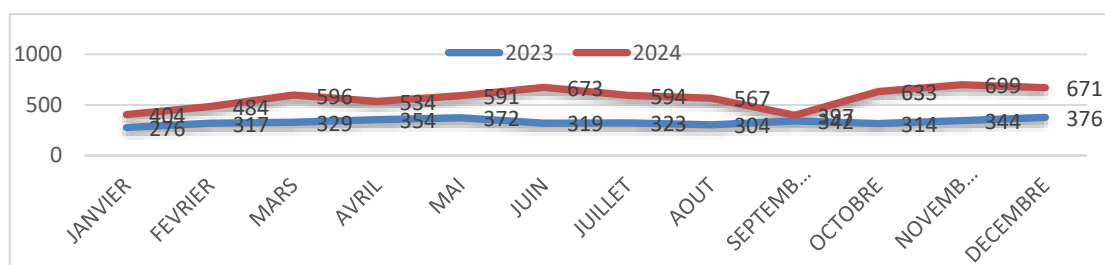
2. Résultats

Les résultats de l'étude ont trait d'une part, aux données relatives aux accidents impliquant les motos taxis et d'autre part, aux caractéristiques sociodémographiques des sujets et aux différents comportements à risques d'accidents mis en lumière par les données qualitatives de l'enquête.

2.1. Accidents de la route impliquant les motos dans la circonscription de Bingerville

Nous avons collecté des données relatives aux accidents de la route impliquant les motos taxis dans la circonscription de Bingerville auprès de la Direction de la Préfecture de Police d'Abidjan. La documentation mise à notre disposition combine les statistiques des accidents impliquant les motos à deux et trois roues des zones de Bingerville et Anyama. Pour les besoins de l'étude, nous présentons dans la figure 1 ci-après, les données sur la période de 01/01/2023 au 31/12/2024.

Figure 1: Représentation graphique du nombre d'accidents de la route impliquant les motos à deux et trois roues (Bingerville/Anyama sur la période du 01/01/2023 au 31/12/2024)



Source : Direction de la Préfecture de Police, Abidjan (2024)

Ce graphique montre globalement que le nombre d'accidents impliquant les motos à deux et trois roues est plus élevé en 2024 comparativement à l'année 2023. Ainsi, on observe en 2024,

une croissance du nombre d'accidents allant de janvier (404) à août (567), une relative décroissance en septembre (397) et une hausse de septembre à décembre (671). En 2023 par contre, le nombre d'accidents reste relativement en constante croissance de janvier (276) à décembre (376). Il ressort de ces données que les accidents impliquant les motos sont une réalité préoccupante dans la circonscription de Bingerville.

2.2. Caractéristiques sociodémographiques des sujets

Dans cette section, nous présentons les caractéristiques sociodémographiques des participants au regard des critères d'inclusion que sont l'âge, le niveau d'études, l'expérience professionnelle et le type de contrat. Le tableau 1 suivant nous permet de résumer les données sociodémographiques collectées auprès des enquêtés.

Tableau 1 : Caractéristiques sociodémographiques des sujets

	<i>Effectif (N)</i>	<i>Pourcentage</i>
Age		
<i>16-20 ans</i>	14	27%
<i>21 ans et plus</i>	37	73%
Niveau d'études		
<i>Primaire</i>	24	47%
<i>Secondaire</i>	23	45%
<i>Universitaire</i>	4	8%
Expérience professionnelle		
<i>Moins d'un an</i>	11	22%
<i>1 à 2 ans</i>	34	67%
<i>Plus de 2 ans</i>	6	12%
Type de contrat		
<i>CDI</i>	45	88%
<i>CDD</i>	6	12%

Source : données de l'enquête (2026)

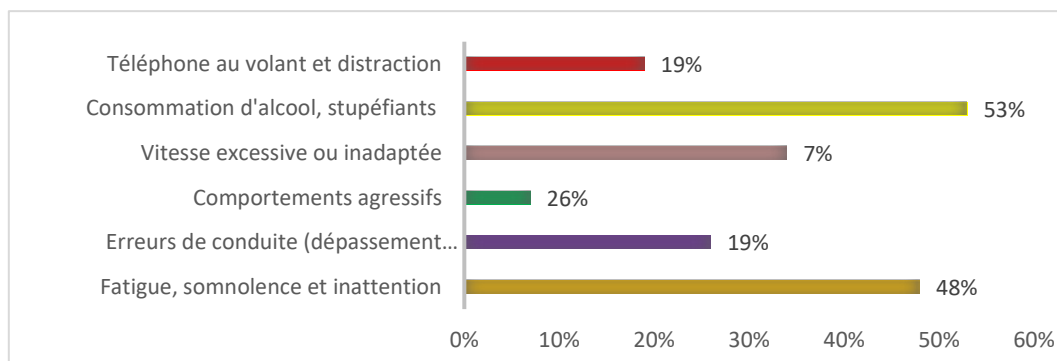
Les données sociodémographiques regroupées dans ce tableau indiquent que les enquêtés sont en majorité des jeunes adultes de 21 ans et plus (67%) contre 33% d'adolescents. Ils sont plus de niveau primaire (47%) avec au moins un an d'expérience dans le domaine de la conduite de moto taxi (53%). Ces jeunes opérateurs sont dans leur grande majorité engagés par des contrats à durée indéterminée (CDI) (88%), contre 12% par contrats à durée déterminée (CDD). Au regard des données relatives au type de contrat, il ressort que la plupart des conducteurs de motos taxis exercent à titre provisoire dans ce domaine d'activité.

2.3. Comportements à risques et implication des motos taxis dans les accidents de la route

Les comportements à risques sont mis en évidence à partir des données qualitatives issues des entretiens. L'analyse de contenus nous a permis de regrouper ces données autour des six thèmes suivants : 1-vitesse excessive ou inadaptée, 2-consommation d'alcool, stupéfiants, 3-téléphone

au volant et distraction, 4-fatigue, somnolence et inattention, 5-erreurs de conduite (dépassement inapproprié, contresens, non-respect des feux) et 6-comportements agressifs. La figure 2 suivante présente les comportements à risques en lien avec l'implication des motos taxis dans les accidents de la route.

Figure 2: Comportements à risques et implication des motos taxis dans les accidents de la route



Source : Données de l'enquête (2026)

Plusieurs comportements à risques prédisposent les conducteurs de motos taxis aux accidents de la route. Sur la figure 2, il est observé que les comportements agressifs constituent 7% des comportements à risques d'accidents dans la conduite de moto taxi. Les propos des sujets permettent de saisir cet état de fait. Par exemple, les sujets S. D. et O. T. soulignent : [Extraits d'entretiens de S. D., 23 ans et O. T., 19 ans, chauffeurs de moto taxi depuis 2 ans].

S. D « ...oui souvent, les chauffeurs de motos taxis font les palabres avec les clients [...] ou bien entre nous même, ça s'insultent, tu es la roulé et on t'insulte, si tu réponds, tu vois [...] c'est ça souvent qui provoque les accidents... ». O. T. «... ce qui est sûr c'est que nous on s'entend ici, mais souvent il y a vrai discours, vrais gbafou même qui finis pas hein, si on charge les gens devant toi seulement. Bon depuis matin ton cœur est gâté, forcé tu vas fait accident ou bien... ».

Il ressort de ces propos que les comportements agressifs augmentent le risque d'accidents et mettent en danger les passagers, les autres usagers de la route et les conducteurs de motos taxis eux-mêmes. Les erreurs de conduite constituent 26% des comportements à risques à la base des accidents impliquant les motos taxis selon les données du graphique. Ce sont : le non-respect des feux et des panneaux de signalisation, le manque de distance de sécurité, tourner sans signaler. Les propos de G. K. et V. G. illustrent ces faits : [Extraits d'entretiens de G. K., 26 ans et V. S., 22 ans chauffeurs de moto taxi depuis 1- 2 ans].



G. K « ...tu vois, il y a des gens qui font des dépassements n'importe comment et n'importe où, il peut couper devant toi ou devant une voiture ou un client comme ça un coup [...]. Mon vieux, rouler moto taxi c'est pas facile et souvent on a des accrochages [...].

V. S : ... regarde monsieur, tu vois les chauffeurs qui sont ici là, c'est pas tout le monde qui maîtrise moto [...], l'autre fois, sur la route de Petit-Bouaké, un petit est venu tourner un coup en vitesse [...] mais lui oh !, clients oh ! moto oh ! tout le monde dans caniveau. Petit là même je le vois plus dans deux jours-là à la gare ici...).

Les erreurs de conduite sont des comportements à risques susceptibles d'entraîner de graves accidents, des blessures ou même au pire des cas des décès. Le téléphone au volant et la distraction constituent 19% des comportements à risques d'accidents des conducteurs de motos taxis. Ce sont la plupart du temps, les conversations avec les passagers, la recherche d'objets, l'utilisation du téléphone pour répondre à un appel, écouter la musique ou lire un message tels qu'en témoignent les enquêtés Y. O., D. I. et O. T. [Extraits d'entretiens de Y.O., 25 ans D. I. 21 ans et O. T., 19 ans, chauffeurs de moto taxi depuis 1- 2 ans].

Y.O. « ... oui, il y a des chauffeurs qui sont trop distraits et font parfois des accidents avec des voitures ou bien des motos aussi... ». D. I. « ...comment tu peux rouler moto et puis tu cherches sons dans portable [...] tu roules tu as écouteurs dans tes oreilles, voiture vient derrière tu n'entends rien, il y a beaucoup de cas comme ça où les accidents arrivent ...». O. T. « ... oh ! à cause de WhatsApp, tu vois un moto taxi aller cogner une voiture ou bien quelqu'un [...]. Un jour moi-même mon boss m'appelé, il a insisté, je roulais et je cherchais mon lalé dans ma poche, j'ai fait accrochage. C'est Dieu qui m'a sauvé... sinon... ».

Ces propos illustrent le fait que les conducteurs de motos taxis sont particulièrement vulnérables aux distractions au volant. L'usage du téléphone peut occasionner une perte de contrôle de la moto, dans la mesure où ils doivent gérer plusieurs tâches en même temps. La consommation d'alcool et de stupéfiants constitue 53% des comportements à risques en matière d'accidents de motos taxis. Les conducteurs dans leur grande majorité en consomment tels qu'en témoignent les sujets L.P., V. S. et S.T. : [Extraits d'entretiens de L.P., 22 ans, V. S., 22 ans et S.T., 21 ans chauffeurs de moto taxi depuis 1- 2 ans].

L. P. « ... dans notre milieu de moto taxi, on prend de l'alcool pour affronter le travail [...] tu ne peux pas rouler avec les yeux clairs tout le temps [...] tu vois un peu... la pression est trop [...] on doit faire recette, payer syndicat avant de chercher pour nous... ». V. S. « ... pour les accidents, ... on peut dire que les doses sont dedans aussi [...]. Les gens peuvent prendre des comprimés ou bien un peu de doses, pour bara et tout le monde sait ça [...] ».



S.T. « ...Les chauffeurs que tu vois là [...], chacun à son petit secret pour se défendre : café noir, comprimé, gbèlè, cigarette, vody ou bien kappa [...] tout ça peut causer accident »).

Ces propos sont l'illustration de la preuve que la consommation d'alcool et de stupéfiants est un problème majeur chez les conducteurs de motos taxis. Ces substances altèrent la perception et la coordination des mouvements et prédisposent à des prises de risques accrues dans une situation d'activités où les conducteurs de motos taxis sont soumis à des pressions de gains financiers. La vitesse excessive ou inadaptée mobilise 24% des comportements à risques des conducteurs de motos taxis. Les propos des sujets T. M. et G. K. font état de ce fait : [Extraits d'entretiens de T.M., 31 ans et G. K., 26 ans chauffeurs de moto taxi depuis 2 ans].

T.M. « ... tu vois à Bingerville ici là y a beaucoup de côtes et descentes [...] maintenant les chauffeurs filent et souvent il n'y a pas bon frein...tu vas faire accident... ».

(G. K., 26 ans) ... une fois, y a un chauffeur qui a mal blessé un môgô [...] c'est un enfant même genre 16 ans comme ça. Il est quitté à la gare en tas pour venir à Adjamé-Bingerville, tu sais c'est descente et la nuit ! vient un peu un peu. Nous on était à gare, on attend les gens crier il la tuer [...] on vient trouver le petit couché dans sang, le chauffeur a fui pour se cacher sinon ce n'était pas bon.

Les conducteurs de motos taxis sont particulièrement vulnérables aux accidents liés à l'excès de vitesse. La fatigue, la somnolence et l'inattention caractérisent 48% des comportements à risques susceptibles d'entraîner les conducteurs de motos taxis dans des accidents de la circulation routière. Les verbatims des participants à l'étude corroborent ces faits : [Extraits d'entretiens de B.H. 29 ans, F.S et P.A, 18 ans chauffeurs de moto taxi depuis 1an]).

B. H., « ...tu travailles jusqu'à tu ne te repose pas [...], il y a mes frères sang qui sont dans ça [...] et sommeil peut te prendre... ». F. S. « ...Souvent on est obligé de se réveiller à 3 heures du matin pour prendre position [...] après tu es fatigué, tu essaies de forcer un peu et puis tu es dans pain ... ». P. A. « ... oui, j'ai déjà fait un accrochage dans ça [...] J'étais fatigué, mes pieds tremblent et j'ai cogné un môgô de moto taxi aussi [...] ».

De ces propos, il ressort que la fatigue et la somnolence sont les causes de l'inattention ou du manque de concentration au volant occasionnant des risques potentiels d'accidents aux conséquences graves tant pour les conducteurs de motos taxis, les passagers que les autres usagers de la route. Les données statistiques et les propos recueillis attestent que la consommation d'alcool et autres stupéfiants est déterminante dans l'émergence des comportements à risques impliquant les conducteurs de motos taxis dans les accidents. D'autres causes comme la fatigue, la somnolence et l'inattention, la vitesse excessive avec les erreurs de



conduite sont aussi identifiées comme des indicateurs comportementaux à risque non négligeables des causes des accidents impliquant les motos taxis.

3. Discussion

Cette étude exploratoire vise à mettre en lumière les comportements à risques en lien avec les accidents impliquant les motos taxis. Ce sont les comportements agressifs (7%), les erreurs de conduite (26%), le téléphone au volant et la distraction (19%), le non port du casque (4%), la fatigue, la somnolence et l'inattention (48%), la consommation d'alcool et de stupéfiants (53%) et la vitesse excessive ou inadaptée (24%). Les données recueillies montrent que la consommation de substances psychotropes au volant est l'un des principaux facteurs de risques associés aux accidents impliquant les motos taxis. Ces résultats sont en conformité avec la majorité des travaux antérieurs relevés dans la littérature scientifique. En effet, ces résultats confirment ceux de H. Moskowitz et D. Florentino, 2000 : 12, qui soutiennent l'effet dépressur de l'alcool sur le système nerveux central, entraînant une réduction des capacités attentionnelles et un allongement du temps de freinage. Selon une étude de D. Dawson, M. Sprajcer & M. Thomas, 2021 : 52, la privation de sommeil combinée à une consommation d'alcool peut altérer la vigilance de manière équivalente à un taux d'alcoolémie de 0,08 g/L. Ceci reste problématique pour la conduite de nuit, où la diminution de la luminosité et l'horloge biologique amplifient les effets de la fatigue et de l'alcool (C. Schmidt et F. Collette, 2016 : 167). Nos résultats vont dans le sens de ceux de F. Memon et M. Sangaré, 2018 : 134, qui ont investigué les liens entre les facteurs sociodémographiques et les comportements à risques des conducteurs de motos taxis à Korhogo.

Ainsi, selon ces auteurs, la croyance aux forces mystiques de l'idéologie "poro", serait un facteur explicatif de l'illusion de protection contre les accidents de motos taxis et l'émergence des comportements à risques. L'étude révèle que la grande partie des motos taxis ne dispose pas de rétroviseur ni de casque. Ces auteurs montrent par ailleurs que la recrudescence des accidents des motos taxis serait associée à l'insuffisance de l'application des mesures organisationnelles de ce secteur de transport. Notre recherche se distingue de celle de ces auteurs du point de vue du cadre et des objectifs poursuivis.

Dans le même registre, A. S. T. Komenan et K. Traoré, 2023 : 170, ont exploré les facteurs explicatifs de l'implication de motos taxis dans les accidents de la route. Ces auteurs ont particulièrement mis l'accent sur les facteurs politiques qui expliqueraient la recrudescence des accidents impliquant les motos taxis dans les Districts de Korhogo et de Bouaké. Leur étude s'est appuyée sur une triangulation des données incluant un questionnaire soumis aux

conducteurs des motos taxis, des entretiens semi-dirigés soumis à des acteurs du Ministère des Transports, des Mairies, des Préfectures, les Groupements des Sapeurs-Pompiers Militaire (GSPM), des Préfectures de Police et des personnes victimes d'accidents ou témoins d'accidents de motos taxis, et une recherche documentaire. Leurs résultats montrent que les facteurs politiques mis en cause dans les accidents impliquant les motos taxis sont entre autres les modalités organisationnelles de l'activité laissées presque exclusivement aux syndicats et associations de motos taxis, une absence d'actions concertées de la part des structures en charge de la sécurité routière. Ces auteurs recommandent par ailleurs de privilégier l'action des pouvoirs publics, d'une part, par l'encadrement des structures syndicales et associatives de motos taxis et d'autre part, la sensibilisation de tous les acteurs de ce secteur d'activité pour tendre vers sa professionnalisation.

N. A. B. Dosso, 2021 : 61, a pour sa part mis en évidence le lien entre la répression encourue et la récurrence des accidents de la route impliquant les motos taxis dans la commune Korhogo. Les résultats de cette étude mettent en évidence plusieurs facteurs explicatifs des accidents de la route à Korhogo avec pour conséquences la perte en vie humaine des personnes et des blessés. Il ressort de cette recherche que les accidents bien que graves sont pratiquement toujours résolus à l'amiable, d'où la nécessité d'une sensibilisation incluant tous les acteurs de ce secteur économique. Nos résultats s'écartent de ceux des études ci-dessus présentées du point de vue des objectifs et de la méthodologie.

Dans la même perspective, B. Y. P. Komba, K. K. F. Kouamé et W. Kouadio, 2026 : 631, ont entrepris une recherche sur la rationalité et l'incivilité chez des conducteurs de taxis compteur à Abidjan. Leurs investigations ont abouti aux résultats selon lesquels, les conducteurs de taxi compteur sont sous la pression de la rationalité économique du fait des exigences des employeurs. De plus, cette pression résulterait des comportements inciviques se traduisant par la violation des codes de conduite et ceux de route. Dans une démarche qualitative, L. A. T. Djako, K. A. Kouadio et A. Meité, 2026 : 122, ont analysé les facteurs expliquant les accidents de la route chez 21 conducteurs de "gbaka", "woro-woro" et "taxi-compteur" à Abidjan.

Leurs résultats révèlent que les explications naïves des accidents chez les conducteurs se conçoivent selon cinq catégories de facteurs, à savoir, les facteurs individuels (61%), les facteurs socioéconomiques (21%), les facteurs institutionnels (10%), les facteurs liés au véhicule (6%) et les facteurs environnementaux (2%). Nos résultats sont compatibles avec ces résultats du point de la démarche méthodologique. Toutefois, alors que nous analysons les déterminants comportementaux d'implication des motos taxis dans les accidents de route, L. A.



T. Djako, K. A. Kouadio et A. Meité, op. cit. traitent de cette problématique auprès des conducteurs de gbaka", "woro-woro" et "taxi-compteur. Il ressort que la plupart des études ayant traité de l'implication des motos taxis dans les accidents de la route ont été menées à Korhogo et à Bouaké contrairement à la nôtre qui est réalisée dans le District d'Abidjan, notamment à Bingerville.

Par ailleurs, nos résultats s'inscrivent dans la perspective de la théorie des biais cognitifs de A. Tversky et D. Kahneman et (1974: 1126). En effet, nos résultats révèlent que la consommation d'alcool et autres substances psychoactives représente 53% des comportements à risques d'accidents impliquant les conducteurs de motos taxis. Ainsi, sous l'effet des stupéfiants, ces jeunes adultes et adolescents sont pour la plupart pris au piège de l'illusion de l'invulnérabilité et l'effet Dunning-Kruger, qui leur donnent le sentiment d'être invulnérables et plus qualifiés pour faire face aux dangers liés aux accidents de la route. En clair, tous les autres les comportements à risques d'accidents (téléphone au volant et distraction, vitesse excessive, comportement agressifs, erreurs de conduite, et inattention) observés sont en lien avec la consommation d'excitants sont en majorité tributaires de ces biais cognitifs.

Conclusion

Cette étude explore les comportements à risques des conducteurs de motos taxis impliqués dans les accidents de la route dans la commune de Bingerville. L'analyse des données obtenues aboutit aux résultats selon lesquels les accidents impliquant les conducteurs de motos taxis s'expliquent par les comportements agressifs, les erreurs de conduite, le téléphone au volant et la distraction, le non port du casque, la fatigue, la somnolence et l'inattention, la consommation d'alcool et de stupéfiants et la vitesse excessive ou inadaptée. Ces résultats révèlent que la consommation de substances psychotropes (SPA) reste au centre de ces comportements à risques. Cette consommation de SPA qui n'est pas sans conséquence sur l'état psychologique des conducteurs, est la cause majeure de la fatigue, de la somnolence et de l'inattention au volant, de la vitesse excessive et des erreurs de conduite qui sont aussi identifiés comme des indicateurs comportementaux non négligeables des causes des accidents impliquant les motos taxis.

Références bibliographiques

AJZEN Icek & KRUGLANSKI Arie, 2019, « Reasoned action in the service of goal pursuit », *Psychological Review*, vol.26, n°5, p.774–786.

DAWSON Drew, SPRAJCER Madeline & THOMAS Matthieu, 2021, *How much sleep do you need? A comprehensive review of fatigue related impairment and the capacity to work or drive safely*, *Accident Analysis & Prevention*, 151p.

DJAKO Logon Albert Thierry, KOUADIO Kouadio Antoine et MEITÉ Amadou, 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*, vol.25, n°5, p. 112-137.

DOSSO Namode Alice Binaté, 2021, « le règlement amiable, un facteur de persistance de la criminalité routière: le cas des motos taxis dans la ville de Korhogo », *International Journal of Humanities and Social Science Invention, IJHSSI*, vol.10, n°12, p.57-64.

GHAZALI Adil, BEGGAR Kaoutar & REZZOUQ Nabyl, 2024, « From A Summer to A Summer by Najib Redouane: From Compassionate Reception to Life-Saving Distance », *Science Step Journal II* ; n° 5, p.1-11.

GLASER Barney & STRAUSS Anselm, 1967, *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. Mill Valley, CA: Sociology Press. p.284.

KLAUER Sheila, DINGUS Thomas, NEALE Vicki, SUDWEEKS Jeremy et RAMSEY David, 2006, *L’impact de l’inattention du conducteur sur le risque de quasi-accident/accident: une analyse utilisant les données de l’étude de conduite naturaliste de 100 voitures*. DOT HS 810594, National Highway Traffic Safety Administration, Washington DC, p.224.

KOMBA Bi Ya Pierre, KOUAME Kouadio Kra Félix et KOUADIO Wah, 2026, « Rationalités et incivilités dans les transports urbains abidjanais : cas des conducteurs de taxis compteurs », *Revue Internationale du chercheur*, vol.7, n°1, p.615-640.

KOMENAN Akoua Simon Toussaint et TRAORÉ Kassoum, 2023, « Facteurs politiques et recrudescence des accidents de moto taxis dans les villes de Korhogo et de Bouaké », *Revue Internationale de Linguistique Appliquée, de Littérature et d’Education (RILALE)*, vol.6, n°2, p.161-183.

KONE Nabindou, 2014, *Les motos taxis dans les stratégies de mobilité des populations à Bouaké*, Mémoire de Master en Sociologie du développement, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire.

KOUABENAN Dongo Remi, 2008, « *Beliefs, Accident Analysis, Risk Perception and Prevention* », International Congress of Psychology, Berlin, 20-25 juillet, in *International Journal of Psychology*, vol.43, n°3/4, p.185.

LOBA Robert, DIBI Vincent, KONE Nabindou, 2018, « La contribution des mototaxis au bien-être des populations dans la commune de Bouaké », *Science et technique, Lettres, Sciences sociales et humaines*, vol.34, n°1 et 2, p.37-48.

MEMON Fofana et SANGARE Moussa, 2018, « À propos des accidents de la route: Analyse des facteurs associés aux accidents des motos-taxis dans le département de Korhogo », *East African Scholars Multidisciplinary Bulletin*, vol.1, n°3, p.129-137.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, 2022-2026, *Les transports en chiffres : rapports d'activités*, Direction de la Planification, des Statistiques, des Projets et de la Prospective (DPSPP), Côte d'Ivoire.

MOSKOWITZ Herbert & FLORENTINO Dary, 2000, « A review of the literature on the effects of low doses of alcohol on driving-related skills », *Journal of Studies on Alcohol*, vol.61, n°1, p.104-116.

SCHMIDT Christina et COLLETTE Fabienne, 2016, « Impact du moment de la journée et du rythme de veille-sommeil sur les performances cognitives », *Rev Neuropsychol*, vol.8, n°3, p.173-181.

TVERSKY Amos et KAHNEMAN Daniel, 1974, « Jugement en situation d'incertitude : heuristiques et biais », *Science*, vol.185, n°4157, p.1124-1131.