

RIREP

**Revue Internationale
de Recherches et d'Études
Pluridisciplinaires**

e-ISSN : 3006-3434

p-ISSN : 3006-4929



email : rirep@leppe.org

www.rirep.leppe.org

**Numéro 30
(2024)**

LEPPE

**LABORATOIRE D'ÉTUDES ET DE
PRÉVENTION EN PSYCHOEDUCATION**

REVUE SEMESTRIELLE ET SCIENTIFIQUE FONDÉE EN 1996 PAR LE GROUPE
DE RECHERCHES ET D'ETUDES PLURIDISCIPLINAIRES (GUREP)

ADRESSE :

LABORATOIRE D'ETUDES ET DE PREVENTION EN PSYCHOEDUCATION
ECOLE NORMALE SUPERIEURE—ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)
22 BP 603 Abidjan 22
infos@leppe.org / www.leppe.org

ÉDITEUR : [LABORATOIRE D'ETUDES ET DE PREVENTION EN PSYCHOEDUCATION](#)

CONSEIL SCIENTIFIQUE

Luc GIRARD, PHD, Professeur Titulaire, Département des Loisirs et Communication Sociale,
Université du Québec à Trois-Rivières, Québec, Canada.
Patrick GONZALEZ, Agrégé des Sciences Economiques, Université Laval, Québec.
Enseignant associé à l'UVA
Constant DOGO Beugré, PH.D, Department of Management. Delaware State, University-USA.
Enseignant associé à l'UVA
Michel CORNATON, Professeur honoraire, de Psychologie, Université Lyon II, France,
Enseignant associé à l'UVA
Jean-Baptiste GBONGUE, PHD, Professeur Titulaire des Sciences de l'Education,
Enseignant associé à l'UVA.
Opadou KOUDOU, Professeur Titulaire de Psychologie de l'Education,
Enseignant associé à l'UVA.
Albert Kapioko LUASA, Maître de Conférences en Andragogie, Enseignant associé à l'UVA.
Hyppolyte TOLLAH, PHD, Professeur Titulaire des Sciences de l'Education; Enseignant associé à l'UVA.
N'Guessan ANON, Maître de Conférences en Sciences de l'Education, Université Félix Houphouët-Boigny,
Abidjan, Côte d'Ivoire

COMITE DE REDACTION

Constant DOGO Beugré, PH.D, Department of Management. Delaware State, University-USA.
Alphonse Yapi DIAHOU, Professeur Titulaire, Université de Paris VIII, France.
Robert CARIO, Professeur Titulaire, Université de Pau et des pays de l'Andour, France.
Maurice CUSSON, Professeur Titulaire, Université de Montréal, Canada.
Marc Le BLANC, Professeur Titulaire, Université de Montréal, Canada.
Opadou KOUDOU, Professeur Titulaire, Ecole Normale Supérieure, Université de Cocody, Côte d'Ivoire.
Firmin D. KREKRE, Maître-Assistant, Ecole Normale Supérieure
Paulin Gnanagbé GOGOUA, Maître-Assistant, Université de Cocody, Côte d'Ivoire.
Lucie N'GORAN Koko, Maître de Conférences de Sociologie Criminelle, UFR Criminologie, Côte d'Ivoire,
Afrique.

COMITE SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE

1— Sciences juridiques et économiques

Pierre-Henri BOLLE, Professeur Titulaire de Droit, Faculté de Droit et des Sciences Economiques, Neuchatel
Suisse
Paul yao N'DRE, Professeur Titulaire de Droit, Université de Cocody-Côte d'Ivoire
Gilbert Marie N'GBO Aké, Professeur Titulaire d'Economie, Université de Cocody-Côte d'Ivoire

2– Sciences Humaines, Sociales et Criminelles

Michel CORNATON, Professeur honoraire, de Psychologie, Université Lyon II, France
Hanick HOUEL, Professeur titulaire de Psychologie, Université Lyon II
Diby KOUADIO, Professeur Titulaire de philosophie, Université de Cocody-Côte d'Ivoire
Yapi YAPO, Professeur Titulaire de psychologie Sociale, Ecole Normale Supérieure, Université de Cocody-Côte d'Ivoire
Alphonse Yapi DIAHOU, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Paris VIII.
Alain SISSOKO, Professeur Titulaire de Sociologie, Université de Cocody,-Côte d'Ivoire
Maurice CUSSON, Professeur Titulaire de Criminologie, Université de Montréal, Canada.
Marc le BLANC, Professeur Titulaire de Criminologie, Université de Montréal, Canada.
Constant DOGO Beugré, PH.D, Department of Management, Delaware State, University-USA.
Dedy SERI, Maître de Recherche de Sociologie, Université de Cocody-Côte d'Ivoire.

3– Arts, Lettres, Langues et Communication

Z. SERY Bailly, Professeur Titulaire, Anglais, Université de Cocody-Côte d'Ivoire.
Paulin ZIGUI Koléa, Professeur Titulaire, Lettres Modernes, Université de Bouaké-Côte d'Ivoire.
Roger Camille ABOLOU, Professeur Titulaire, Communication, Université de Bouaké-Côte d'Ivoire.
Jacques Silué SASSONGO, Maître de Conférences, Anglais, Université de Cocody-Côte d'Ivoire.
Véronique IKOSSIE-KOUAKOU, Maître-Assistant, Espagnole, Ecole Normale Supérieure, Université de Cocody-Côte d'Ivoire.

4– Sciences et Technologie

Kouamé BINI DONGUI, Maître de Conférences, Chimie, Université d'Abobo-Adjamé, Côte d'Ivoire.
Hortence ESSIS-TOME, Maître de Conférences, Chimie, Ecole Normale Supérieure, Université de Cocody-Côte d'Ivoire.
Philippe AYENON, Maître de Conférences, Mathématiques, Ecole Normale supérieure, Université de Cocody-Côte d'Ivoire.

RECOMMANDATIONS AUX AUTEURS

1. Auteur 1, Auteur 2

Institution de rattachement
Adresse postale
Adresse électronique

2. Présentation

Le corps de texte est composé en Times New Roman 12, avec un interligne simple ne dépassant pas vingt (20) pages bibliographie y comprise. Un espace de six points est défini après chaque paragraphe, aucun avant. Le style correspondant à un style « normal ». Les paragraphes sont justifiés.

3. Format

La première page du texte propose : un titre ; éventuellement un sous-titre ; le nom du ou des auteurs, ainsi que la mention de leur appartenance institutionnelle, de leur adresse et d'une adresse électronique de contact pour chacun d'entre eux ; un résumé du texte en Times New Roman 11; 3 à 6 mots-clés.

3.1. Marges et format

Les marges sont définies de la manière suivante :
– Haut & bas : 1,7 cm
– Gauche & Droite : 1,7 cm

4. Figures et tableaux

Les figures, illustrations et tableaux doivent être incorporés au texte. Les figures et illustrations sont numérotées de 1 à n à l'intérieur de l'article, les tableaux également. Des légendes explicites les accompagnent, composées en Times corps 10 justifiées, sans alinéa, Figure x en romain gras suivi d'un point gras, texte en italique maigre.

5. Soumission des textes

Les textes doivent parvenir à la rédaction sous forme de fichier électronique (en format Word ou RTF) envoyé à rirep@leppe.org. Un accusé de réception électronique suivra la réception du document.

6. Références citées dans le texte

- Ne pas citer les renseignements bibliographiques en entier dans le texte ou en notes infrapaginales. Il suffit d'indiquer, entre parenthèses, le nom de l'auteur suivi de l'année de publication. S'il y a lieu, indiquer les pages auxquelles on se réfère en les faisant précéder d'un deux-points. Ex : (Boileau, 1991 : 312-313).
- Si le nom de l'auteur est déjà mentionné dans le texte, le faire suivre par l'année (et les pages s'il y a lieu) entre parenthèses. Ex : Boileau (1991).
- Lorsqu'un auteur a plus d'un ouvrage publié la même année, les distinguer par les lettres a, b, c, etc., ajoutées à l'année. Ex : (Boileau, 1991a).
- Si plusieurs auteurs sont mentionnés, les indiquer par ordre croissant d'année de publication et les séparer par un point-virgule. Ex : (Fagnan, 1991; Dupuis, 1995; Tardif, 1998).
- Si un ouvrage compte deux auteurs, mentionner les deux noms.
- Si un ouvrage compte plus de deux auteurs, ne mentionner que le premier nom suivi de " *et al.* " en italique. Ex : (Bourbonnais *et al.*, 1997).
- Les références complètes devront apparaître dans la liste des références, à la fin du texte.

6.1. Liste des références (Bibliographie)

La liste des références doit être présentée à la fin du texte dans une section intitulée " Références ".

Lorsque plusieurs références se rapportent à un même auteur, les présenter en ordre croissant d'année de publication.

Lorsque qu'une référence comporte plusieurs auteurs, tous les noms doivent être mentionnés. Ne pas utiliser *et al.* dans la liste des références.

6.2. Normes à suivre pour la présentation des références (normes de l'APA)

Les noms des auteurs sont saisis en petites capitales.

6.3. Livre

Sanders, D.H., Murph, A.F., & Eng, R.J. (1984). *Les statistiques, une approche nouvelle*. Montréal : McGraw-Hill Éditeurs.

Article

Brillon, Y. (1986). L'opinion publique et les politiques criminelles. *Criminologie*, 19 (1), 227- 238.

Chapitre d'un livre

Lasvergnes, I. (1987). La théorie et la compréhension du social. In B. Gauthier (ed.), *Recherche sociale* (111-173). Sillery : Presses de l'Université du Québec.

Sources électroniques

1) Périodique en ligne

Auteur, S. (Année). Titre de l'article. *Titre du périodique*, VV, NN. Consulté le jour, mois, année, URL.
Ex. : Smith, C. A. & Ireland, T. O. (2005). Les conséquences développementales de la maltraitance des filles. *Criminologie*, 38, 1. Consulté le 23 février 2006, <http://www.erudit.org/revue/crimino/2005/v38/n1/011486ar.pdf>.

2) Document en ligne

Auteur, A. (Année). *Titre du document*. Consulté le jour, mois, année, URL.
Ex. : APA Online (2001). *Electronic References*. Consulté le 23 février 2006, <http://www.apastyle.org/elecgeneral.htm>.

NB: Les opinions exprimées dans les articles n'engagent que leurs auteurs; la reproduction, même partielle, sous toute forme, est interdite sans autorisation

REVUE INTERNATIONALE DE RECHERCHES ET D'ETUDES PLURIDISCIPLINAIRES

e-ISSN : 3006-3434
p-ISSN : 3006-4929

REVUE SEMESTRIELLE

N°40 - Juin - 2024

SOMMAIRE

CONFLITS INTERCOMMUNAUTAIRES DANS LA COMMUNE DE M'BATTO : EXEMPLE DE L'ELECTION PRESIDENTIELLE DE 2020 PAR ALLA KAMENAN KOFFI PASCAL.....	7
PRATIQUES ÉDUCATIVES INAPPROPRIÉES ET DIFFICULTÉS D'APPRENTISSAGE DE LA LECTURE AU CP PAR N'DA MARINA – MOKÉ.....	30
CONTRIBUTION À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE LA COMMUNICATION ÉCRITE DES APPRENANTS DU PREMIER CYCLE DES COLLÈGES PUBLICS AU SUD BÉNIN. PAR EPIPHANIE HOUNYE	51
ARCHIVES ET REGLEMENT DES CONFLITS INTERCOMMUNAUTAIRES DANS LA REGION SONGON DAGBE PAR N'GUESSAN KODJO RODRIGUE	67
REPRESENTATIONS ET USAGE DE DROGUES CHEZ DES ACTEURS DU SECONDAIRE GENERAL IVOIRIENS : ENJEUX DE PREVENTION PAR KOUDOU ETIENNE MARCEL	81
INFLUENCE DES PROCESSUS D'ÉVALUATION DU RISQUE ET DE LA PRESSION LIÉE A LA RECETTE SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS CHEZ LES CONDUCTEURS DE « GBAKA » A ABIDJAN PAR N'GO KOUAME RODOLPHE.....	101
LE MICRO-ENSEIGNEMENT DANS LA FORMATION DES ENSEIGNANTS EN PEDAGOGIE UNIVERSITAIRE, UN OUTIL DE PREDICTION DES DIFFICULTES D'APPRENTISSAGE DES ETUDIANTS PAR N'GORAN KOUASSI	116
REPRESENTATIONS PROFESSIONNELLES DANS LE CHOIX D'ORIENTATION DES ELEVES DE TERMINALE DE SERIES SCIENTIFIQUES DE L'ENSEIGNEMENT GENERAL DE LIBREVILLE PAR BILOGHE EKOUAGHE CÉLINE - ELLA MENGARA AH.E - GHELOUBE ANDJAYE FLORENCE, ÉPOUSE NDONG OBIANG	140
LA GOUVERNANCE UNIVERSITAIRE SELON LES ACTEURS DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR EN COTE D'IVOIRE. PAR BLE MEAGNET DESIRE.....	150
DETERMINANTS PSYCHO-FAMILIAUX DU CHOIX DES FILIERES DANS L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE CHEZ DES ELEVES DU LYCEE TECHNIQUE D'ABIDJAN PAR SOUMAHORO LOULOU NAN GOMATHY.....	168
LE RENSEIGNEMENT, UN VOLET DE LA POLITIQUE CRIMINELLE, INDISPENSABLE POUR LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE PAR JEAN-BAPTISTE SENI - OUMAR KONE.....	178

**REVUE INTERNATIONALE DE RECHERCHES ET
D'ETUDES PLURIDISCIPLINAIRES**

e-ISSN : 3006-3434
p-ISSN : 3006-4929

BIANNUAL REVIEW

N°40 - June - 2024

SUMMARY

INTER-COMMUNITY CONFLICTS IN THE COMMUNITY OF M'BATTO: EXAMPLE OF THE 2020 PRESIDENTIAL ELECTION BY ALLA KAMENAN KOFFI PASCAL.....	7
INAPPROPRIATE EDUCATIONAL PRACTICES AND LEARNING DIFFICULTIES FROM READING TO CP BY N'DA MARINA – MOKÉ.....	30
CONTRIBUTION TO IMPROVING THE QUALITY OF WRITTEN COMMUNICATION OF UNDERGRADUATE LEARNERS IN PUBLIC COLLEGES IN SOUTH BENIN. BY EIPHANIE HOUNYE	51
ARCHIVES AND SETTLEMENT OF INTERCOMMUNITY CONFLICTS IN THE SONGON DAGBE REGION BY N'GUESSAN KODJO RODRIGUE	67
REPRESENTATIONS AND USE OF DRUGS AMONG IVORIAN GENERAL SECONDARY ACTORS : PREVENTION CHALLENGES BY KOUDOU ETIENNE MARCEL	81
INFLUENCE OF RISK ASSESSMENT PROCESSES AND REVENUE PRESSURE ON ROAD ACCIDENTS AMONG “GBAKA” DRIVERS IN ABIDJAN BY N'GO KOUAME RODOLPHE.....	101
MICRO-TEACHING IN TEACHER TRAINING IN UNIVERSITY PEDAGOGY, A TOOL FOR PREDICTING STUDENTS' LEARNING DIFFICULTIES BY N'GORAN KOUASSI	116
PROFESSIONAL REPRESENTATIONS IN THE CHOICE OF ORIENTATION TERMINAL STUDENTS OF SCIENTIFIC EDUCATION SERIES GENERAL OF LIBREVILLE BY BILOGHE EKOUAGHE CÉLINE - ELLA MENGARA AH.E - GHELOUBE ANDJAYE FLORENCE, WIFE NDONG OBIANG	140
UNIVERSITY GOVERNANCE ACCORDING TO EDUCATION PLAYERS SUPERIOR IN IVORY COAST. BY BLE MEAGNET DESIRE.....	150
PSYCHO-FAMILY DETERMINANTS OF THE CHOICE OF COURSES IN TECHNICAL EDUCATION AMONG STUDENTS OF THE ABIDJAN TECHNICAL LYCEE BY SOUMAHORO LOULOU NAN GOMATHY.....	168
INTELLIGENCE, A PART OF CRIMINAL POLICY, ESSENTIAL FOR INTERNAL SECURITY BY JEAN-BAPTISTE SENI - OUMAR KONE.....	178

**INFLUENCE DES PROCESSUS D'EVALUATION DU RISQUE ET DE
LA PRESSION LIEE A LA RECETTE SUR LES ACCIDENTS
ROUTIERS CHEZ LES CONDUCTEURS DE « GBAKA » A ABIDJAN**

**INFLUENCE OF RISK ASSESSMENT PROCESSES AND REVENUE
PRESSURE ON ROAD ACCIDENTS AMONG « GBAKA » DRIVERS IN
ABIDJAN**

N'GO KOUAME RODOLPHE

Doctorant en Psychologie du travail et des organisations,
Ecole Doctorale Société, Communication, Arts, Lettres et Langues (ED-SCALL)

UFR : Sciences de l'Homme et de la Société

Université Félix Houphouët-Boigny

Tel : (+225) 07 77 00 18 59 / E-mail : ngorodolphe@gmail.com

RESUME

Les accidents routiers constituent un phénomène qui fragilise l'économie d'un pays, au vu de ses conséquences négatives sur la victime, sa famille et la société. Face à une telle réalité, la présente étude vise à expliquer l'occurrence des accidents de la route en fonction des processus d'évaluation du risque et de la pression liée à la recette. Elle porte sur un échantillon de 152 conducteurs de « gbaka » de sexe masculin, ayant un âge compris entre 25 et 35 ans et totalisant une ancienneté de 5 ans dans la conduite de « gbaka ». La technique du plan factoriel nous a permis de constituer notre échantillon. Le T de student utilisé pour le traitement statistique des données permet de conclure que l'évaluation subjective du risque et la forte pression liée à la recette influencent les accidents routiers. De ce fait, il est important de tenir compte de ces deux facteurs dans l'explication des accidents de la route.

Mots-clés : Evaluation, risque, recette, accident, pression.

ABSTRACT

Road accidents are a phenomenon that weakens a country's economy because of the negative consequences for the victim, their family. Given this reality, this study aims to explain the occurrence of road accidents in terms of risk assessment processes and revenue pressure. It is based on a sample of 152 male "gbaka" drivers, aged between 25 and 35, with a total of 5 years' experience as "gbaka" drivers. The factorial design technique was used to create our sample. The student's T used for statistical processing of the data using SPSS software allows us to conclude that the subjective evaluation of risk and the strong pressure linked to revenue influence road accidents. It is therefore important to take these two factors into account when explaining road accidents. As a result, it is important to take these two factors into account when explaining road accidents.

Key-words: Assessment, risk, recipe, accident, pressure.

I- INTRODUCTION

Depuis plusieurs décennies, les accidents de la route constituent une préoccupation majeure tant pour les populations que le gouvernement et les structures chargées de la sécurité routière. Les populations d’Abidjan et celles de certaines villes du pays sont victimes d’accidents de la route. Ces accidents engendrent de véritables dégâts matériels et humains parfois irréparables (OSER, 2015).

Selon l’OSER (op.cit), l’ampleur de ce phénomène est plus liée aux facteurs humains qui sont incriminés à 95%, parmi lesquels se trouve, entre autres, le non-respect du code de la route, les croyances culturelles des conducteurs, les charges familiales, le stress, etc. Il est à noter également que les accidents routiers ont des conséquences notables dans la mesure où ils sont à l’origine d’énormes embouteillages qui ralentissent la circulation et empêchent les usagers de vaquer librement à leurs occupations temporelles. De même, les accidents routiers ont des conséquences néfastes sur l’économie nationale. Si certains conducteurs sont dominés par les croyances culturelles ou encore font une évaluation erronée du risque d’accident, d’autres par contre continuent d’observer les règles de bonne conduite et font un jugement rationnel des risques d’accidents. Les efforts tels que la sensibilisation des conducteurs, l’installation des vidéos verbalisations, l’introduction du permis à point pour réduire les risques d’accidents ne seront efficaces que si sont identifiés les entraves ou les catalyseurs de ces accidents chez les conducteurs d’automobile. Ainsi, convient-il de s’intéresser aux déterminants psychosociaux de ce phénomène d’accidents de la route. Tel est le sens de cette recherche axée sur l’effet que ces facteurs peuvent avoir sur les accidents routiers. Il s’agit, pour nous de savoir en quoi les variables dont ces derniers sont porteurs peuvent faciliter ou entraver la réduction de ce phénomène ? Dans ce travail, l’accent sera mis sur les processus d’évaluation du risque et la pression liée à la recette dans leur rapport avec les accidents de la route chez les conducteurs de « gbaka » à Abidjan.

La réalisation de cette étude repose sur une problématique présentant le problème de recherche et les objectifs directeurs de celle-ci. L’atteinte de ces objectifs consiste à l’élaboration d’une démarche méthodologique. Celle-ci permettra d’interpréter et de discuter les résultats.

Le développement urbain sans précédent de la ville d’Abidjan accroît, de manière exponentielle, les besoins de déplacement. Pour faire face à ce problème, l’Etat a initié le transport en commun des populations avec la Société de Transport Abidjanais (SOTRA). La persistance du phénomène a obligé le gouvernement à signer des conventions de partenariat avec le secteur privé autorisant la mise en circulation des véhicules de transport en commun tels que les taxis communaux, les taxis intercommunaux et intra communaux ainsi que celle des minibus appelés communément « gbaka » pour résoudre le problème d’effectif et de déplacement à Abidjan. Bien que ces moyens de transport apportent une solution aux problèmes de déplacement, ils ne résolvent en rien le problème des accidents de la route.

L’accident de la route peut être considéré comme un accident qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, tri cyclomoteurs vélo, etc.) et tout autre chose ou

personne. Il engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels (Jorys et Ouarda, 2009).

En Côte d'Ivoire, selon l'OSER (2015), 1458 cas d'accidents routiers ont été enregistré à Abidjan, soit plus de 60% des interventions du Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires sont dues à des cas d'accidents de la route. Ces accidents sont à l'origine des embouteillages énormes, ralentissent l'économie nationale du pays et surtout empêchent les usagers de vaquer librement à leurs occupations. De même, ces accidents créent parfois la psychose chez certains individus qui refusent, soit de sortir de chez eux pour traverser des voies soit, d'emprunter des véhicules de transport en commun.

Flory (2002) montre que la majorité des accidents de la route sont liés à une erreur du conducteur qui souvent a une méconnaissance de la cause de son accident, de ses conséquences et de la manière de l'éviter. Partant des gbaka, Soro (2015) estime que le problème lié aux « gbaka » réside dans le fait que certains conducteurs adoptent des comportements déviant au volant à savoir rouler sur le trottoir, apprendre à conduire sans même passer par une auto-école pour connaître parfaitement et maîtriser convenablement le code de la route, etc.

D'autres travaux sur les accidents routiers mettent en lumière les facteurs liés à la route (Hamer, 1991 ; Fortuijn, 1992, Aristide, 2009), à l'environnement dangers (Mitchell et Wood, 2004 ; Clarke et coll., 2005 ; Ngueutsa et Kouabenan, 2017), au véhicule (Stewart, 2005 ; Clarke et coll., 2005) ainsi que les facteurs humains tels que les facteurs sociodémographiques, les facteurs de personnalités, les facteurs socio cognitif, les facteurs comportementaux, etc... (Kouabenan, 1998 ; Assailly, 1997 ; Quimby, 1981 ; Kazniak, 1991 ; Schlag, 1993 ; steenberg, 1993). Malgré ces efforts consentis en vue de créer des conditions de circulation routière apaisante qui peuvent être une source de stabilité chez les conducteurs d'automobiles, force est de constater que le problème des accidents routiers se pose avec insistance dans notre pays. Si tel est que la réduction des accidents routiers tient compte de ces facteurs, alors qu'est-ce qui peut justifier l'occurrence de ces accidents routiers auxquelles sont confrontés des conducteurs de « gbaka » à Abidjan ?

La tentative de réponse à cette interrogation ne nous oriente-t-elle pas vers une autre stratégie de sécurité routière axée le processus d'évaluation du risque? De même, en prenant en compte la pression liée à la recette journalière ne serait-elle pas une voie prometteuse de recherche pour comprendre le phénomène des accidents routiers chez des conducteurs de « gbaka » d'Abidjan?

Telles sont les interrogations centrales au cœur de la présente recherche. Celle-ci, tentera d'y répondre en s'appuyant sur le faisceau de lumière qu'apporte un courant théorique mis en œuvre dans le cadre de l'explication des accidents. Il s'agit de la théorie des perspectives (Kahneman et Tversky, 1979) qui stipule que face à un choix risqué conduisant à des gains, les individus affichent une forte aversion au risque, préférant les solutions conduisant à une utilité espérée inférieure, mais plus sûre. Ici, les conducteurs de « gbaka » évaluent leur risque d'accident en fonction des possibilités de pertes ou de gains qui en résultent. Quant à la théorie économique (Pareto, 1906), elle stipule que le comportement de l'être humain est fonction de sa capacité à

INFLUENCE DES PROCESSUS D'ÉVALUATION DU RISQUE ET DE LA PRESSION LIÉE À LA RECETTE SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS CHEZ LES CONDUCTEURS DE « GBAKA » À ABIDJAN

pouvoir maximiser des biens en utilisant ses ressources, analysant et anticipant le mieux possible la situation et les événements qui l'entourent afin de prendre des décisions lui permettant d'éprouver un bien-être social. Cette théorie nous permet d'établir une relation corrélative entre le niveau de pression que subit le conducteur de « gbaka » face à l'exigence de la recette journalière qui est une caractéristique de l'environnement et la décision qu'il prend pour réduire cette pression. Ces théories révèlent que les accidents routiers résultent de la manière dont des conducteurs évaluent le risque d'accident et également de l'exigence de la recette quotidienne dont ils doivent faire face. Ainsi, nous sommes conduits à formuler les hypothèses de travail suivantes :

- les conducteurs de « gbaka » qui font une évaluation subjective des risques liés aux accidents de la route sont plus victimes d'accidents que leurs homologues qui font une évaluation objective ou réaliste de ces risques ;

- les accidents routiers sont plus accrus chez les conducteurs de « gbaka » soumis à une forte pression liée à la recette journalière que chez leurs pairs soumis à une faible pression.

La mise à l'épreuve de ces hypothèses nécessite l'adoption d'une démarche méthodologique adaptée débouchant sur une analyse des résultats obtenus.

II. METHODOLOGIE

La méthodologie de la présente étude s'articule autour de la présentation des variables, la construction de l'échantillon de la recherche, l'élaboration de l'instrument de collecte des données et le déroulement de l'enquête.

1. Variable de la recherche

Les hypothèses émises font ressortir deux catégories de variables. Nous avons, d'une part, les variables indépendantes (l'évaluation du risque et la pression liée à l'exigence de la recette) et, d'autre part, la variable dépendante (les accidents routiers).

1.1. Processus d'évaluation du risque

Les processus d'évaluation du risque renvoient à un ensemble de croyances consistant pour le conducteur de « gbaka » à croire qu'il est nécessaire de respecter strictement le code de la route pour éviter les risques d'accident. Cette variable est de nature qualitative et présente deux modalités. La première à trait aux conducteurs qui font une évaluation subjective du risque. Il s'agit des conducteurs qui sont enclin à estimer qu'il est peu probable qu'il fasse un accident même s'il dépasse la limitation de la vitesse, roule avec une panne technique, profite du feu rouge pour faire descendre des passagers, ne respecte pas les règles de priorité, etc. La deuxième modalité renvoie à ceux qui font une évaluation objective des risques d'accident de la

circulation. Ici, le conducteur de «gbaka » estime qu'il a peu de chance de subir un accident s'il ne dépasse pas la vitesse indiquée, respecte les feux tricolores, ne stationne pas sur la chaussée, respecte les règles de priorité, etc.

1.2.Pression liée à la recette

La pression liée à la recette désigne un ensemble de contraintes consistant pour le chauffeur de « gbaka » à penser qu'il est nécessaire pour faire sa recette journalière d'enfreindre parfois au code de la route, de ne pas toujours respecter l'itinéraire annoncé, de ne pas systématiquement s'acquitter du droit des syndicats et de ne pas toujours respecter le droit des passagers ou tenir compte des plaintes de ceux-ci. Cette variable est de nature qualitative avec deux modalités : ceux qui subissent une pression élevée c'est-à-dire ceux qui prennent des raccourcis, ne respectent strictement l'itinéraire annoncé, roulent sur le trottoir en cas d'embouteillage, ne tiennent pas compte des plaintes des passagers, associent la monnaie des passagers, ne respectent pas les feux tricolores, ne respectent la limitation des vitesses, etc. et ceux qui ont une faible pression à savoir ceux qui respectent les feux tricolores ; restent dans la ligne de l'embouteillage ; respectent les règles de stationnement ; arrivent à destination ; paient sans négocier le droit des syndicats ; paient la somme exigée par les policiers, etc.

1.3.Accidents de la route

La variable dépendante de cette étude est l'accident routier. Ici, nous considérons comme accident de la route, un accident qui a lieu sur le réseau routier entre un appareil roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose ou personne et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels, que ses dégâts soient occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrière de protection, etc.). Cette variable est de nature quantitative et s'exprime en termes de scores. Ces scores évaluent le nombre d'accidents enregistrés par le conducteur pendant les trois dernières années.

2. Echantillon

La présente étude est réalisée à Abidjan, la capitale économique de la Côte d'Ivoire. Elle porte sur une population constituée de l'ensemble des conducteurs de « gbaka » de cette localité. Le manque de base de sondage dans le secteur du transport en commun nous contraint à abandonner les méthodes probabilistes pour recourir à des plans d'échantillonnage quasi-expérimentaux tel que le plan factoriel. Il consiste à faire ressortir toutes les combinaisons de modalités des variables à l'étude. Pratiquement, en étudiant, ici, l'influence des processus d'évaluation du risque et la pression liée à la recette sur les accidents routiers chez les conducteurs de « gbaka », nous établissons un plan factoriel qui permet d'associer chaque modalité de la première variable à chacune de la seconde. Ainsi, il associe les quatre modalités des deux variables indépendantes pour aboutir aux quatre groupes expérimentaux consignés dans le tableau suivant :

INFLUENCE DES PROCESSUS D’EVALUATION DU RISQUE ET DE LA PRESSION LIEE A LA RECETTE SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS CHEZ LES CONDUCTEURS DE « GBAKA » A ABIDJAN

Tableau I : Condition expérimentale correspondant au plan factoriel

		EVALUATION DU RISQUE D’ACCIDENTS DE LA ROUTE	
		Evaluation subjective du risque	Evaluation objective du risque
PRESSION LIEE A LA RECETTE	Forte pression	G1 : n ₁ =38	G2 : n ₂ =38
	Faible pression	G ₃ : n ₃ =38	G ₄ : n ₄ =38

Ce tableau met en relation quatre groupes de sujets. Il s’agit des sujets ayant une évaluation subjective du risque et subissant une forte pression liée à la recette. Aussi, il y a les sujets ayant une évaluation objective du risque et subissant une forte pression liée à la recette. De plus, nous avons les sujets ayant une évaluation subjective du risque et subissant une faible pression liée à la recette. Enfin, nous avons les sujets ayant une évaluation objective du risque et subissant une faible pression liée à la recette.

Toutefois, le plan factoriel nécessite dans son utilisation que certaines variables susceptibles d’influencer la variable dépendante soient neutralisées. La technique utilisée pour contrôler les variables parasites est celle de l’appariement qui consiste, selon Chauchat (1995), à former les groupes équivalents en sélectionnant les sujets en fonction des variables qu’on veut neutraliser de telle sorte que la distribution de ces variables soit la même dans chacun des groupes. Ces variables sont équivalentes par rapport au genre, à l’âge, au niveau d’études, au statut matrimoniales, au nombre de personnes à charge, au revenu mensuelles et à l’ancienneté dans la conduite de « gbaka ». Cette technique nous a permis de construire un échantillon de 152 sujets repartis en quatre groupes équivalents deux à deux. Les sujets de chaque groupe sont au nombre de 38 tous de sexe masculin, d’âge compris entre 25 et 35 ans, d’un niveau d’études faible ou élevée, qui sont soit célibataires soit mariés. Ils ont un nombre de personnes à charge inférieur ou égal à cinq avec un revenu mensuel allant de moins de 50.000F à 149.990F CFA et un nombre d’années d’expérience dans la conduite de « gbaka » d’au moins 5 ans.

3. Matériel

La réalisation de cette étude repose sur le questionnaire comme technique de recueil des données. La raison de ce choix est liée aux nombreux avantages qu’il présente. D’abord, il permet d’interroger les sujets dans les mêmes conditions. Ensuite, il permet de toucher un grand

nombre de sujets. Enfin, il rend possible l'usage des tests statistiques pour la vérification des hypothèses de travail (Chauchat, 1995).

Le questionnaire de cette étude présente quatre parties. La première porte sur les éléments d'identification du sujet. Elle nous renseigne sur l'âge, le niveau d'études, le statut matrimonial, le nombre d'enfant à charge, la durée d'obtention du permis, le nombre d'année d'expérience dans la conduite, le nombre d'année d'expérience dans la conduite d'un « gbaka » ainsi que le revenu mensuel du conducteur. La deuxième partie renferme les items permettant d'apprécier l'évaluation du risque d'accidents routiers est composée de 18 items. La troisième partie concerne les items de mesure de la pression liée à la recette qui comporte 16 items. La quatrième partie est l'échelle de mesure des accidents de la route avec 5 items. Les items de l'évaluation du risque et celui de la pression liée à la recette avaient des modalités de réponse : « d'accord » ; « pas d'accord » et ceux liés aux accidents étaient constitués de « oui » et « non ». Si « oui », il leur est demandé d'indiquer le nombre de fois qu'ils ont été victime d'accident.

L'élaboration du questionnaire de l'étude s'est effectuée en quatre étapes. La première étape a consisté en une pré-enquête. Celle-ci a porté sur quelques conducteurs de « gbaka » qui ont été soumis à un entretien non-dirigé sur leur mode d'évaluation du risque d'accidents, les difficultés qu'ils rencontrent avec leur employeur ainsi que les exigences financières auxquelles ils doivent répondre. Dans la deuxième partie, les opinions recueillies ont donné lieu à l'élaboration des items. Pour apprécier l'ambiguïté de ceux-ci, nous avons eu recours à un certain nombre de conducteurs pris comme juges à qui nous avons demandé de nous dire si les items soumis à leur appréciation étaient ambigus ou pas afin d'établir une côte d'ambiguïté. La troisième étape de l'élaboration de notre questionnaire est celle du pré-test. Celui-ci vise à s'assurer de l'accueil réservé au questionnaire par les enquêtés il permet d'apprécier les aspects techniques : les modalités de réponses sont-elles suffisantes ou approprié, les questions posées sont-elles adéquatement formulées, n'y a-t-il pas de termes inaccessibles aux enquêtés... La dernière partie a consisté à l'élaboration finale de notre questionnaire.

La passation du questionnaire s'est déroulée sur les différentes gares des lignes Adjamé-Bingerville, Yopougon-Adjamé, Abobo-Adjamé, Yopougon-Bingerville de la ville d'Abidjan. La méthode de passation du questionnaire est celle de la méthode en face à face. Cette méthode contrairement au questionnaire par téléphone a l'avantage de résoudre le problème relatif à la désirabilité sociale. Chaque enquêté reçoit un exemplaire du questionnaire qu'il remplit sur place pour nous le remettre aussitôt. Les données ainsi recueillies ont été dépouillées et traitées au fin d'en tirer les enseignements.

III. RESULTATS

La technique du T de student est utilisée pour le traitement des données collectées. Elle permet d'obtenir deux résultats sur les accidents routiers en rapport avec d'une part, l'évaluation du risque et, d'autre part, la pression liée à la recette.

INFLUENCE DES PROCESSUS D’EVALUATION DU RISQUE ET DE LA PRESSION LIEE A LA RECETTE SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS CHEZ LES CONDUCTEURS DE « GBAKA » A ABIDJAN

1- Influence de l’évaluation du risque sur les accidents routiers

L’emploi du T de student permet d’obtenir le tableau suivant :

Tableau II: Influence des accidents routiers selon l’évaluation du risque

Evaluation du risque d’accident de la route	Effectif	Moyenne	Ecart-type	Valeur du t	Significativité
Conducteurs ayant une évaluation subjective du risque	$n_1 = 76$	$m_1 = 2,38$	$\delta_1 = 2,07$	3,23	$p \leq 0,05$
Conducteurs ayant une évaluation objective du risque	$n_2 = 76$	$m_2 = 1,40$	$\delta_2 = 1,71$		

L’examen du tableau ci-dessus révèle que le nombre moyen d’accidents enregistrés sur les trois dernières années chez les conducteurs ayant une évaluation subjective du risque d’accidents de la route ($m_1=2,38$) est significativement supérieur à celui des conducteurs qui ont une évaluation objective de ce risque ($m_2=1,40$). Cela est attesté par l’indice $t=3,23$ significatif au seuil de probabilité .05.

Ces résultats peuvent s’expliquer par le fait que les conducteurs qui font une évaluation subjective du risque d’accidents de la route considèrent qu’on peut enfreindre au code de la route, notamment rouler à vive allure, stationner sur la chaussée, de passer au feu rouge ou encore charger sur la chaussée sans même en subir les conséquences. Autrement dit, ils considèrent que tous les risques n’engendrent pas forcément des conséquences. Cette évaluation erronée du risque d’accidents chez ces derniers les pousse à enfreindre fréquemment au code de la route.

En revanche, lorsqu’un conducteur fait une évaluation objective du risque, il a tendance à penser qu’il est nécessaire de respecter scrupuleusement le code de la route afin de minimiser ses risques de faire un accident. Ce mode d’évaluation du risque les renvoie au quotidien à l’observation stricte du code routier.

La théorie des perspectives peut aider à l’explication de tels résultats en ce sens que les accidents que font ces conducteurs suscitent une certaine analyse. De ce fait, le comportement des conducteurs consiste en une série de décisions et la plupart des décisions sont prises dans des situations d’incertitude quant aux conséquences. Aussi, nous pouvons soutenir que les conducteurs de « gbaka » ont une aversion pour le risque quand il s’agit d’améliorer leur gain, c’est-à-dire quand il s’agit d’obtenir le maximum de client dans un endroit ou encore quand ils sont à la recherche de sensation personnelle et donc sont exposés aux risques d’accidents

routiers, mais sont enclins à prendre des risques quand il s'agit d'éviter des pertes de gain. Cette manière d'appréhender le risque et de l'évaluer explique le taux élevé d'accidents de la route chez les conducteurs de « gbaka » à Abidjan.

2- Pression liée à la recette et accidents de la route

Le test du T de student pour l'examen de l'influence de la pression liée à la recette sur les accidents routiers chez les conducteurs de « gbaka » à Abidjan permet d'établir le tableau ci-dessous :

Tableau III: Influence de la pression liée à la recette et accidents de la route

Pression liée à la recette journalière	Effectif	Moyenne	Ecart-type	Valeur du t	Significativité
Conducteurs soumis à une forte pression	$n_3 = 76$	$m_3 = 2,47$	$\delta_3 = 2,08$	3,46	$p \leq 0,05$
Conducteurs soumis à une faible pression	$n_4 = 76$	$m_4 = 1,41$	$\delta_4 = 1,71$		

Le tableau ci-dessus fait apparaître une valeur $t=3,46$ significative au seuil de probabilité .05. Celle-ci prouve que le nombre moyen d'accidents ($m_3 = 2,47$) enregistrés, sur les trois dernières années, chez les conducteurs soumis à une forte pression liée à leur recette journalière est plus élevé que celui de leurs pairs ($m_4 = 1,41$) soumis à une faible pression liée à cette recette.

Ce résultat peut s'expliquer par le fait que les conducteurs soumis à une forte pression ont tendance à penser que pour parvenir à faire leur recette journalière, ils doivent absolument gérer leurs trajets, leur rapport aux clients, leur respect du code de la route et leur rapport aux syndicats et aux policiers de manière à optimiser leur gain financier.

Concernant la gestion des trajets, ils doivent prendre des raccourcis, ne pas toujours respecter les itinéraires annoncés, rouler sur le trottoir en cas d'embouteillage et ne pas arriver à destination si nécessaire.

Quant à leur rapport aux passagers, ils suggèrent de ne pas tenir compte des plaintes de ceux-ci, mais de plutôt d'associer leur monnaie pour pouvoir faire sa recette journalière.

En outre, ces conducteurs pensent que pour pouvoir faire sa recette, il est nécessaire pour eux d'enfreindre à certains aspects du code de la route, notamment violer parfois les feux tricolores, ne pas toujours respecter les règles de stationnement ni la limitation de vitesse.

**INFLUENCE DES PROCESSUS D’EVALUATION DU RISQUE ET DE LA PRESSION LIEE A LA
RECETTE SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS CHEZ LES CONDUCTEURS DE « GBKA » A
ABIDJAN**

A propos de leur relation avec les syndicats et les policiers, les conducteurs soumis à une forte pression liée à leur recette journalière, ont tendance à croire qu’il est indispensable pour eux de négocier le montant à payer aux syndicats, mais de donner sans perdre de temps l’argent exigé par les policiers, pour parvenir à faire leur recette quotidienne.

Les croyances de ces conducteurs de « gbaka » les incitent, dans le souci d’augmenter leur gain financier, à enfreindre fréquemment au code routier, précisément à violer les feux tricolores, à stationner n’importe comment sans se soucier des règles et aussi à rouler à vive allure, violant ainsi la limitation de vitesse. Or, plus un conducteur viole les règles de sécurité routière, plus il court le risque de faire des accidents. On comprend alors pourquoi les conducteurs de « gbaka » soumis à une forte pression liée à leur recette financière fassent en moyenne plus d’accidents de la route que leurs homologues soumis à une faible pression liée à leur recette quotidienne.

Aussi, lorsqu’ils commettent des erreurs dans leurs conduite et qu’ils sont pris par les policiers, pour ne pas subir les exigences de la loi, ces conducteurs proposent de faire un arrangement avec ces derniers en leur donnant une somme pour tolérer leur faute et continuer pleinement à exercer leur activité sans même subir la rigueur de la loi. Ce comportement de lien amical entre forces de l’ordre et les conducteurs justifie les nombreux accidents que commettent ces derniers en ce sens que la présence des agents de la sécurité routière interpelle moins ces conducteurs.

Contrairement à leurs homologues qui ont une forte pression liée à la recette, lorsqu’un conducteur subit une faible pression liée à la recette, il a tendance à penser qu’il est nécessaire de respecter toujours les feux tricolores, d’arriver toujours à destination en tenant compte des plaintes de passagers, de s’acquitter du droit des syndicats tout en évitant de prendre les raccourcis afin de minimiser ses risques de faire un accident. Cette manière de gérer la pression liée à la recette leur conduit au strict respect du code de la route et à éviter au maximum les risques d’accidents routiers.

Ici, nous pouvons dire également que plus un conducteur subit une faible pression liée à la recette, moins il a de risques de subir un accident de la route et inversement plus un conducteur subit une forte pression liée à la recette, plus il a de risques de faire des accidents ; ce qui explique que les conducteurs subissant une forte pression liée à leur recette enregistrent, dans la pratique, plus d’accidents que leurs homologues qui subissent une pression faible.

En se référant à la théorie de l’homo economicus, nous pouvons soutenir que le comportement des conducteurs est lié à des stimuli qui déterminent leur effet de la pression liée à la recette. Ces conducteurs réagissent différemment aux effets de la pression en fonction de leur personnalité interne, en fonction des caractéristiques liées à leur environnement de travail en utilisant leurs ressources propres. Les conducteurs soumis à une pression faible trouvent des moyens psychologiques adéquats pour faire face à cette pression. Cette manière de fonctionner leur permet d’éviter de prendre le risque pour enfreindre aux règles de conduite. Contrairement à ces derniers, les conducteurs qui ont une pression élevée se sentent déstabilisés et se livrent aisément au stress qui les expose régulièrement aux accidents de la route.

DISCUSSION

L'objectif que cherche à atteindre la présente étude est d'expliquer les accidents de la route à partir des processus d'évaluation du risque et de la pression liée à la recette.

Deux résultats se dégagent de la présente recherche. L'un indique que les conducteurs qui font une évaluation subjective du risque sont plus sujets à des accidents que leurs homologues qui font une évaluation objective du risque d'accident. Le second résultat enseigne que les accidents routiers sont plus fréquents chez les conducteurs soumis à une forte pression liée à la recette que chez ceux soumis à une pression faible.

Sur la base de la théorie des perspectives, nos résultats concordent avec ceux de Goldberg et al. (2001) qui soutiennent que le comportement des conducteurs d'automobiles est en corrélation avec des attitudes défavorables envers la sécurité routière. Leur développement repose sur le postulat que lorsque les conducteurs de mini car se retrouvent dans une situation d'embouteillage ou dans un environnement dans lequel il n'y a pas la présence des forces de sécurité, ils sont enclins à définir un mode de conduite qui ne respecte pas le code de la route ; dans ces conditions, ils passent au feu rouge, roulent sur le trottoir, etc... Dans la même perspective, Fairclough (1991) qui soutient que parler et conduire affectent négativement les opérations de conduite et que les réactions des conductions aux situations dangereuses sont plus lentes quand l'attention est également portée à une tâche secondaire.

Bien que ces résultats donnent certaines explications des accidents routiers, manquent de mettre l'accent sur l'effet de l'inattention qui engendre des accidents routiers dans les zones rurales sans oublier les zones où la circulation est encore plus dense. La mauvaise évaluation du risque due à la perception que le conducteur fait de sa conduite et de ces capacités psychologiques dont il dispose expliquent parfois les accidents routiers chez les conducteurs de « gbaka » à Abidjan. La valorisation de ces propres compétences pousse certains conducteurs à minimiser les risques liés à la conduite et place ces conducteurs dans une situation d'invulnérabilité à travers l'adoption des comportements accidentogènes. Sous un angle méthodologique, la démarche utilisée dans la présente étude diffère des précédentes en ce sens que les résultats ont été obtenus au moyen de sondage.

Nos résultats sont en harmonie avec ceux de Nelson (1990) et Watling (2014) qui mettent l'accent sur les difficultés d'obtention de la recette dans la conduite d'automobile. Effectivement comme le dit ces auteurs, il existe un certain nombre de facteurs individuels qui influencent le comportement des conducteurs d'automobile à savoir les embouteillages, le paiement des frais infligés par les forces de sécurité pour les fautes commises, etc... Lorsqu'un conducteur fait face à des responsabilités familiales c'est-à-dire qu'il est père d'au moins un enfant à charge, qu'il doit assurer la sécurité financière de sa famille, il subit une double pression dans l'obtention de sa recette (celle de son employeur et celle de sa famille) qui l'amène à prendre des raccourcis, à ne pas arriver à destination et parfois à ne pas payer la totalité du droit des syndicats. Aussi, nous pouvons soutenir que la probabilité d'occurrence d'un accident en matière de sécurité routière est assimilée à la réalisation d'évènement non

INFLUENCE DES PROCESSUS D'ÉVALUATION DU RISQUE ET DE LA PRESSION LIÉE À LA RECETTE SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS CHEZ LES CONDUCTEURS DE « GBAKA » A ABIDJAN

désirés ayant des conséquences négatives. Nos résultats montrent que l'âge et les attitudes du conducteur ont une plus grande influence que les traits de personnalité et les facteurs de prise de risque.

Par ailleurs, Zhensheng (2000) stipule que les facteurs de risque qui influencent l'obtention de la recette des conducteurs automobile sont l'expérience de conduite, l'environnement (facteur chaussée) de la conduite. Bien que n'ayant pas utilisé la même démarche méthodologique, nous aboutissons à des résultats semblables selon lesquels les risques d'accidents de la route sont significativement associés à l'expérience de conduite, à la saison, la faible luminosité, aux types de route et aux comportements de conduite. En effet, dans un environnement densément peuplé où plusieurs usagers occupent la route, il est difficile pour certain conducteur de pouvoir conduire convenablement pour pouvoir faire la recette journalière. Dans la présente étude, nous arrivons à montrer que ces facteurs entravent à la réalisation d'une bonne conduite automobile et que les accidents de la route sont influencés par certains facteurs comme les processus d'évaluation du risque et la pression liée à la recette. Ces résultats concordent avec d'autres recherches préalablement réalisées dans le domaine de la sécurité routière.

CONCLUSION

L'accident de la route constitue une préoccupation majeure tant pour le monde scientifique que pour les pouvoirs publics en ce sens qu'il engendre des dégâts matériels et cause des blessures humaines qui sont parfois difficile à surpasser. Face à une telle réalité, nous avons décidé de mener une étude visant à l'expliquer sous l'angle des processus d'évaluation du risque et de la pression liée à la recette.

L'atteinte de notre objectif repose sur une hypothèse générale et deux hypothèses opérationnelles. La méthodologie mise en place a permis de montrer que ces facteurs par leurs effets individuels et combinés influencent les accidents de la route qui engendrent les effets négatifs sur l'économie nationale du pays ainsi sur la santé physique et psychologique des usagers de la route. Le traitement statistique des données recueillies a été traité à l'aide du logiciel SPSS et la technique statistique du T de student. Les résultats de cette étude nous ont permis d'aboutir à deux conclusions qui vérifient nos hypothèses de travail.

La première conclusion indique que les conducteurs qui font une évaluation subjective du risque sont plus sujets à des accidents que leurs homologues qui font une évaluation objective du risque d'accident. La deuxième conclusion montre que les accidents routiers sont plus fréquents chez les conducteurs de « gbakas » soumis à une forte pression liée à la recette que chez ceux soumis à une pression faible.

Par conséquent, il serait intéressant pour les prochaines recherches, dans le domaine de l'explication des accidents routiers, de s'orienter aussi bien vers les facteurs psychologiques que vers les facteurs du milieu. Il s'agira, d'une part, de déterminer les variables internes et personnelles sur lesquelles le conducteur peut s'appuyer pour un changement de mentalité et

d'attitude afin de surmonter certaines situations. D'autre part, il conviendra d'évaluer l'effet de l'évaluation du risque et de la pression liée à la recette à certaines réalités de la vie.

Ici, les acteurs politiques et sociaux doivent inciter les conducteurs au respect scrupuleux du code de la route, à la valorisation de leur propre personne, à la prise de conscience de leur capacité propre, à l'assurance de leur efficacité personnelle. Tel sont autant d'éléments qui doivent désormais être pris en compte pour faciliter la réduction des accidents de la route.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Aristide, I., F. (2009). Comportement à risque, traits de personnalité et accidents de la route des étudiants universitaires. *Revue européenne d'éducation et de psychologie*, 2, 2, 79-98.

Assailly J., P. (1997). *Les jeunes et le risque, une approche psychologique de l'accident*. Paris, Vigot.

Brenner, B. & Selzer, M. (1969). Risk causing a fatal accident associated with alcoholism, psychopathologies and stress. *Behavioural Science*, 14,3, 490-495.

Chauchat, H. (1995). *L'enquête en psycho-sociologie*. Paris, PUF.

Clarke, A. & al. (2005). L'association entre la sécurité routière et la situation socio-économique. *Journal human Ergol*, 40, 3, 60.

Encyclopédie libre wikipedia. [https:// www :fr.m.wikipedia.org/wiki/Accident de la route](https://www.fr.m.wikipedia.org/wiki/Accident_de_la_route). Consulté le 18 mai 2018.

Fairclough, S. & Ashby, M. (1991). *Effects of handsfree telephone use on driving behaviour, Road Transport Informatics, 24th ISATA International Symposium on Automotive Technology and Automation*. Paris, INSERM.

Fortuijn, L. (1992). *A sustainably safe road infrastructure, Proceedings of the first World Congress on Safety of Transportation*. University Press, Stevinweg, Pays-Bas.

Goldberg, M. & al. (2001). *La cohorte gazel 2000 volontaire pour la recherche médicale*. Paris, INSERM.

Hamer, M. (1991). *Safety posts make roads more dangerous, New Scientist*, 15, 2, 131.

Flory, J. (2002). *Deux axes majeurs d'actions pour changer les comportements*. Paris, PUF.

Kahneman, D., & Tversky, A. (1979). Prospect theory : an analysis of decisions under risk. *Economica*, 47, 263-291.

Kaszniak, A., Keyl, P. & Albert, M. (1991). Dementia and the older driver. *Human Factors*, 33, 5, 527-537.

**INFLUENCE DES PROCESSUS D'ÉVALUATION DU RISQUE ET DE LA PRESSION LIÉE À LA
RECETTE SUR LES ACCIDENTS ROUTIERS CHEZ LES CONDUCTEURS DE « GBAKA » À
ABIDJAN**

- Kouabenan, D. R. (1997). Croyances et perceptions des risques et des accidents. Analyse des risques. *Journal international*, 18, 3, 340-351.
- Kouabenan, D., R. (1998). Beliefs and the perception of risks and accidents. *Risk Analysis. An International Journal*, 18, 3, 243-252.
- Kouabenan, D., R. (2001a). Culture, perception des risques et explication des accidents. *Bulletin de Psychologie*, 54, 3, 327-342.
- Kouabenan, D., R. (2006). *Psychologie du risque*. De Boeck, Université rue des mimines, 39, B-4000 Bruxelles.
- Lazarus, R., S. & Folkman, S. (1987). *Stress, appraisal and coping*. Paris, PUF.
- Mitchell, T., R. & Wood, R., E. (2004). Supervisor's responses to subordinate poor performance. A test of an attributional model. *Organizational behavior and Human Performance*, 25, 3, 125-138.
- Nelson, T. & Nilsson, T. (1990). Comparing headphone and speaker effects on simulated driving. *Accident Analysis and Prevention*, 22, 6, 523-529. *Elsevier Science*.
- Ngueutsa, R. & Kouabenan, D. R. (2017). Historique des accidents, perception des risques et comportement sécuritaire du trafic. *Ergonomie*, 60, 9, 1273-1282.
- Office de Sécurité Routière (2015). *La sécurité routière en Côte d'Ivoire : l'ampleur des accidents de la route en Côte d'Ivoire*. Abidjan, OSER.
- Office de Sécurité Routière (2017). *La sécurité routière en Côte d'Ivoire : bilan des accidents de la circulation en Côte d'Ivoire*.
- Organisation Mondiale de la Santé (2015). Accidents de la route. Aide-mémoire novembre 2015. Extrait de : <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/fr/>. Consulté le 13 juin 2018.
- Pareto, V. (1906). *Manuel d'économie politique*. Paris, PUF.
- Quimby, A. & Watts, G. (1981). *Human factors and driving performance*. TRRL report LR 1004. Transport Research Laboratory, Old Wokingham Road, Crowthorne, Berkshire, RG45 6AU, Grande-Bretagne.
- Rapport d'expert en sécurité routière (2018). *Transport Info : La sécurité routière une responsabilité sociétale. 3^{ième} Edition de la journée Africaine de la sécurité routière*. Abidjan, Côte d'Ivoire.
- Schlag, B. (1993). Elderly drivers in Germany, fitness and driving behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 25, 1, 47-55. *Elsevier Science*.

Soro, K. (2015). Perception des risques d'accidents associés à la conduite imprudente : Le cas des conducteurs de la ville d'Abidjan. *Mémoire de Master Conseiller Psychologue, CIERPA-Université Félix Houphouët Boigny.*

Steensberg, J. (1993). Accidental road traffic deaths, prospects for local prevention. *Accident Analysis and Prevention, 26, 1, 1-9. Elsevier Science.*

Sterwart, A., E. (2005). Attribution des responsabilités pour les accidents de la route. *Analyse des accidents et prévention, 37,681-688.*

Zhensheng, W. (2000). *Analyse des facteurs de risques de décès dans les accidents de la route en milieu urbain. Wuhan,ICR.*

REVUE INTERNATIONALE DE RECHERCHES ET D'ETUDES PLURIDISCIPLINAIRES

Fondée par le Groupe de Recherches et d'Etudes Pluridisciplinaires (GUREP) depuis 1996

Revue Semestrielle

e-ISSN : 3006-3434

p-ISSN : 3006-4929

N° 40 - Juin - 2024

Laboratoire d'Etudes et de Prévention en Psycho-Education

Ecole Normale Supérieure – Abidjan

www.leppe.org / infos@leppe.org