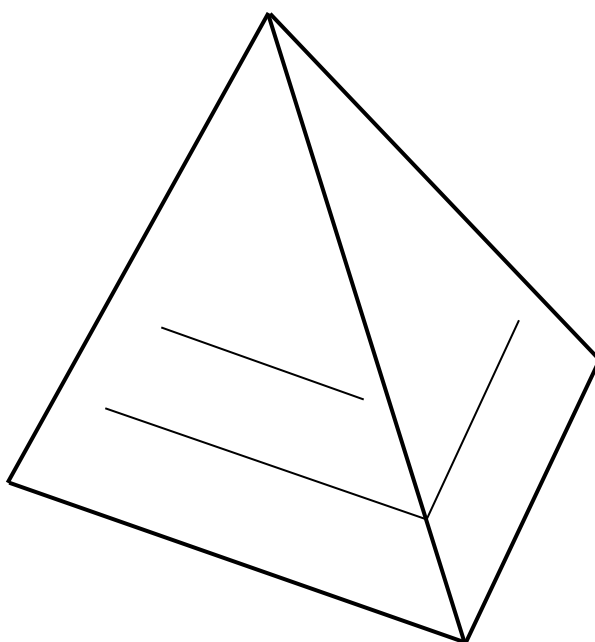


**Journal Africain de Communication  
Scientifique et Technologique**

**Série Sciences Sociales et Humaines**



**N° 96 / Mars 2021**

**JOURNAL AFRICAIN DE COMMUNICATION  
SCIENTIFIQUE ET TECHNOLOGIQUE**

06 BP 6850 Abidjan 06, Côte d'Ivoire

Tél : (225) **05-68-27-90** ou (225) **05-95-43-82**

**E-Mail : grpci\_tg@hotmail.fr**

Dépôt légal : 8419 du 07 février 2008

**ISBN 2-909426-32-7**

**EAN 9782909426327**

**Editeur : IPNETP**

**(Institut Pédagogique National de l'Enseignement Technique et Professionnel)**

© GRPCI

**(Groupe de Recherche Pluridisciplinaire de Côte d'Ivoire)**

## PREFACE

Après la parution des précédents numéros du **Journal Africain de Communication Scientifique et Technologique**, ce numéro vient confirmer l'engagement du GRPCI à être constant dans sa mission vis-à-vis de la communauté scientifique, par la mise à sa disposition de cette plate-forme d'expression scientifique et technologique.

Dans un souci d'amélioration continue de la qualité du journal, tant au niveau de la présentation qu'au niveau du fond, les premiers numéros ont été soumis aux critiques de toutes les bonnes volontés, notamment d'éminents professeurs disposés à soutenir notre effort. A part quelques observations et des suggestions qui ont été prises en compte dans le présent numéro, dans l'ensemble, le journal a été qualitativement fort apprécié.

Après l'enregistrement du journal au CAMES pour agrément, l'équipe de rédaction, dirigée par le Directeur de publication, a reçu les encouragements et les félicitations de plusieurs professeurs de la sous-région membres des CTS chargés de l'évaluation des dossiers des candidats à des grades universitaires. De tels compliments ne pouvaient que motiver davantage le comité de rédaction à maintenir sa rigueur quant à la sélection des articles et à leur compilation sous forme de document de grande qualité. Celui-ci recommande d'ailleurs aux auteurs de traiter en profondeur leurs articles, dans un style de présentation clair et précis, pour en faciliter l'évaluation et l'acceptation pour publication.

Il importe de rappeler que, compte tenu du fait que le journal couvre presque tous les domaines de la recherche scientifique et technologique, il est édité en deux grandes séries :

- La **Série Sciences Pures et Génie** (maths, physique, chimie, biosciences, géosciences, sciences de l'ingénieur, sciences médicales et pharmacie);
- La **Série Sciences Sociales et Humaines** (économie, droit, criminologie, sociologie, psychologie, sciences de l'éducation, histoire, géographie, arts et lettres, langues).

En ce qui concerne la périodicité, elle reste inchangée et est d'un numéro par semestre. Mais si plusieurs articles d'une même discipline sont reçus en même temps, leur publication peut faire l'objet d'un numéro spécial hors série.

Le GRPCI reste très sensible à la marque de confiance et au soutien dont il bénéficie de la part du comité scientifique, du comité de lecture et de tous ceux qui œuvrent pour le progrès de la science et de la technologie. Il manifeste toute sa reconnaissance et adresse un vibrant remerciement aux référés, aux auteurs et au service de l'imprimerie quant à leur disponibilité et leur rôle très important pour l'accomplissement de cette œuvre. Il attend de toute part des suggestions qui visent à améliorer la qualité du journal, tant au niveau de la forme qu'au niveau du fond.

Toute soumission d'article doit se faire par **E-mail** à l'adresse suivante :

**grpci\_tg@hotmail.fr**

*Le Directeur de publication*

*TRAORÉ Sibiri (Ph. D.)*

## TABLE DES MATIERES

Titres	Pages
<b><u>PSYCHOLOGIE</u></b>	
1. <b>YAO Ngoran Hubert.</b> <i>Psychologie naïve et prise de risque dans la conduite automobile chez les chauffeurs de taxi « woro-woro » d'Abidjan.</i>	2483-2493
2. <b>N'ZIAN Téhua Christophe et al.</b> <i>Estime de soi futur chez des adolescents de sexes différents issus de milieux socio-économiques différents.</i>	2495-2507
<b><u>GEOGRAPHIE</u></b>	
3. <b>DAGNOGO Bakary et ATTA Koffi.</b> <i>Enjeux économiques du foncier à Abobo-Baoulé, un village ébrié à la périphérie d'Abidjan.</i>	2511-2522
4. <b>Langui Yao Paceli et GOGBE Téré.</b> <i>Contraintes de développement d'une commune au Sud-est de la Côte d'Ivoire : cas de Yakassé-Attobrou.</i>	2523-2541
<b><u>SOCIOLOGIE</u></b>	
5. <b>KREDI Vadjo Brigitte &amp; YAO N'Guessan Yves.</b> <i>Influence du capital humain et du capital social sur l'accès à l'emploi chez les diplômés de l'université Félix Houphouët Boigny (Abidjan - Côte d'Ivoire).</i>	2545-2554
6. <b>TANOHI Adjei Pascal.</b> <i>Approche socio-anthropologique de l'exploitation des mineurs dans les forêts classées en Côte d'Ivoire : cas des mineurs burkinabés, manœuvres agricoles dans la forêt classée de Bossematié (département d'Abengourou).</i>	2555-2569
<b><u>HISTOIRE</u></b>	
7. <b>KOMENAN Houphouët Jean Félix.</b> <i>Les effets sociaux des Programmes d'Ajustement Structurel (P.A.S) : un drame pour la qualité de vie en Côte d'Ivoire (1981-1998).</i>	2573-2584
<b><u>CRIMINOLOGIE</u></b>	
8. <b>DJOKOUEHI Viviane Estelle.</b> <i>La reconnaissance des faits chez les auteurs de viol en Côte d'Ivoire.</i>	2587-2613

## COMITE SCIENTIFIQUE

Pr BIEMI Jean	(Géosciences)	Président du comité
Pr FADIGA KANVALY	(Education)	Conseiller
Pr TANO Jean	(Psychologie)	Conseiller
Pr Alain SISSOKO	(Criminologie)	Conseiller
Pr MAMA OUATTARA	(Economie / Gestion)	Conseiller
Pr BLEOU Martin	(Droit / Sciences Po.)	Conseiller
Pr BAHA BI YOUZAN	(Sociologie)	Conseiller
Pr SERI BAILLY	(Lettres / Langues)	Conseiller
Pr BIAKA ZASSELI Ignace	(Philosophie)	Conseiller
Pr EKANZA Simon-Pierre	(Histoire)	Conseiller
Pr Jérôme ALOKO-N'GUESSAN	(Géographie)	Conseiller
Dr TRAORE Sibiri	(Génie Mécanique)	Directeur de publication
Pr GBONGUE Jean-Baptiste	(Education)	Directeur de communication

## COMITE DE LECTURE

### SCIENCES DE L'EDUCATION

- [1] **Pr FADIGA KANVALY.** Professeur Titulaire des Sciences de l'Education Ecole Normale Supérieure; Abidjan (Côte d'Ivoire)
- [2] **Pr TOLLAH Hippolyte.** Professeur Titulaire des Sciences de l'Education Université du Québec à Trois-Rivières; Québec (Canada).
- [3] **Pr KAZADI Corneille.** Professeur Titulaire des Sciences de l'Education Université du Québec à Trois-Rivières; Québec (Canada).
- [4] **Pr AKA Adou.** Maître de Conférences à l'Institut de Recherche, d'Enseignement et d'Expérimentation en Pédagogie. Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [5] **Pr Adao. G. FERREIRA DO NASCIMENTO.** Professeur Titulaire des Sciences de l'Education. Université Agostinho Neto (Angola).
- [6] **Pr GAUTHIER Roberto.** Professeur Titulaire des Sciences de l'Education et de Psychologie. Université du Québec à Chicoutimi (Canada).
- [7] **Pr BONNEAU Gilles Adrien.** Professeur Titulaire des Sciences de l'Education Université du Québec à Chicoutimi (Canada).
- [8] **Pr GBONGUE Jean-Baptiste.** Maître de Conférences à l'Institut Pédagogique National de l'Enseignement Technique (IPNETP), Abidjan (Côte d'Ivoire).

### PSYCHOLOGIE

- [9] **Pr BASSITCHE Adrien.** Maître de Conférences de Psychologie Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [10] **Pr TANO Jean.** Professeur Titulaire de Psychologie Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [11] **Pr KOUDOU Opadou.** Psychologue, Maître de Conférences des Sciences de l'Education Ecole Normale Supérieure, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [12] **Pr LUABA KAPIEKO Albert.** Maître de Conférences en Andragogie Directeur du Groupe ESTAM, Abidjan (Côte d'Ivoire).

**ARTS ET COMMUNICATION**

- [13] **Pr GIRARD LUC.** Professeur Titulaire au département de Loisirs et Communication Sociale; Université du Québec à Trois-Rivières; Québec (Canada).
- [14] **Pr BOISVERT Daniel.** Professeur Titulaire au département de Loisirs de Communication Sociale; Université du Québec à Trois-Rivières; Québec (Canada).
- [15] **Pr ROYER Chantal.** Professeur Titulaire au département de Loisirs et Communication. Sociale; Université du Québec à Trois-Rivières; Québec (Canada).

**PHILOSOPHIE**

- [16] **Pr BIAKA ZASSELI Ignace.** Professeur Titulaire de Philosophie Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [17] **Pr BAMBA Lou Mathieu.** Maître de Conférences de Philosophie Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [18] **Pr Yao Edmond KOUASSI.** Maître de Conférences de Philosophie Université Alassane OUATTARA; Bouaké (Côte d'Ivoire).

**CRIMINOLOGIE**

- [19] **Pr SISSOKO Alain.** Professeur Titulaire de Criminologie UFR de Criminologie; Université de Cocody (Côte d'Ivoire).

**SOCIOLOGIE**

- [20] **Pr BAH BI YOUZAN.** Maître de Conférences à l'Institut d'Ethno-Sociologie Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [21] **Pr IBO Jonas.** Maître de Conférences à l'Institut d'Ethno-Sociologie Université d'Abobo-Adjamé; Abidjan (Côte d'Ivoire).

**ANTHROPOLOGIE**

- [22] **ESSANE Séraphin.** Directeur de Recherche; Institut des Sciences Anthropologiques du Développement; Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).

**SCIENCES ECONOMIQUES ET GESTION**

- [23] **Pr OUATTARA Mama.** Professeur Titulaire de Sciences Economiques Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [24] **Pr SEKA Pierre Roche.** Maître de Conférences de Sciences Economiques Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [25] **Pr Sylvain ELOI DESSY.** Professeur Agrégé de Sciences Economiques Université Laval; Québec (Canada).
- [26] **Pr Patrick GONZALEZ.** Professeur Agrégé de Sciences Economiques Université Laval; Québec (Canada).

**SCIENCES JURIDIQUES ET POLITIQUES**

- [27] **Pr BLEOU Martin.** Professeur Titulaire de Droit Public et Sciences Politiques Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [28] **Pr Papa Ibrahima SECK.** Professeur Titulaire de Droit et Sciences Politiques Antony – Paris Sud, (France).

**LETTRES ET CIVILISATIONS**

- [29] **Pr KOUADIO N'GUESSAN Jérémie.** Professeur Titulaire de Linguistique Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [30] **Pr SERI BAILLY.** Professeur Titulaire d'Anglais Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [31] **Pr KOUI Théophile.** Professeur Titulaire d'Espagnol Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [32] **Pr KOUAKOU KOFFI.** Maître de Conférences d'Espagnol Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [33] **Pr GNEBA KOKORA Michel.** Professeur Titulaire de Lettres et Civilisations Allemandes; Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).

**HISTOIRE**

- [34] **Pr EKANZA Simon-Pierre.** Professeur Titulaire d'Histoire Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [35] **Pr KOUAME AKA.** Maître de Conférences d'Histoire Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [36] **Pr Louis Edouard SETTIE.** Maître de Conférences d'Histoire Université de Cocody; Abidjan (Côte d'Ivoire).

**GEOGRAPHIE**

- [37] **Pr Jérôme ALOKO N'GUESSAN.** Directeur de Recherche (CAMES) de Géographie. Institut de Géographie Tropicale, Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire)
- [38] **Pr ATTA KOFFI Lazare.** Maître de Recherche (CAMES) de Géographie Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).
- [38] **Pr Joseph P. ASSI KAUDJHIS.** Maître de Conférence (CAMES) de Géographie Université de Cocody, Abidjan (Côte d'Ivoire).

## INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

**Langue de publication.** Tout manuscrit soumis pour publication doit être rédigé en Français ou en Anglais.

**Mise en page et présentation du manuscrit.** Chaque manuscrit doit être mis en page selon les indications suivantes :

- Format : A4
- Orientation : Mode portrait
- Caractère : Times New Roman
- Taille : 12
- Interligne : Simple
- Marges : **2,5 cm** : haut, bas, et **2,5 cm** : droite, gauche

**Le titre** de l'article doit être rédigé en gras, taille 14 et centré au début de la première page. Il doit être suivi des noms et adresses des auteurs également en gras, mais en taille 12. Chaque auteur doit fournir son adresse complète, y compris le nom de l'institution dans laquelle il travaille et son **E-mail**.

**Le résumé** (*abstract* en Anglais) et **les mots clés** (*key words* en Anglais) doivent être distingués du corps de l'article par une écriture en *italique*.

Les mots clés doivent figurer en bas du résumé.

Le résumé et les mots clés doivent être rédigés simultanément en Français et en Anglais.

**L'introduction** doit être assez détaillée pour fournir avec précision et sans ambiguïté des informations sur le contexte de la recherche, la problématique et les objectifs visés par la recherche. Il doit aussi donner un aperçu des résultats actuels obtenus et présentés dans l'article. A la lecture de l'introduction, on doit avoir un schéma logique de la démarche suivie pour mener à bien le travail présenté.

**Le corps** du texte doit être présenté en plusieurs sections titrées en gras et disposées dans un ordre logique qui facilite la compréhension du travail.

**Le style littéraire** doit être simple, avec des phrases concises dans la mesure du possible. Les termes utilisés et les explications doivent donner plus de précision pour faciliter la lecture et la compréhension du travail.

**Les figures et tableaux** doivent être bien illustrés et numérotés de façon séquentielle dans l'ordre de leur apparition dans le texte. **Les légendes** relatives aux figures doivent être disposées à côté de celles-ci pour éviter des difficultés d'interprétation.

**Les graphiques et dessins** doivent être réalisés avec la plus grande clarté possible pour faciliter leur lecture et leur exploitation. Les gros plans de dessin doivent être réduits au plus petit format possible. A défaut, ils peuvent être fournis au format normal mais plié en A4.

**Les photographies** en noir et blanc ou en couleur doivent être scannées et insérées directement dans le texte.

**La conclusion** doit faire un rappel des principaux résultats obtenus et des avantages qui en découlent. Elle doit aussi évoquer les perspectives de la recherche en mettant l'accent sur les pistes de solutions.

**Les références.** Les noms des auteurs seront mentionnés dans le texte avec l'année de publication, le tout entre parenthèses. Les références doivent être listées à la fin du manuscrit de la façon suivante :

- **Journal** : noms et initiales des prénoms de tous les auteurs, année de publication entre parenthèse, titre complet de l'article en gras et en italique, nom complet du journal, numéro et volume, les numéros de la première et de la dernière pages;
- **Livres** : noms et initiales des prénoms des auteurs, année de publication entre parenthèse, titre complet du livre en gras et en italique, éditeur, maison et lieu de publication;
- **Proceedings** : noms et initiales des prénoms des auteurs, année de publication entre parenthèse, titre complet de l'article et des proceedings en gras et en italique, maison et lieu de publication, les numéros de la première et dernière pages.

[1] **C. Zhu and F. W. Paul**, (2005); *A Fourier series neural network and its applications to system identification*. Journal of Engineering for Industry, Transactions of the ASME, N°3, Vol. 11, c 125-139.

[2] **Georges Morin**, (1974); *Physiologie du système nerveux central*; Masson et Cie, Editeurs, 120 Boulevard St-Germain, Paris-VI<sup>e</sup>.

**La procédure de lecture et d'acceptation.** Chaque manuscrit est soumis à un ou plusieurs lecteurs spécialisés. Les auteurs reçoivent les commentaires écrits des lecteurs. Il leur est donc notifié par la même occasion l'acceptation ou le rejet de leur contribution. Le manuscrit accepté doit être envoyé au service de la rédaction du journal par E-mail en attachement (après correction si nécessaire).

**Le nombre de pages** du manuscrit doit être de six au minimum, compte tenu du format A4.

**Les tirés à part** sont fournis sur commande contre paiement.

**PSYCHOLOGIE**

# PSYCHOLOGIE NAÏVE ET PRISE DE RISQUE DANS LA CONDUITE AUTOMOBILE CHEZ LES CHAUFFEURS DE TAXI « WORO-WORO » D'ABIDJAN

**YAO Ngoran Hubert**

Département de Psychologie  
Université Félix Houphouët Boigny (Abidjan - Côte d'Ivoire)

## **Résumé**

*Les accidents de circulation routière constituent un véritable problème de sécurité publique à Abidjan. Ainsi, se justifie l'intérêt de la présente étude. Celle-ci tente d'expliquer la prise de risque au volant dans la circulation routière par la psychologie naïve des conducteurs. A cet effet, nous avons constitué un échantillon de 400 conducteurs de taxis communaux communément appelés « woro-woro ». A ces sujets, est administré un questionnaire. Les données collectées sont traitées au moyen de la technique statistique du khi carré. Celle-ci révèle que les conducteurs qui croient au contrôle divin dans leur conduite automobile adoptent des comportements d'insécurité au volant plus fréquents que ceux de leurs homologues qui ne croient pas à un tel contrôle.*

**Mots clés :** *Croyance, contrôle divin, comportement d'insécurité, conducteur routier, taxi.*

## **Abstract**

*Road traffic accidents are a real public safety problem in Abidjan. Thus, the interest of this study is justified. It tries to explain the risk-taking of drivers in road traffic by the naive psychology of drivers. To this end, we have compiled a sample of 400 communal taxi drivers commonly known as "woro-woro". A questionnaire is administered to these subjects. The data collected are processed using the statistical technique of khi square. It reveals that drivers who believe in divine control of their driving behavior are more likely to engage in unsafe driving behaviors than their counterparts who do not believe in such control.*

**Key words :** *Belief, divin control, insecurity, behavior, road driver, taxi.*

## **Introduction**

Dans un monde caractérisé par la mondialisation et la globalisation des économies, les politiques sont axées sur le développement économique des nations. Les populations en quête d'un mieux-être migrent vers les grandes agglomérations. Cet exode occasionne la mise en place de plans d'urbanisation.

Dans cette politique d'urbanisation, des entreprises de transport à capitaux publics sont créées afin de faciliter le déplacement des populations. L'insuffisance des moyens étatiques dans l'exécution convenable de cette tâche va engendrer la libéralisation de ce secteur. Ainsi, verront le jour de nombreuses entreprises de transport à capitaux privés mettant à la disposition du public des autobus, minicars, mototaxis et taxis communaux etc. Ces derniers, confinés au départ dans les quartiers périphériques d'Abidjan, prennent de l'ampleur au fil des ans. Ils se sont « imposés » dans toutes les communes du District. D'après l'Office de sécurité routière (OSER, 2018), les taxis communaux transportent, pour 18 000 véhicules, entre 1 et 2 millions

de personnes par jour. Mais, la plupart de ces véhicules souffrent, écrit Kouabenan (1990), d'une carence de maintenance. Ce sont souvent des véhicules d'occasion usagés en raison de leur âge.

En dehors de ces problèmes liés à la maintenance, les conducteurs de woro-woro font courir des risques de divers ordres. Kouabenan et Guyot (2004) précisent que ces risques sont liés à l'indiscipline des conducteurs qui ne manifestent aucune considération pour les dispositions réglementaires de la circulation routière. A cette indiscipline, s'ajoute l'insouciance de leur responsabilité en tant que conducteurs. D'après l'OSER (2018) les conducteurs de « woro-woro » sont les plus indisciplinés du réseau routier. Ils sont à la base de nombreux embouteillages mais aussi de plusieurs accidents de la circulation. Pour preuve, il a été enregistré en 2018 au niveau d'Abidjan, près de 5 096 accidents dont 9 518 blessés et 210 tués (OSER, op.cit.).

Le secteur des transports urbains regroupe divers modes de déplacement. Nous pouvons affirmer que la part des taxis communaux est élevée. Elle représente environ 24% soit le quart (1/4) des accidents contractés à travers la ville d'Abidjan (OSER, op.cit.).

Face à la persistance et à l'augmentation du nombre de décès liés aux accidents malgré la réglementation et les actions de prévention, la situation reste préoccupante. En effet, le nombre de décès qui oscillait entre 100 et 150 morts au cours de la décennie allant de 2005 à 2015 chaque année à Abidjan a évolué d'environ 200 décès depuis 2018 (OSER, 2020). Aussi, une question se pose-t-elle : comment s'explique le comportement à risque chez les automobilistes? Autrement dit, quels sont les facteurs susceptibles d'expliquer ces comportements si tel est que la conduite automobile obéit à des règles apprises et connues de tous?

Tel est le sens de la présente recherche qui s'attache à tenter une explication des comportements des prises de risque par la psychologie naïve des conducteurs.

## **1. Problématique**

Le transport notamment celui des taxis communaux représente une activité importante dans la vie moderne. Nous y sommes contraints par notre travail, par notre façon de nous loger et par l'évolution de notre niveau de vie. Ainsi, posséder, emprunter ou même conduire un véhicule est devenu plus qu'une nécessité. Il existe des professions dont l'exercice est impossible si l'on ne détient pas un permis de conduire. L'automobile est présente dans l'existence quotidienne de tous.

Mais, avec le développement et la modernité, certaines conduites sociales laissent place à un automatisme qui incite les sujets à ignorer certaines règles socialement partagées. La vie moderne plonge les individus dans une situation d'urgence se traduisant par un empressement dans leurs activités quotidiennes.

Dans cette « course contre la montre », les automobilistes de « woro-woro » se luttent les passagers. Cette cohabitation difficile et à risque entre usagers de la route est la cause de plusieurs accidents de la circulation à Abidjan dont les populations payent un lourd tribut. Les « woro-woro » sont des taxis communaux souvent intercommunaux de cinq places y compris celle du conducteur. Ils présentent un intérêt essentiel pour nombre de personnes. Compte tenu du coût relativement élevé du véhicule automobile pour plusieurs ménages nombreux

sont ceux qui empruntent ces véhicules de transport, pour assurer leur déplacement sur des distances plus ou moins longues. Il s'agit d'un mode de transport payant dont le but est d'assurer, dans un même véhicule automobile, le déplacement de plusieurs individus. D'après l'OSER (2018) la tendance en valeur absolue des statistiques en Côte d'Ivoire est de 6 000 accidents avec 600 tués en moyenne entre 2000 et 2013. Depuis 2014, cette proportion est passée à 10 000 accidents occasionnant plus de 900 morts par an avec un coût de réparation évalué à 6 milliard.

Ces statistiques indiquent que les accidents de la route demeurent un véritable problème de sécurité publique et revêtent un caractère inquiétant, les efforts consentis par les structures en charge ne produisant pas les résultats escomptés. Alors que, pour chaque personne tuée, blessée ou rendue infirme par un accident de la circulation, tout un ensemble d'autres personnes y compris la famille et l'entourage de l'intéressé sont profondément affectées. En outre, il est impossible d'attribuer une valeur à chaque vie humaine perdue ou à chaque souffrance endurée et d'additionner ces valeurs pour calculer un chiffre rendant compte du coût social, psychologique et économique des accidents de la circulation ainsi que des traumatismes qu'ils occasionnent (Peden et al, 2004).

Au niveau de la victime, outre la souffrance physique, l'accident peut occasionner un handicap physique ou traumatique, source de difficultés sociales accrues comme le chômage, la baisse de salaire, les difficultés d'insertion professionnelle, la mobilité sociale et géographique difficile ou compromise, la baisse de l'estime de soi, si l'on en croit Kouabenan (2004). Déjours (1996) en décrit diverses autres manifestations : la perte d'autonomie et une forte dépendance sociale, la dépression, l'irritabilité, etc. De même, les parents de la victime d'un accident sont souvent malheureux et matériellement livrés à eux-mêmes lorsque cette dernière est le principal pourvoyeur économique de la famille. Sa disparition brutale contrarie, non seulement, les objectifs de la famille, mais suscite également une forte émotion et une importante dépense psychologique.

En outre, l'accident est source de dépenses et d'un manque à gagner considérable : coûts médicaux et sociaux avec les services d'urgences (pompiers, Samu, soins médicaux et pharmaceutiques), coûts funéraires en cas de décès. S'y ajoutent les coûts matériels liés à l'endommagement des véhicules, aux dégâts causés au domaine public ou privé, aux personnes impliquées et aux frais divers liés à l'éloignement du lieu d'accident ainsi que les frais généraux tels que les charges de police, de gendarmerie, d'experts et de justice. Sur ces problèmes, se greffent ceux des effets négatifs sur l'environnement comme la consommation de précieuses ressources d'énergies, des émissions de polluants atmosphériques et des nuisances sonores.

Cette réalité est systématisée par Kouabenan (1990) quand il soutient que ces comportements sont favorisés par les représentations et les croyances des automobilistes.

La théorie de l'action raisonnée de Fishbein et Ajzen (1975) aide à cerner cet impact de la psychologie naïve sur les comportements à risque chez les conducteurs de taxis « woro-woro ». Elle établit un lien entre, d'une part, les croyances, attitudes, normes, intentions et, d'autre part, les comportements des individus. D'après cette théorie, les actes d'un sujet sont déterminés par son intention comportementale à les adopter. Celle-ci est elle-même conditionnée par l'attitude du sujet et les normes subjectives relatives aux comportements concernés. Cela peut se traduire sous la forme de cette égalité : Intention comportementale = Attitude + Normes subjectives.

D'après la théorie de l'action raisonnée, l'attitude d'un individu envers un comportement résulte du produit de ses croyances relatives aux conséquences de ce comportement et de l'évaluation de ces conséquences. Les croyances désignent la probabilité subjective de l'individu sur le fait qu'effectuer un comportement particulier produira des résultats spécifiques.

Ce modèle théorique se base sur le postulat que des stimuli externes influencent les attitudes en modifiant la structure des croyances de l'individu. Il soutient également que l'intention comportementale est aussi placée sous la dépendance des normes subjectives qui émanent elles-mêmes des croyances normatives de l'individu et de sa motivation à se plier aux normes.

En nous référant à cette théorie, nous pouvons considérer que la prise ou non de risque routier peut être due aux attitudes et perceptions des conducteurs. L'attitude de ces derniers envers les mesures de sécurité peut s'expliquer par leurs croyances sur celle-ci et les conséquences perçues de leurs comportements à ce sujet. Autrement dit, si un automobiliste attribue les accidents à un esprit maléfique ou à Dieu, il est possible qu'il se réfère à cette croyance pour agir lorsqu'il est exposé aux risques routiers. Cette croyance peut l'amener à privilégier des pratiques mystico-magiques et se sentir protégé de ces esprits maléfiques et à négliger certaines règles élémentaires de la sécurité routière. De même, le fait qu'une personne croit que Dieu contrôle les situations de conduite dangereuses dans lesquelles elle peut être impliquée peut la pousser à expliquer les accidents par des situations qui échappent à son contrôle et à prendre des risques. Si un chauffeur de « woro-woro » croit que Dieu contrôle les situations à risques, il se persuadera qu'il ne sert à rien de prendre des précautions parce qu'on ne peut rien contre la volonté de Dieu.

L'incidence de la psychologie naïve sur l'insécurité routière chez des automobilistes va dans le sens des conclusions de certains travaux scientifiques. Ainsi, l'effet des croyances fatalistes sur la perception du risque, sur l'explication des accidents et sur les comportements face aux risques est attesté par Kouabenan (1998). L'auteur invite 553 usagers ivoiriens de la route à compléter un questionnaire comportant une échelle de fatalisme et une autre de prise de risque. Ses résultats montrent que les croyances fatalistes favorisent une explication des accidents par des causes externes (infrastructures, génies, sorts).

De son côté, Nguetsa (2012) réalise une étude sur la prise de risque routier chez les usagers et agents du trafic routier Camerounais. Il cherche à savoir comment les croyances peuvent affecter les explications et le comportement des usagers et agents du trafic routier sur un échantillon de 525 conducteurs au Cameroun. Les résultats révèlent qu'une forte adhésion aux pratiques culturelles (lavage de malheurs par exemple) et au contrôle perçu de Dieu sur les situations dangereuses prédit une forte capacité à affronter les situations dangereuses de trafic et une forte tendance à l'adoption des comportements non sécuritaire.

Les considérations précédentes nous confortent dans nos vues sur le rôle de la psychologie naïve dans la manifestation des comportements d'insécurité routière chez les conducteurs de taxi « woro-woro » d'Abidjan. Elles nous conduisent à émettre l'hypothèse de travail suivante : *« Les conducteurs qui croient au contrôle divin dans leur conduite automobile manifestent des comportements d'insécurité au volant plus fréquents que ceux de leurs pairs qui ne croient pas à un tel contrôle ».*

La vérification de cette hypothèse oblige à l'adoption d'une méthodologie adaptée à l'étude quantitative ainsi engagée.

## 2. Méthodologie

La démarche méthodologique utilisée pour le recueil d'informations sur le terrain s'articule autour de trois axes essentiels. L'un de ceux-ci s'attache à définir opérationnellement les variables de la recherche. L'autre se consacre à la construction de l'échantillon d'étude. Le dernier concerne la présentation et l'administration du matériel.

### 2-1. Description des variables

Les variables impliquées dans cette recherche sont de deux ordres : une variable indépendante, la psychologie naïve, et une variable dépendante, la prise de risque routier.

Le concept de psychologie naïve est à rapprocher de celui de psychologie implicite. Il décrit les appréciations ou les observations empiriques de caractère personnel ou subjectif que le sujet fait d'un objet, d'une situation ou d'un individu. Il renvoie, donc, à une dimension fortement tributaire des affectes et des idées sensibles c'est-à-dire celle relevant fondamentalement des organes de sens. Il procède ainsi par déduction systématique à partir de la manière propre à l'individu de penser et de sentir le monde. La psychologie naïve n'ayant aucune base objective ou vérifiable s'oppose, donc, à la psychologie scientifique qui, elle, a un caractère objectif puisque reposant sur des connaissances acquises, vérifiables ou démontrables.

La psychologie naïve est exprimée dans le présent travail, par la croyance en des divinités (Dieu ou des forces mystiques). Cette variable est de nature qualitative et admet deux modalités : les automobilistes croyants et non croyants au contrôle divin. Les automobilistes croyants au contrôle divin sont des sujets qui accordent une grande importance aux causes externes dans la manifestation des phénomènes de la vie. Ils perçoivent les événements de la vie qui leur surviennent comme résultant de la chance ou de la malchance. Ils attribuent les accidents de circulation aux facteurs hors de contrôle du conducteur. Alors, ils s'enferment dans des prières ou des pratiques mystiques pour se protéger.

En revanche, Les automobilistes non croyant au contrôle divin reconnaissent que leurs comportements déterminent les événements qui leur arrivent. Ils accordent moins d'importances aux causes extérieures et se montrent plus internes dans leur analyse des situations de la vie. Dans le contexte automobile, ils expliquent la survenue d'un accident de circulation par des facteurs internes impliquant la responsabilité ou la prise d'initiative du conducteur. Il s'agit des sujets qui sont très vigilants, sur leurs faits et gestes au volant. En clair, ils ne croient pas qu'on puisse éviter les accidents ou les situations de conduite à risque par des pratiques religieuses ou mystiques.

La variable dépendante de cette étude, la prise de risque, désigne un ensemble de comportements volontaires dont l'issue est incertaine ou susceptible d'engendrer des conséquences négatives. Par rapport à leurs écarts de conduite au code de la route, certains automobilistes peuvent être considérés comme prenant des risques élevés et d'autres des risques faible. Les premiers ont tendance à rouler sans respecter les mesures de sécurité. Les seconds conduisent leur véhicule en appliquant les règles de sécurités prescrites par le Code de la route.

## 2-2. Echantillon

L'étude se déroule dans le district d'Abidjan précisément dans les gares routières abritant les taxis « woro-woro ». Il s'agit des gares les plus affluentes. C'est-à-dire, celles qui permettent de toucher un grand nombre de conducteurs.

La population d'étude est constituée des conducteurs de « woro-woro ». Ces sujets forment une entité hétérogène. Ils sont de diverses tranches d'âges, des deux sexes, de différents niveaux socioculturels et d'origines socio-économiques variées.

Conduire une étude sur une telle population expose les résultats à des biais méthodologiques liés à la multiplicité des différences entre automobilistes à même de mêler leurs effets (indésirables) à celui (recherché) de la variable indépendante retenue. Aussi, avons-nous extrait de cet ensemble parent un échantillon grâce à la technique d'échantillonnage à deux degrés, stratifié et sur place.

Dans l'échantillonnage stratifié, nous avons subdivisé la population en strates pertinentes, déterminé la proportion de chaque strate, défini la taille de l'échantillon.

L'échantillonnage sur place nous a permis de sélectionner les individus sur leur lieu de travail, pendant les heures de pauses, dans leurs réfectoires, avant ou après le déjeuner et souvent aux heures de descentes.

La structure de notre échantillon comporte 400 sujets répartis en deux groupes, les automobilistes croyants au contrôle divin et ceux non croyants au contrôle divin équivalents par rapport aux variables parasites suivantes : le genre, l'âge, le niveau socioculturel, l'ancienneté dans la conduite, le temps de repos, le statut de conducteur et l'ancienneté du permis. Plus précisément, les sujets de ces groupes sont du niveau d'études primaire, du genre masculin, ils sont âgés d'environ 27 ans, ont une ancienneté de deux (2) ans dans la conduite automobile, sont recrutés avec un revenu mensuel fixe et disposent d'au moins deux jours de repos par semaine.

## 2-3. Matériel

Nous avons eu recours au questionnaire comme technique de recueil des données. Il est élaboré après une enquête préliminaire constituée d'un entretien semi dirigé réalisé auprès de 40 conducteurs de « woro-woro » pour recenser les diverses opinions possibles de ces derniers sur la prise de risque routier et les causes des accidents.

Les items ainsi obtenus sont soumis à la méthode des juges et une cote d'ambiguïté est calculée pour chacun d'eux. Ceux jugés ambigus sont supprimés, remplacés ou reformulés.

Le questionnaire définitif comprend trois volets :

- Un relevé de caractéristiques personnelles : âge, genre, niveau socioculturel, ancienneté dans la conduite, temps de repos, ancienneté du permis etc.;
- Une échelle binaire ayant deux niveaux de réponse « oui » et « non » elle comprend (24) items. Elle s'inspire de celle de Goggin et al. (2007) sur le contrôle perçu de Dieu relatif aux comportements à risque;

- Une échelle d'évaluation du comportement de prise de risque routier de type Likert; elle comprend quatre degrés : Toujours, Souvent, Rarement, Jamais. Elle dérive également de la (DBQ) (Driving Behaviour Questionnaire) de Reason, Manstead, Stradling, Baxter et Campell développée en 1990 pour appréhender les comportements inadaptés à la conduite automobile, elle totalise 46 items.

Ainsi élaboré, notre questionnaire est soumis aux participants. En effet, nous avons répertorié les sites susceptibles de regorger les automobilistes respectant nos critères de sélection précédemment élucidés. Les enquêtés répondent au questionnaire sur place.

Les données collectées sont exploitées pour en tirer les enseignements recherchés.

## Résultats

L'analyse du résultat de cette recherche s'effectue par rapport à l'hypothèse de travail émise (cf. Problématique). Elle résulte de l'application du critère de signification du khi carré aux données du terrain recueillies. Elle permet d'établir le tableau suivant.

**Tableau.** Répartition des fréquences de conducteurs selon leur croyance au contrôle divin et leur comportement de prise de risque

Croyance	Prise de risque fréquente	Prise de risque moins fréquente	Total
Automobilistes croyant au contrôle divin	194	6	200
Automobilistes non croyant au contrôle divin	89	111	200
<b>Total</b>	<b>283</b>	<b>117</b>	<b>400</b>

L'application de la technique statistique du khi carré ( $X^2$ ) aboutit à une valeur de 169,37 significative au seuil de probabilité 05. Elle indique, donc, une différence significative entre les fréquences comparées.

L'examen détaillé de ces fréquences éclaire sur le sens de cette différence. Il montre que la proportion de sujets ayant une prise de risque fréquente caractérisée par une croyance au contrôle divin (68,55% soit 194 sujets sur un total de 283 conducteurs) est supérieur à celle observée chez leurs homologues non croyants au contrôle divin (31,44% soit 89 sujets sur un total de 283 conducteurs). De même, la fréquence de conducteurs prenant moins de risque est plus élevée chez les sujets non croyants au contrôle divin (111 individus sur un total de 117 sujets soit 94,44%) que celle observée chez leurs pairs croyants au contrôle divin (6 sujets sur un total de 117 soit 5,12%).

Ce résultat confirme notre hypothèse de travail selon laquelle la croyance au contrôle divin occasionne une prise de risque fréquente alors que la croyance en ses propres capacités incite les automobilistes à prendre des risques moins fréquents. Il peut s'expliquer par la théorie de l'action raisonnée de Fishbein et Ajzen (cf. Problématique). En nous référant à cette théorie, nous pouvons retenir que les automobilistes qui croient en un contrôle divin dans leur conduite automobile sous-estiment leur responsabilité au volant. Ils surestiment les facteurs qui sont hors du contrôle humain comme le destin, la malchance, la colère de Dieu, les génies en quête

de sang ou de sacrifice. Rechercher prioritairement les causes des accidents du côté des forces surnaturelles lorsqu'un automobiliste croit au pouvoir de contrôle de Dieu traduit une manière de se rassurer qu'il n'aura pas un accident au hasard. Sa croyance peut constituer un moyen, pour le sujet, d'exprimer sa foi en Dieu et, de cette foi, tirer les bénéfices de sa protection. Dieu est considéré comme cette entité qui régule et contrôle tout ce qui échappe au contrôle humain. Lorsqu'un automobiliste explique les accidents de la route par des facteurs qui échappent à son contrôle, il se rassure à l'idée que Dieu contrôle ceux-ci et le protège des malheurs. Cette opinion justifie la raison pour laquelle les automobilistes régulièrement impliqués dans les accidents graves recherchent les causes dans des facteurs non contrôlables. Pour ces derniers, c'est certainement un miracle relevant de Dieu si les accidents qu'ils subissent ne leur sont pas fatals. De ce fait, ils pourraient encore compter sur un autre miracle de Dieu pour échapper à une situation de conduite accidentogène qu'ils rencontreraient dans le futur. Il n'est pas rare d'observer des automobilistes ou même des passagers qui, une fois à bord d'un véhicule, font des signes de croix, ou commencent à égrainer leurs chapelets en sollicitant, par des prières, la protection des forces occultes ou du tout puissant. Le contexte abidjanais, marqué par la naissance et la prolifération de nouvelles églises charismatiques, la forte adhésion des populations peut traduire un sentiment d'insécurité grandissant ainsi que le caractère anxiogène de l'environnement social. Il est à craindre que les conducteurs de « woro-woro » s'engagent de moins en moins dans des actions personnelles de sécurité et se consacrent aux pratiques religieuses (prière) dans l'espoir d'un miracle divin.

Outre la protection de Dieu, les automobilistes croyants au contrôle divin se confient à des êtres spéciaux ou supérieurs qui les préparent mystiquement contre les accidents, dangers, et autres menaces quotidiennes. Pour garantir leur immunité, ils leur servent des bagues, des ceintures de sécurité, des talismans et autres grigris. Tous ces pouvoirs mystiques donnent à l'automobiliste croyant au contrôle divin une illusion d'invulnérabilité contre les risques routiers. Alors, il conduit son véhicule sans tenir compte des mesures sécuritaires prescrites par le code de la route. En d'autres termes, sa conduite automobile ne souffre d'aucune précaution ni analyse. Il ne se méfie de rien et nie sa responsabilité dans tout événement négatif pouvant lui survenir.

En outre, les conducteurs qui développent des croyances superstitieuses attribuent leur forfait à des sorts qui leur sont lancés par un tiers jaloux ou à l'œuvre des forces occultes que l'on a refusé d'adorer. Pour ces sujets, tant qu'il n'y a pas de contentieux entre ces forces mystiques et leurs « poulains », ceux-ci ne peuvent rien subir car les accidents de circulation ne sont que le prix à payer à une désobéissance. En clair, nous sommes dans un environnement où la plupart des événements qui nous arrivent est toujours imputé à l'autre. Ainsi, la compréhension de circonstances malheureuses ne passe pas nécessairement par une sensibilisation de la communauté sur le code de la route, mais plutôt, par une explication du rapport au monde. La responsabilité individuelle est établie dans le rapport avec l'autre, cet autre qui a un pouvoir mystique. Elle est atténuée par le fait qu'il existe des situations que le pouvoir humain ne pourra jamais contrôler. La tendance de ces conducteurs à expliquer les accidents par des causes invisibles justifie leurs recours fréquents aux pratiques mystiques supposées conjurer le sort (sacrifices, cérémonies de purifications, consultation régulière des tradipraticiens et des marabouts etc.).

A l'opposé, les automobilistes non croyants au contrôle divin axent leurs raisonnements sur le concret et l'objectivité. Pour eux, l'accident de circulation peut découler des pannes mécaniques ou d'une erreur de conduite (mauvais dépassement, non-respect de la distance de sécurité, vitesse excessive...). Ils sont conscients de leurs faiblesses, évaluant les dangers à leur jus-

te mesure. Ils estiment que leur propre action détermine tout ce qui leur arrive dans la conduite automobile. Ainsi, ils évitent d'entreprendre des manœuvres ou des conduites à risque, c'est-à-dire des comportements de conduite susceptibles de mettre en danger leur propre sécurité. De cette manière, ils se donnent plus de chance d'éviter les accidents de circulation. Quand ils savent que telle ou telle manœuvre constitue une source de danger pour eux ou pour les autres usagers de la route, ils évitent de prendre des risques. Autrement dit, les automobilistes qui croient en leur propre capacité considèrent qu'un conducteur doit s'approprier les messages de prévention routière afin de parvenir à une conduite automobile sécuritaire. Leur sens de responsabilité routière est si développé qu'il leur permet d'accéder à un mode de fonctionnement cognitif plus prudent et rationnel sur les routes. Pour ces automobilistes, le fait de croire en eux-mêmes les conduit à prendre moins fréquemment de risque car faisant suffisamment attention au volant.

## Discussion

Cette étude vise à examiner l'effet de la psychologie naïve sur le comportement de prise de risque chez les conducteurs de « woro-woro ». Le résultat obtenu montre que les comportements de prise de risque dans la circulation routière sont significativement plus fréquents chez les automobilistes attachés au contrôle divin de leur véhicule et de leur vie que chez leurs homologues chez qui cette psychologie est absente. En d'autres termes, croire en des forces supérieures régissant ses activités expose à une prise de risque plus élevée que celle liée à la croyance en ses propres forces qui conduit à mieux respecter les règles de sécurité prescrites par le code de la route.

Ce résultat est corroboré par d'autres études. Quinot (1979) et Hewstone (1993) rapportent comment la prévention des accidents de la circulation en Europe est influencée, pour ne pas dire retardée, par les croyances fatalistes. Cela conforte l'idée que les accidents et autres catastrophes ne sont pas maîtrisables ou ne peuvent l'être circonscrit qu'à travers des pratiques mystiques ou religieuses (consultations de voyants ou de marabouts, prières, médailles protectrices du style médaille de Saint-Christophe en Occident, etc.). D'après Kouabenan (2001), alors que certains individus admettent l'inéluctabilité des risques, d'autres tendent à faire croire qu'un certain nombre de pratiques plus ou moins rituelles peuvent permettre de conjurer le sort et faire face aux situations de conduites dangereuses.

L'étude de Shaffer (1984) montre également que le fait de croire à l'inéluctabilité des accidents de la circulation semble agir comme un mécanisme de défense qui pousse les croyants à minimiser la responsabilité du conducteur dans la survenue des accidents de circulation et à privilégier les causes qui échappent à son contrôle (présence de génies sur les routes à la recherche de sang humain, envoûtement, esprit mauvais sur certaines routes etc.).

Spector et al. (2004) notent que les individus, dans les cultures collectivistes, exercent indirectement un contrôle sur les situations à travers des dispositifs culturels. D'après ces auteurs, la tendance à privilégier les explications situationnelles au détriment de celles d'ordre dispositionnel semble plus rependue dans les cultures collectivistes que dans celle de type individualiste. Cela justifie le recours fréquent à certaines pratiques culturelles pour conjurer le mauvais sort.

## Conclusion

L'objectif de cette recherche est de montrer que la psychologie naïve, caractérisée dans la présente étude par la croyance au contrôle divin, détermine la prise de risque routier chez les conducteurs de « woro-woro ».

Le résultat obtenu situe sur l'importance des croyances dans le management de la sécurité routière. Il ouvre une orientation sur la prévention des comportements de conduite à risque par des autorités compétentes. Dans le management de la sécurité routière, doivent être pris en compte les facteurs psychosociologiques liés aux conducteurs. Cela revient à ne pas occulter la prise en compte des risques routiers, représentations, croyances religieuses et culturelles chez les automobilistes. Les managers de la sécurité sont ainsi invités à élaborer et animer des campagnes de sensibilisation en vue de réduire la fréquence d'accrochages de véhicules, d'accidents de la circulation routière mortels et éloigner leurs lots d'handicapés, d'orphelins et de veufs tout en minimisant les ressources budgétaires étatiques et familiales consacrées aux soins médicaux et assistances diverses.

Cette sensibilisation viserait de même à supprimer ou atténuer l'illusion que les accidents de circulation sont l'œuvre des forces mystiques ou surnaturelles. Elle viserait, du coup, à responsabiliser les chauffeurs sur leur faute ou leur rôle dans les accidents pouvant leur survenir au volant. Alors, ils auraient une pleine conscience des maladresses comportementales à éviter et des gestes positifs à exécuter. Elle pourrait s'effectuer sous la forme de communication à large audience dans les masses medias, d'entretiens entre usagers de la route à travers des émissions radiophoniques et télévisuelles, d'affiches dans les gares routières et aux endroits où le trafic est des plus intenses, pouvait s'y ajouter des micros trottoirs et autres animations entre groupes qui auraient une portée plus profonde.

Sur un autre plan, des enseignements sur la sécurité routière et ses déterminants ne sont pas à négliger dans les auto-écoles voire dans certains niveaux du système éducatif notamment dans l'enseignement secondaire des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>nd</sup> cycles dont relève nombre de candidats aux permis de conduire. Cela situe l'importance des stratégies de prévention contre les risques de circulation routières.

D'autres actions peuvent être entreprises en direction des chauffeurs professionnels notamment dominés par des idées fatalistes. Elles lutteront contre celles-ci durant des programmes ou séances de recyclage qui leur seront destinés.

## Références

- [1] **Ajzen, I.** (1991). *The theory of planned behavior*. Organization behavior and human decision process, 50, 179-211.
- [2] **Chauchat, H.** (1995). *L'enquête en psychologie sociale*. Paris, PUF.
- [3] **Goggin, K., Malcarne, V. L., Murray, T. S., Metcalf, K. A., & Wallston, K. A.** (2007). *Do religious and control cognitions predict risky behavior? II. Development and validation of the Sexual Risk Behavior-related God Locus of Control Scale for adolescents*. *Cognitive Therapy and Research*, 31, 123-139.

- [4] **Hewstone, M.** (1993). *Représentation sociale et causalité*. Paris, PUF.
- [5] **Kouabenan, D. R.** (2009). *Role of Beliefs in Accident and Risk Analysis and Prevention*. *Safety Science*, 47 (2), 767-776.
- [6] **Kouabenan, D. R.** (2007). *Incertitude, croyances et management de la sécurité*. *Le Travail Humain*, 70, 271- 287.
- [7] **Kouabenan, D. R.** (1999). *Explication naïve des accidents et prévention*, Paris, PUF.
- [8] **Kouabenan, D. R.** (1990). *Les accidents de la circulation en côte d'ivoire, voies d'analyse et de recherches*. *Recherche, transport, sécurité*, 25, 29-38.
- [9] **Kouabenan, D. R., Guyo, J. M.** (2004). *Study of the causes of pedestrian accidents by severity*. *Journal of psychology in Africa*, 14 (2), 35-42.
- [10] **Ngueutsa, R.** (2012). *Croyance et comportement de sécurité des usagers et agent du trafic routier : une étude des perceptions et des explications naïves des accidents de la route au Cameroun*. Thèse de doctorat de psychologie, Université de Grenoble.
- [11] **O.S.E.R.** (2020). *Les accidents de la circulation*. Séminaire de réflexion sur la sécurité routière, Abidjan.
- [12] **Quinot, E.** (1979). *Le phénomène accident : essai sur l'évolution des idées et attitudes*. *Le travail humain*, 42, 87-104.
- [13] **Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., Campbell, K.** (1990). *Errors and violations on the roads : a real distinction?* *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- [14] **Shaffer, L. S.** (1984). *Fatalism as an animistic attribution process*. *Mind Behavior*, 5, 351-362.
- [15] **Spector, P., Sanchez, J. I., Siu, O. L., Salgado, J., & Ma, J.** (2004). *Eastern versus western control beliefs at work : An investigation of secondary control, socioinstrumental control, and work locus of control in China and the US*. *Applied Psychology: An International Review*, 53 (1), 38-60.