

**Année 2025, n°23**

**Décembre 2025**

**CIP**

**ISSN 2225-4986**

**CAHIERS IVOIRIENS DE  
PSYCHOLOGIE**

**Ψ**



**Éditions Universitaires  
de Côte d'Ivoire**

**Editions Universitaires de Côte d'Ivoire EDUCI**





**COMITE DE REDACTION**

**Directeur de publication :** EDUCI (Editions Univ. de Côte d'Ivoire)

**Rédacteur en chef :** TIEFFI Hassan Guy-Roger, Maître de Conférences

**Secrétaire de rédaction :** Dr BONY Koffi Nestor

**Membres :** Dr ACHI Essétchi Narcisse, Dr AKOSSI-MVONGO Marguerite

**Intendance :** Dr KOFFI Franck Gustave, Mme FANE Mariam

**COMITE SCIENTIFIQUE ET DE LECTURE**

**Président :** KANGA Kouassi Bruno Maître de Conférences

**Membres:**

- ASKA Kouadio, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- ACKAH YAO Mathilde EBLOUMI, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- NKELZOK Komtsindi Valère, Professeur Titulaire (Université de Maroua, Cameroun)
- DAGO AKRIBI AKA Hortense, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- OTEME Apolos Christophe, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- N'DOUBA Boroba François, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- AZOH François, Professeur Titulaire (ENS, Côte d'Ivoire)
- KEI Mathias, Professeur Titulaire (IREEP- Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- KOUDOU Opadou, Professeur Titulaire (ENS, Côte d'Ivoire)
- GOUBO Aka René, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- AKA kadjo René, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- BAKYONO/NABALOUM Rasmata, Maître de Conférences (Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso)
- DAGOU Denis, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire)
- N'GUEMA ENDAMNE Gilbert, Maître de Conférences (ENS, Gabon)
- BADOLO Bawala Léopold, Maître de Conférences (Université OUAGA I Pr KI-ZERBO, Burkina Faso)
- KOUAKOU Osséi, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire)
- YOUGBARE Sébastien, Maître de Conférences (Université Ouaga 1, Burkina Faso)
- TIEFFI Hassan Guy Roger, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny)

# **Cahiers Ivoiriens de Psychologie**

**ISSN 2225-4986**

Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI)

---

**Décembre 2025 - Numéro 23**

---

**Adresse postale :**

**BP V 34 Centre Ivoirien d'Etude et de Recherche en Psychologie Appliquée  
(CIERPA) Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY d'Abidjan Cécody**

**Téléphone : 00 225 07 48148244**

**Courriel : [cahierivoiriendepsychologie@yahoo.fr](mailto:cahierivoiriendepsychologie@yahoo.fr)**

# SOMMAIRE

<b>MENGOUA Placide, DJIESSI Eunice, MAKOUAM Nkamougni.</b> Climat de travail et souffrance psychologique du personnel de sante des hôpitaux de Yaoundé.....	6-21
<b>YAO N’Goran Hubert, YAPI Assamoi Omer.</b> Stratégie de coping et conduite à risque chez les motocyclistes de Bouaké.....	22-33
<b>WAKEU Martial Aimé.</b> Effet de la perception des cours en ligne sur la motivation des étudiants de la FSE de Yaounde1 à suivre ce mode de formation.....	34-63
<b>KOUASSI Ettie Silvie, KOUADIO Kouadio Antoine, N’TJAM Marie-Chantal.</b> Poly consommation de substances psychoactives et prise de risque en conduite automobile chez des conducteurs de minibus communément appelés « Gbaka » à Abidjan (Côte d’Ivoire).....	64-77
<b>Recommandations aux auteurs.....</b>	78-80



**STRATEGIE DE COPING ET CONDUITE A RISQUE CHEZ LES  
MOTOCYCLISTES DE BOUAKE (CÔTE D'IVOIRE).**

*COPING STRATEGIES AND RISKY BEHAVIOUR AMONG MOTORCYCLISTS IN  
BOUAKE (IVORY COAST).*

**YAO N'Goran Hubert**

Assistant de psychologie du travail et des organisations  
Université de Bondoukou (Cote d'Ivoire)  
Cel : (225) 0758671179/0566497781  
Mail : ngoranhubert88@gmail.com

**YAPI Assamoi Omer**

mail: assamoiyapi@gmail.com

---

**RÉSUMÉ**

Les accidents de la circulation constituent un problème de santé publique en Côte d'Ivoire. A Bouaké, bien que les motocyclistes déclarent maîtriser le code de la route, leurs comportements sont caractérisés par des conduites déviantes. Cette réalité justifie la présente recherche, qui tente d'expliquer la prise de risque chez les motocyclistes par les stratégies de coping. Pour atteindre cet objectif, un échantillon de 400 motocyclistes, dont l'âge est compris entre 20 et 25 ans, de sexe masculin a été constitué. A ces derniers, un questionnaire a été administré. Les données collectées ont été traitées au moyen de la technique statistique du test t de Student. Les résultats indiquent que les conduites imprudentes sont influencées par le coping émotionnel. Cela montre que la connaissance théorique des règles ne constitue pas en soi un gage de comportements responsables sur les routes.

**Mots-clés** : Stratégie ; Coping ; Conduite à risque ; Motocyclistes

**ABSTRACT**

*Traffic accidents are a public health problem in Bouaké. Although the participants claim to have mastered the highway code, their motorcycling behavior is characterised by deviant conduct. This reality justifies the present research, which attempts to explain risk-taking among motorcyclists in terms of psychosociological factors, in particular coping strategies. To achieve this objective, we selected a sample of 400 motorcyclists. A questionnaire was administered to them. The data collected were processed using the Student's t-test statistical technique. The results suggest that risk-taking behaviour is influenced by emotional coping. This shows that theoretical knowledge of the rules does not in itself a guarantee of responsible behavior on the roads.*

**Keywords:** Strategy; coping; risky behavior; motorcyclists

## **1. INTRODUCTION**

La crise politico-militaire survenue dans les années 2000 a induit une reconfiguration des systèmes de mobilité au sein de la ville de Bouaké. Cette période d'instabilité, caractérisée par la destruction des services étatiques et la désorganisation des moyens de transport formels a été rapidement comblée par l'émergence rapide d'un nouveau tissu économique informel, en l'occurrence les taxis motos (OSER, 2024). En l'absence de systèmes de transport efficaces et face à une demande croissante de mobilité, les jeunes sans emploi ou déscolarisés se sont orientés vers l'activité de transport par deux roues motorisées. Cette transition a fait de cette ville un pôle d'excellence pour les services de moto-taxi.

Cependant, les données statistiques de l'Office de Sécurité Routière (OSER, 2024) indiquent que ce mode de transport, à la fois essentiel et omniprésent, demeure l'un des plus risqués en matière de sécurité routière. Ces motocyclistes sont régulièrement impliqués dans des accidents souvent graves, voire mortels. À titre d'illustration, la ville de Bouaké a enregistré 1 607 accidents de circulation en 2024, 881 blessés et 36 décès. Selon l'Office de Sécurité Routière, les accidents impliquant les motos s'élèvent à 683 accidents, avec un bilan de 28 décès. En outre, ces données mettent en évidence un accroissement de 50% en ce qui concerne le nombre d'accidents, de 48% pour les blessés et de 2% pour les décès. L'analyse des causes de ces accidents révèle que la majorité d'entre eux, soit environ 95 % sont attribuables à l'action humaine, contre 5 % pour les autres facteurs tels que l'état des routes, les pannes techniques, etc. Les conséquences de cette réalité sont multifformes.

Au niveau de la victime, les lésions subies peuvent être graves, menant à des incapacités permanentes, voire au décès. Celles-ci entraînent des hospitalisations, des interventions chirurgicales et un besoin de rééducation intensif (Kouabenan et Guyo, 2004). En outre, ces séquelles peuvent se manifester par une perte d'autonomie partielle ou totale, altérant significativement la qualité de vie et la possibilité de réinsertion professionnelle (Arnberg et al., 2011 ; Fort et al., 2011 ; Dejoy, 1996). Au niveau psychologique, le stress intense généré par ledit évènement conduit au stress post-traumatique, à une dépression sévère ainsi qu'aux troubles anxieux (Barth et al., 2005 ; Kouabenan et Alladoum, 1997). Ces symptômes peuvent s'installer de manière durable, nécessitant une prise en charge psychologique adaptée.

Les proches de la victime sont, eux aussi, touchés par ce traumatisme. Ceux-ci subissent un stress lié à l'état de santé de leur proche . Lorsque les blessures sont graves, ils peuvent se voir attribuer la responsabilité de la prise en charge sanitaire, induisant, une augmentation de la charge physique et émotionnelle. Si au contraire, la victime décède et qu'elle était le principal soutien financier de la famille, les parents se retrouvent dans une situation de détresse économique (Kouabenan et Guyo, 2004). Aussi, ces personnes laissent derrière elles, des

orphelins, souvent dépourvus de soutiens économiques et sociaux. De fait, ces enfants sont exposés à diverses vulnérabilités : l'abandon scolaire, la délinquance juvénile, l'exploitation économique et/ou sexuelle. De plus, il se greffe des problèmes d'ordre psychologiques à long terme, tels que la dépression, la colère, l'anxiété, la tristesse et ont tendance à se replier sur eux-mêmes (Kouabenan et Alladoum, 1997). Cette situation représente, selon l'OSER (2024), un défi majeur pour l'Etat, qui est contraint de mobiliser des ressources importantes pour y faire face.

Parmi ces mesures, l'on note, la généralisation de la vidéo verbalisation, l'instauration du permis à point, la création d'une police spécialisée dans la sécurité routière. Dans le même ordre d'idées, des campagnes ciblant spécifiquement les motocyclistes sont menées par ladite institution. Elles mettent l'accent sur l'importance du port du casque ainsi que le respect des mesures de sécurités (OSER, 2024). Cependant, les efforts consentis par les autorités publiques ivoiriennes ne se traduisent pas encore par les effets escomptés. En effet, les comportements réels observés sont marqués par des prises de risque considérables (Kouadio et Fêtê, 2021 ; OSER, 2025).

Face à cette situation et en raison des conséquences négatives de ce comportement à risque, il convient d'en rechercher les causes pour mieux comprendre ce phénomène. Ainsi, plutôt que de réduire ces pratiques à de simples actes de déviance, notre étude cherche à savoir les logiques psychologiques qui les sous-tendent.

A ce sujet, plusieurs travaux scientifiques mettent en lumière le rôle des stratégies de coping dans ce comportement (Khorasani-zavareh et al., 2005 ; Barthe, 2015). La notion de coping théorisée par Lazarus (1984) s'avère essentiel pour comprendre les différentes stratégies psychologiques adoptées par ces motocyclistes dans un environnement comme Bouaké. En effet, dans leur approche transactionnelle, Lazarus et Folkman (1984) définissent le coping comme l'ensemble des efforts cognitifs et comportementaux mobilisés pour faire face à des exigences perçues comme dépassant les ressources personnelles.

Appliquée au contexte de Bouaké, cette notion se manifeste dans un environnement de circulation souvent difficile, caractérisé par un désordre routier, le racket des forces de sécurité, l'insuffisance d'infrastructures et une exposition constante aux dangers. Dès lors, certains conducteurs peuvent adopter des conduites à risque pour faire face au stress quotidien. En examinant les stratégies de coping, il est possible de comprendre comment ces contraintes psychosociales influencent le comportement de ces motocyclistes

La théorie de coping développée par Lazarus (1984), postule que les individus évaluent la menace perçue avant de mobiliser une stratégie d'adaptation. Il distingue à cet effet deux types de coping. L'un centré sur le problème et l'autre,

sur l'émotion (Lazarus & Folkman, 1984). Sous cet angle, un coping axé sur l'émotion peut conduire à une prise de risque exagérée, car ces motocyclistes sont persuadés de leur capacité à maîtriser la situation. En revanche, ceux dont le coping est centré sur le problème mettent en œuvre des stratégies fondées sur l'évitement qui a pour but de minimiser leur exposition au risque.

A ce propos, des études montrent que les conduites imprudentes ne sauraient être uniquement attribuables à l'impulsivité, mais à des stratégies de coping face au stress ou à la pression (Khorasani-zavareh et al., 2005 ; Barthe, 2015). En outre, Souza et al. (2018) établissent que les participants qui mettent en œuvre un coping centré sur le problème à résoudre sont susceptibles d'avoir des performances de sécurité plus élevées que ceux qui adoptent un coping centré sur les émotions. Les premiers demandent conseils aux supérieurs hiérarchiques pour faire face aux problèmes de sécurité. Alors que les seconds s'inscrivent souvent dans la consommation d'alcool, drogues et autres. Selon ces auteurs, le coping centré sur les émotions est généralement dysfonctionnel.

Toutefois, la plupart de ces études ont été réalisées dans d'autres pays où le contexte culturel diffère souvent de la Côte d'Ivoire. De même, très peu sont les travaux qui intègrent les facteurs psychologiques tels que le coping, et encore plus rares celles qui le font dans le contexte des motocyclistes. Ainsi, cette étude tente de répondre à la question suivante : Quelle est la relation entre les stratégies de coping et les comportements à risque des conducteurs de moto-taxi dans la ville de Bouaké ?

Questionner cette variable dans le contexte ivoirien, présente une pertinence à la fois scientifique et sociale. D'une part, cette étude vient combler les lacunes scientifiques, et d'autre part, elle propose des stratégies de prévention adaptées à nos réalités.

En vue de répondre à la question de recherche , nous formulons l'hypothèse de travail suivante :

- Les motocyclistes dont le coping est centré sur l'émotion prennent plus de risque à moto que leurs pairs manifestant un coping axé sur le problème à résoudre.

La vérification de celle-ci impose une démarche adaptée à l'étude quantitative.

## **2. MÉTHODOLOGIE**

La démarche méthodologique mise en œuvre pour la collecte d'informations sur le terrain s'organise autour de trois axes. Le premier s'efforce de définir opérationnellement les variables de la recherche. Le second porte sur la constitution de l'échantillon d'étude. Enfin, le troisième point abordé concerne la présentation et l'administration du questionnaire.

## **2.1- Description des variables de l'étude**

Cette recherche s'appuie sur deux types de variables : une variable indépendante correspondant aux stratégies de coping et une variable dépendante représentée par la prise de risque chez les deux-roues motorisés.

### *2.1.2- Variable indépendante*

Le coping désigne selon Lazarus (1984), un ensemble d'efforts cognitifs et comportementaux mis en œuvre pour gérer les exigences internes ou externes créées par la situation stressante. Il renvoie aux moyens qu'un sujet interpose entre lui et un évènement perçu comme étant menaçant. Autrement dit, il s'agit d'un processus attitudinal qui conduit les sujets à se sentir apte à mobiliser des moyens de protection face à une menace. Cette variable est de nature qualitative, avec deux modalités : le coping centré sur l'émotion et le coping centré sur le problème à résoudre.

On définit le coping centré sur l'émotion comme un regroupement d'efforts personnels dirigés vers des actions concrètes ayant pour but de transformer la relation entre l'individu et son environnement. Le sujet examine sa compétence à influencer sur la situation et à participer à son amélioration. Il est porté par la certitude qu'il détient toutes les connaissances, aptitudes et expériences indispensables pour affronter toute menace éventuelle liée à ses tâches professionnelles quotidiennes. Les menaces sont alors considérées comme des défis à surmonter ou des opportunités à exploiter.

Quant au coping centré sur le problème, il désigne un ensemble de stratégies qui orientent les efforts individuels vers la régulation de la détresse psychologique ou à réduire la réponse individuelle. Dans ce contexte, les efforts sont orientés vers la résolution active des situations génératrices du stress. Ces stratégies peuvent prendre la forme de pensées ou comportements visant à réduire ou à éliminer la source du stress. Le sujet estime qu'il ne dispose pas de capacités pour faire face à la situation. Par conséquent, il éprouve une certaine inquiétude qui le pousse à éviter le risque. C'est par exemple, le cas lorsque le sujet réévalue positivement ou objectivement la situation, s'auto-accuse, manifeste un comportement d'évitement, de peur de mettre en péril sa propre sécurité ou celle des autres.

Le coping est évalué à l'aide du questionnaire COPE, élaboré par Caver et al. (1989). Pour chaque sujet, deux scores globaux sont calculés : un score moyen de coping centré sur l'émotion et un score moyen de coping axé sur le problème. Si, le score de coping centré sur l'émotion est supérieur à celui du coping centré sur le problème, le motocycliste est classé dans le groupe « coping émotion ». Par contre, si le score de coping centré sur l'émotion est inférieur à celui du coping centré sur le problème, le sujet est classé dans le groupe « coping axé sur le problème ».

### *2.1.3- variable dépendante : prise de risque*

La prise de risque renvoie aux comportements des conducteurs des deux-roues qui violent les règles de conduite prescrites par le code de la route ivoirien. Il s'agit entre autres, des conduites à vive allure, le non-respect des règles de priorité ainsi que l'absence de port du casque...

Cette variable est de caractère quantitatif et exprime le degré d'exposition aux accidents de la circulation. Elle est évaluée par le MRBQ ou « Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire », un outil développé par Eliott et al. (2007). L'intervalle de variation des scores de cette échelle s'étend de 43 à 215. La note faible, s'élevant à 43 est associée à une prise de risque peu fréquente chez le motocycliste interrogé. En revanche, le score de 215 indique une fréquence élevée de comportements imprudents. Autrement dit, plus la note d'un motocycliste tend vers 43, moins ce dernier est considéré comme adoptant un comportement de conduite dangereux. Cependant, plus le score tend vers 215, plus le participant est considéré comme manifestant une prise de risque élevée.

Afin d'examiner les variables ci-dessus présentées, un échantillon de motocyclistes a été constitué. La sélection de ces derniers obéit à une démarche rigoureuse qu'il convient de présenter de manière à assurer la clarté de la présente étude.

## **2.2- Echantillon**

L'étude est réalisée dans la commune de Bouaké, plus précisément dans les gares où sont disponibles les motocyclistes. Il s'agit des gares qui enregistrent le plus grand nombre de conducteurs de deux-roues motorisées.

Ces participants se caractérisent par une grande diversité, aussi bien d'un point de vue sociodémographique que comportemental. Par exemple, ils présentent des différences en termes d'âge, d'ancienneté dans la conduite et de fréquence d'utilisation de la moto. Cette diversité montre le caractère hétérogène de cette population. Cette disparité représente certes une richesse pour l'analyse des données, mais risque également d'exposer les données à des biais méthodologiques. Ainsi, nous avons extrait de cet ensemble parent, un nombre défini de motocyclistes appelés échantillon, grâce à l'échantillonnage sur place. Dans l'optique d'assurer la représentativité des sujets interrogés, cette technique a été combinée à un échantillonnage temporel. Elle a consisté, dans le processus d'administration du matériel, à nous rendre dans différentes gares, et ce, à des moments également différents. Du coup, les participants ont été interrogés sur leur lieu de travail, pendant les heures de pause ou de descente.

Ainsi, notre échantillon est constitué de 400 motocyclistes résidants dans la ville de Bouaké. Ces sujets ont été répartis en deux groupes selon leur stratégie de coping. Il s'agit d'une part, de ceux dont le coping est centré sur l'émotion, et d'autre part, leurs homologues privilégiant un coping centré sur le problème à résoudre.

Ces groupes sont équivalents par rapport aux variables parasites suivantes : l'âge, le genre, année d'obtention du permis de conduire ; ancienneté dans la conduite ; le statut du conducteur ; le temps de repos. Plus précisément, les participants sont tous des hommes dont l'âge est compris entre 25 et 30 ans, mariés et ayant au plus quatre (4) personnes à charge. Ces derniers sont titulaires de la moto qu'ils roulent et justifient d'une ancienneté de deux (2) ans dans la conduite des engins à deux-roues motorisés. De même, ils bénéficient d'un temps de repos de deux jours par semaine.

Ce processus vise à contrôler des variables parasites afin d'assurer une comparaison entre ces deux groupes. En effet, il permet de mieux isoler l'effet du type de coping sur la prise de risque dans la circulation routière.

### **2.3- Matériel**

Dans le cadre de cette recherche, nous avons opté pour l'utilisation du questionnaire comme technique de collecte des données. La construction dudit instrument a débuté par un entretien semi-dirigé auquel ont participé cinquante (50) motocyclistes répondant aux critères précédemment évoqués. L'objectif de cette démarche est de recenser les diverses opinions de ceux-ci quant à la prise de risque sur la chaussée et les facteurs explicatifs des accidents.

Les informations recueillies à l'issue de cette étape permettent d'élaborer un projet de questionnaire organisé en trois rubriques : les caractéristiques socio-démographiques, la stratégie de coping et la prise de risque. Les items obtenus sont soumis à l'examen des juges, puis une cote d'ambiguïté est calculée. Ceux ayant une valeur supérieure ou égale à 50 sont reformulés et remplacés. Le questionnaire définitif comprend trois (3) volets :

- Un relevé de caractéristiques sociodémographiques : l'âge, le statut du conducteur, l'ancienneté dans la conduite ;
- Une échelle d'évaluation du coping. Elle dérive du questionnaire COPE qui comporte 28 items. Il s'agit d'un instrument de mesure de type Likert, c'est-à-dire un outil à réponses multiples où les participants indiquent leur degré d'accord ou de désaccord sur des affirmations. Ces modalités sont les suivantes : « je ne l'ai pas du tout fait » ; « je l'ai fait un tout petit peu » ; « je l'ai fait moyennement » ; et « je l'ai beaucoup fait ».
- Un outil d'évaluation des comportements de prise de risque. Elle est inspirée du « Motorcycle Rider Behaviour Questionnaire » d'Elliott et al. (2007), et comporte 43 items. C'est une échelle de type Likert comportant six (6) modalités de réponse : jamais, rarement, occasionnellement, souvent, fréquemment, toujours.

Conformément aux directives établies, le questionnaire est soumis aux participants. En effet, une analyse préalable a été effectuée afin d'identifier, sur les sites retenus, des endroits susceptibles de faciliter l'administration du

questionnaire, c'est-à-dire à l'écart des nuisances sonores comme les passants, les véhicules ou autres perturbations. Ils le remplissent immédiatement le questionnaire. Les informations recueillies sont analysées afin d'en extraire les enseignements souhaités.

### **3. RÉSULTAT**

**Tableau 1 :** comparaison des scores des motocyclistes selon le type de coping et la prise de risque dans la circulation routière.

Coping	Moyenne (m)	Ecart type (ö)	effectif (n)	t de Student	significativité
Centré sur l'émotion	76,65	3,99	200	8,91	p< .001
Centré sur le problème	70,32	7,41	200		
			400		

*Sources :* nos données

Le t calculé donne une valeur de 8,91, significative au seuil de probabilité  $p < 0,001$ . Cette observation met en évidence une différence significative entre les deux groupes comparés en termes de stratégie de coping adoptée. L'analyse des informations présentées dans le tableau ci-dessus permet de mieux saisir cette différence. En effet, les conducteurs de deux-roues qui mettent en œuvre un coping centré sur l'émotion présentent un score moyen plus élevé de comportements déviants ( $m = 76,65$ ) que ceux de leurs pairs développant un coping axé sur la résolution de problème ( $m = 70,32$ ). Ce résultat confirme l'hypothèse de travail et souligne l'importance des stratégies de coping dans les contextes émotionnellement exigeants comme ceux vécus par les motocyclistes de Bouaké.

### **4. DISCUSSION**

Cette étude examine la prise de risque chez les motocyclistes en lien avec la stratégie de coping déployée. Le résultat révèle une relation entre la stratégie émotionnelle et l'acceptation du risque. Précisément, le coping centré sur la gestion des émotions est associé à des conduites imprudentes tandis qu'une orientation vers la résolution de problème est liée à des pratiques sécuritaires. Il s'explique par la théorie de coping. D'après celle-ci, le coping centré sur l'émotion vise à réguler les réactions internes face au stress, contrairement à la stratégie axée sur le problème dont l'objectif est de modifier la situation elle-même. En effet, le coping centré sur l'émotion joue un rôle significatif dans la régulation des conduites face au stress. Cette stratégie, centrée sur la gestion des affects plutôt que sur la résolution du problème, favorise des conduites déviantes perçues comme des exutoires émotionnels.

Ces comportements permettent aux motocyclistes d'extérioriser des tensions internes, et dans certains cas, d'affirmer leur identité sociale. Dans ce contexte, la prise de risque devient une stratégie de régulation, visant à restaurer un sentiment de maîtrise des événements. Dès lors, ces pratiques déviantes ne sont plus perçues comme des actes irrationnels, mais une réponse adaptée aux besoins de régulation émotionnelle. Celles-ci s'inscrivent dans une logique de bénéfices perçus par le motocycliste, incluant des éléments émotionnels tels que, la sensation de liberté, de contrôle ou de soulagement. Ces bénéfices peuvent prévaloir sur la perception des conséquences négatives, notamment chez les sujets ayant une faible tolérance à l'ennui et à la frustration (Zuckerman, 1984).

Sous un autre angle, les conducteurs de deux-roues motorisés dont le coping est centré sur l'émotion tendent à minimiser le danger. Celle-ci favorise l'adoption et la répétition des conduites à haut risque. Ce processus a pour objectif de réduire de manière délibérée ou intuitive, la perception de la gravité et de la probabilité de conséquences négatives liées à une conduite imprudente. Cette distorsion permet au motocycliste de justifier, voire de rationaliser leurs choix, les considérant comme acceptables et/ou nécessaires. Cette disposition psychologique permet de ne pas succomber à la peur ou à l'anxiété que ces pratiques peuvent susciter. Dès lors, tout contexte critique ou problématique se présente comme un défi à surmonter. Il fait preuve d'une grande assurance dans l'appréhension des dangers potentiels, car il se dit capable d'exercer un contrôle sur ceux-ci.

Ce résultat est corroboré par Carver et al. (1989). D'après ces auteurs, les sujets dont le coping est orienté vers les émotions ont tendance à adopter, face au stress, des comportements impulsifs. Ce type de coping, fréquemment adopté dans des situations perçues comme menaçantes ou échappant à tout contrôle, se manifeste par une conduite agressive et une propension à négliger les règles de sécurité. Ces résultats corroborent ceux d'Ulleberg et Rundmo (2003). Ces derniers soutiennent que les sujets qui manifestent une orientation émotionnelle présentent des niveaux d'impulsivité et de comportements à risque plus élevés. Selon Peden (2004), les motocyclistes provenant des milieux défavorisés sont confrontés à des pressions socioéconomiques importantes. Celles-ci exercent une influence notable sur leur gestion du stress au quotidien. Ainsi, les stratégies de coping observées chez ceux-ci incluent des mécanismes d'évitement, une justification culturelle fondée sur des valeurs traditionnelles telles que la bravoure, la masculinité ou l'acceptation résignée face au risque. Le laxisme réglementaire et l'exposition à des modèles sociaux normalisent et renforcent ces comportements déviants. Cette étude établit un lien entre la prise de risque, le contexte structurel et le style de coping.

Dans le même ordre d'idées, Deffenbacher et al. (2003) dans leur recherche sur les facteurs psychologiques qui influencent le comportement de conduite, ont isolé trois dimensions : l'impatience, l'irritabilité et la quête de sensations. Les

sujets qui manifestent un besoin élevé de sensation font preuve d'une grande assurance, tout en maintenant une vigilance élevée vis-à-vis du trafic. Toutefois, cette association est corrélée à des incidents plus graves. En revanche, ceux qui font preuve d'impatience ou d'irritabilité sont moins vigilants à leur environnement. Cette tendance augmente la fréquence de comportements impulsifs à moto. Ce résultat suggère que les traits de personnalité, lorsqu'ils sont combinés à des stratégies de gestion émotionnelle, exercent une influence négative sur les comportements de sécurité.

Cependant, bien que notre résultat établisse une association entre le coping centré sur l'émotion et la prise de risque, certains travaux apportent des perspectives différentes. À titre d'illustration, Lotfi et al. (2017) ont révélé auprès de conducteurs Iraniens que le coping centré sur le problème est positivement corrélé avec des infractions intentionnelles aux règles de conduite. Yue et al. (2023) abondent dans la même perspective. Pour ces derniers, lorsque ce type de coping est combiné à un niveau élevé d'anxiété, il entraîne une forme d'agressivité instrumentale, c'est-à-dire une stratégie de résolution des conflits sur les routes.

L'analyse de ces travaux, à la fois contrastés et convergeant, permet de mettre en exergue la complexité des liens entre les styles de coping et les comportements routiers. Celle-ci souligne l'importance d'une démarche qui intègre les aspects contextuels, émotionnels et individuels.

Cependant, la réponse des enquêtés découle d'un questionnaire auto-administré. Alors, il est possible que des participants sous déclarent certaines de leurs conduites déviantes dans l'optique de préserver une bonne image de soi. Cette réalité représente une limite majeure de la présente étude. En conséquence, il s'avère essentiel de tirer les principales implications de la présente étude, et d'en dégager les perspectives.

## **5. CONCLUSION**

L'objectif de cette étude était d'explorer l'effet des styles de coping sur la prise de risque dans la circulation routière chez les motocyclistes de la ville de Bouaké. Les résultats obtenus montrent que le coping émotionnel est positivement associé aux conduites à risque, tandis que celui orienté vers la résolution de problème favorise des comportements plus sécuritaires. Ces résultats confirment l'importance des facteurs psychologiques et sociaux dans la régulation des comportements routiers, notamment chez les motocyclistes où l'exposition au danger est particulièrement élevée. Ils soulignent donc la nécessité d'implémenter des mesures préventives qui prennent en compte la dimension psychologique inhérente à la conduite. Il s'agit par exemple des programmes de sensibilisation et de formation à la régulation émotionnelle, à l'évaluation des risques ainsi qu'à la gestion du stress. Ces formations, en complément des savoirs techniques, seraient particulièrement utiles aux motocyclistes.

La présente étude ouvre à cet effet, plusieurs pistes de recherche. Celles-ci pourraient examiner le rôle des variables modératrices telles que l'expérience de conduite et l'anxiété, afin de saisir les conditions dans lesquelles un style de coping peut se révéler soit protecteur, soit facteur de risque. Aussi, une étude longitudinale serait également opportune. Elle permettrait d'analyser plus finement les relations entre coping, stress et conduite.

## 6. REFERENCES

- Arnberg F. K., Rydelius P. A., Lundin T. (2011). A longitudinal follow-up of post-traumatic stress: from 9 months to 20 years after a major road traffic accident, *Child and Adolescent Psychiatry and Mental Health*, 5, 8-8.
- Barth, J., Kopfmann, S., Nyberg, E., Angenendt, J., & Frommberger, U. (2005). Psychiatric consequences of road traffic accidents. *Psychosocial Medicine*, 2, 25-37.
- Beck, A. T. (1997). *Cognitive therapy and the emotional disorders*. Penguin Books
- Carver, C. S., Scheier, M. F., & Weintraub, J. K. (1989). Assessing coping strategies: A theoretically based approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 56(2), 267-283.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (2003). *Development of a Driving Anger Scale*. *Psychological Reports*, 74(1), 83-91.
- DeJoy, D. M. (1996). Theoretical models of health behaviour and workplace selfprotective behaviour. *Journal of Safety Research*, 27(2), 61-72.
- Elliott, M. A., Baughan, C. J., & Sexton, B. F. (2007). Errors and violations in relation to motorcyclists' crash risk. *Accident Analysis & Prevention*, 39(3), 491-499.
- Kao, A. B., & Chen, C. D. (2013). *Impact psychologique des accidents de la route en Asie*. *Journal asiatique de psychologie du traumatisme*, 5(2), 1-10.
- 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.
- Kouabenan, D.R., & Alladoum, D. (1997). Répercussions psychologiques et socioéconomiques d'une situation de non-emploi consécutive à un accident du travail. *Carriérologie*, 6, 339-360.
- Lazarus, R. S., & Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal, and coping*. Springer Publishing Company.
- Liang, M., Guo, X., Song, Q., Wang, H., Li, N., Su, W., Liang, Q., Ding, X., Ye, P., Duan, L., & Sun, Y. (2022). The relationship between ambient temperatures and road traffic injuries: A systematic review and meta-analysis. *Environmental Science and Pollution Research*, 29(33), 50647-50660. Extrait de <https://doi.org/10.1007/s11356-022-19437-y> (consulté le 20 Mai 2025).
- Lotfi, S., Yazdanirad, S., Pourabdiyan, S., Hassanzadeh, A., & Lotfi, A. (2017). Driving behavior among different groups of Iranian drivers based on driver coping styles. *International Journal of Preventive Medicine*, 8, 52-78

- Office de sécurité routière (OSER). (2020). *Les accidents de la circulation*. Séminaire de réflexion sur la sécurité routière. Extrait de <https://www.yeclo.com/abidjan-voici-le-nombre-daccidents-de-la-circulation-par-jour> (consulté le 2 février 2025).
- Folkard, S., Lombardi, D. A., & Tucker, P. T. (2005). Shiftwork: Safety, sleepiness and sleep. *Industrial Health*, 43(1), 20–23. Extrait de <https://doi.org/10.2486/indhealth.43.20> (consulté le 20 Mai 2025).
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (2004). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* (Rapport). Organisation Mondiale de la Santé (OMS), Genève. Extrait de: [http:// www.who.int/violence](http://www.who.int/violence) (consulté janvier 2025).
- Souza, D. R., Silva, M. A., & Oliveira, L. F. (2018). Impacto do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei Seca na mortalidade por acidentes de trânsito. *Cadernos de Saúde Pública*, 34(8), 77-88. Extrait de <https://doi.org/10.1590/0102-311x00122117> (consulté le 10 juin 2025).
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427-443.
- Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*, 39(5), 806-820. Extrait de <https://doi.org/10.1037/0022-3514.39.5.806> (consulté le 15 avril 2025).
- Yue, H., Schwebel, D. C., & Hu, G. (2023). Road rage and aggressive driving behaviors: The role of state-trait anxiety and coping strategies. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 18 (2), 67- 81.
- Zuckerman, M. (1984). Sensation seeking: A comparative approach to a human trait. *Behavioral and Brain Sciences*, 7, 413-471.