



# Les Cahiers du Centre Africain de Recherche Scientifique, de Formation et d'Innovation (CARESFI)

**Série Sciences Humaines,  
Sociales et Lettres**

Volume 5 - n° 02 - Janvier 2026

ISSN : 2756-7389 (en ligne et imprimé)

E-mail : [revuecaresfi@gmail.com](mailto:revuecaresfi@gmail.com)

Site web : <https://www.caarsi-bf.net/>





# LES CAHIERS DU CENTRE AFRICAIN DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE, DE FORMATION ET D'INNOVATION (CARESFI)

**Série Sciences Humaines, Sociales et Lettres**

**Volume 5 - n° 02 - Janvier 2026**

**ISSN : 2756-7389 (en ligne et imprimé)**

**Sect 17 Tanghin  
BP 5680 Ouaga C.N.T 10030 Ouagadougou  
Burkina Faso**

**Email : [caresfirevue@gmail.com](mailto:caresfirevue@gmail.com)  
Site web : <https://www.caarsi-bf.net/>**



# INDEXATION INTERNATIONALE



Impact Factor Value of **0.773** based on International Citation Report (ICR) for the year **2024-2025**.

The URL for journal on our server is

<https://isindexing.com/isi/journaldetails.php?id=23843>

Impact Factor Value of **1.025** based on International Citation Report (ICR) for the year **2025-2026**.

The URL for journal on our server is

<https://isindexing.com/isi/journaldetails.php?id=23843>



[www.ESJIndex.org](http://www.ESJIndex.org)

Indexation internationale :

<http://esjindex.org/search.php?id=7804>



**Tous droits réservés**

© CARESFI - 2026

**ISSN (en ligne et imprimé) : 2756-7389**

Dépôt légal : n° 25-051 du 02 / 01 / 2026

Bibliothèque Nationale du Burkina Faso

## **DIRECTION DE LA REVUE**

### **Directeur de Publication**

VALLEAN Tindaogo, Professeur Titulaire en Sciences de l'Éducation, Ecole Normale Supérieure, Burkina Faso

### **Rédacteur en chef**

SAMANDOULGOU W. Serge Denis, Maître de Recherche en Philosophie Morale et Politique, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique (CNRST)/Burkina Faso

## **COMITE SCIENTIFIQUE**

NIANG Abdoulaye, Professeur Titulaire en sociologie, Université Gaston Berger, Sénégal

KONKOBO/KABORE Madeleine, Directeur de recherche en Sociologie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

SAWADOGO Mahamadé, Professeur Titulaire en Philosophie, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso

BESSETE Lese, Professeur Titulaire en gestion de l'éducation, Université de Québec à Montréal

COMPAORÉ Relwendé Auguste Maxime, Directeur de recherche en Histoire de l'Éducation, CNRST/INSS, Burkina Faso

BATIONO Jean-Claude, Professeur Titulaire en Sciences de l'Éducation, École Normale Supérieure/Burkina Faso

MAIGA Alkassoum, Professeur Titulaire en sociologie, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso

NANGA Angelina, Professeur Titulaire en Sociologie de la communication, Université de Cocody, Burkina Faso

PARE/KABORE Afsata, Professeur Titulaire en Sciences de l'éducation, Université Norbert ZONGO, Cote d'Ivoire

SAHGUI Joseph, Professeur Titulaire en sociolinguistique, Université Abomey Calavy, Bénin

SISSAO Alain, Directeur de recherche en littérature, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

SAWADOGO François, Professeur Titulaire en Psychologie, Université Norbert Zongo, Burkina Faso

SEMDE Cyrille Professeur Titulaire en Philosophie, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso

BALDE Djénébou, Professeur Titulaire en administration scolaire, Institut Supérieur des Sciences de l'éducation, Guinée

AKAKPO-NUMANDO Séna Yawo, Professeur Titulaire en Sciences de l'éducation, Université de Lomé

FERREIRA-MEYERS Karen, Professeur Titulaire en linguistique, Université of Eswatini en Eswatini, Afrique Australe

SOME Maxime, Professeur Titulaire en Linguistique, Université Norbert ZONGO, Burkina Faso

NIANG Abdoulaye, Professeur Titulaire en Sociologie du développement, Université Gaster Berger, Sénégal

AGOUZOUM AG Alou, Directeur de recherche, Institut de Pédagogie Universitaire, Mali

TRAORE Kalifa, Professeur titulaire en didactique des mathématiques, Ecole Normale Supérieure, Burkina Faso

PARI Paboussoum, Professeur Titulaire de Psychologie de l'éducation, Université de Lomé, Togo.

TCHABLE Boussanlègue, Professeur Titulaire en Psychologie de l'Education, Université de Kara

SANGARE Ali, Directeur de recherche en Sociologie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

DANIOUE Tamasse, Professeur Titulaire de Sociologie politique, Université de Lomé, Togo

BOUKPESSI Tchaa, Professeur Titulaire de Biogéographie, Université de Lomé, Togo

LARE Lalle Yendoukoa, Professeur Titulaire de Géographie rurale et aménagement, Université de Lomé, Togo

AHOLOU Coffi Cyprien, Professeur Titulaire de Sociologie urbaine, Université de Lomé, Togo

LABANTE Nakpane, Professeur Titulaire d'Histoire contemporaine, Université de Kara, Togo

PALI Tchaa, Professeur Titulaire de Linguistique descriptive, Université de Kara, Togo

AWESSO Atiyihwè, Professeur Titulaire d'Anthropologie sociale, Université de Lomé, Togo

AMOUZOU Akoété, Professeur Titulaire de Littérature africaine d'expression anglaise et didactique de l'anglais, Université de Kara, Togo

DJIWA F. B-M Syméon, Professeur à l'Institut Supérieur Pontifical de Théologie Morale (Accademia Alfonsiana), Rome

TRAORE Ibrahima, Maître de Conférences sciences de l'éducation, Université de Bamako/Mali

AMOUZOU-GLIKPA Amevor, Professeur Titulaire, Sociologie de l'éducation, Université de Lomé, Togo

OUEDRAOGO Mangawindin Guy Romuald, Maître de Conférence en Sciences de l'Education, Ecole Normale Supérieure, Burkina Faso

NIYA. Gninneyo Sylvestre-Pierre, Maître de Conférence en Sciences de l'Education, Ecole Normale Supérieure, Burkina Faso

DICKO Bréma Ely, Maître de conférences en Sociologie de la migration, Université des Lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

PAMBOU Jean-Aimé, Maître de conférences en sciences de l'éducation, Ecole Normale Supérieure, Libreville, Gabon

AMBASSA Betoko Marie-Thérèse, Maître de conférences en littérature francophone (sémiotique du théâtre), Ecole Normale Supérieure de Yaoundé/Cameroun

BONANE Rodrigue Paulin, Maître de recherche en philosophie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

SAMANDOULGOU Serge, Maître de recherche en philosophie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

SOME Alice, Maître de Recherche en philosophie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

SIGUE Ousseny, Maître de recherche en géographie du Transport, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

ZIDNABA Irissa, Maître de recherche en géographie de la population, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

BAWA Ibn Abib, Maître de Conférences en Psychologie de l'éducation, Université de Lomé, Togo

KALIKA Kaka, Maître de Conférences en Psychologie Clinique et Psychopathologie du travail et des organisations, Université de Lomé, Togo

POUDIOUGO Wendkuuni Désiré, Maître de Recherche en Sciences de l'Education, INSS/CNRST/Burkina Faso

## **COMITE DE LECTURE**

TRAORE Ibrahima, Maître de Conférences sciences de l'éducation, Université de Bamako/Mali

OUEDRAOGO P. Salfou, Maître assistant en sociologie, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso

SAMANDOULGOU Serge, Maître de recherche en philosophie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

OURO BITASSE Eralakaza, Maître de Conférences de Sociologie urbaine, Université de Kara, Togo

OUEDRAOGO Mangawindin Guy Romuald, Maître de Conférence en Sciences de l'Education, Ecole Normale Supérieure, Burkina Faso

NIYA. Gninneyo Sylvestre-Pierre, Maître de Conférence en Sciences de l'Education, Ecole Normale Supérieure, Burkina Faso

BONANE Rodrigue Paulin, Maître de recherche en philosophie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

YAOU Tamégnon, Maître de Conférences de Sociologie de l'éducation, Université de Kara, Togo

GUEZERE Assogba, Maître de Conférences de Géographie urbaine, Université de Kara, Togo

ALOSSE Charles-Grégoire Dotsè, Maître de Conférences de Philosophie Politique, Université de Kara, Togo

GNANE Napo Mounkaïla, Maître de Conférences de Sociologie de la communication, Université de Lomé, Togo

SATRA Baguissoga, Maître de Conférences de Lettres modernes, Université de Kara, Togo

POUDIOUGO Désiré, Maître de recherche en sciences de l'éducation, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

SOME Alice, Maître de Recherche en philosophie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

SAMANDOULGOU Serge, Maître de recherche en philosophie, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

OUEDRAOGO Paul, Maître Assistant, Université Catholique d'Afrique de l'Ouest (UCAO-UUB), Burkina Faso,

DJIWA F. B-M Syméon, Professeur à l'Institut Supérieur Pontifical de Théologie Morale (Accademia Alfonsiana), Rome

SIGUE Ousseny, Maître de recherche en géographie du transport, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

ZIDNABA Irissa, Maître de recherche en géographie de la population, Centre National de Recherche Scientifique et Technologique, Burkina Faso

DRABO amba Victorine, Chargé de Recherche en sciences du langage, INSS/CNRST/Burkina Faso

DIALLO Issa, Maître de conférences en Anthropologie de la Santé, Institut National de Formation des Travailleurs Sociaux, Mali

TOURE Boureila, Maître de Conférence en anthropologie politique, Université des lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

TANDJIGORA Fodié, Maître de Conférence en sociologie, Université des lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

SYLLA Almany, Maître de Conférence en anthropologie du développement, Université des lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

DIAKHATE Assane, Maître de conférences en Sciences de l'éducation, Université Gaston Berger, Sénégal

DIA Mamadou, Maître de Conférence en didactique des langues, Université des lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

DIARRA Modibo, Maitre de Conférence en Littérature Comparée,  
Université des lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

DEMBELE Afou, Maitre de Conférence en Littérature Orale,  
Université des lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

ALLYN Anoumou Mawa, Chargé d'enseignement (Ethnologie) à  
Université de Strasbourg, France

ESSAMA OWONO Siméon, Chargé d'enseignement (Philosophie de  
l'éducation) Université Catholique d'Afrique Centrale/Cameroun

DICKO Bréma Ely, Maitre de Conférence en sociologie, Université des  
lettres et des Sciences Humaines de Bamako, Mali

DAYAMBA K. Marc Francis, Attaché de Recherche en sciences  
économiques (économie numérique), CNRST/Burkinabè Faso

## **COMITE DE REDACTION**

DJIWA F. B-M Syméon, Institut Supérieur Pontifical de Théologie  
Morale (Accademia Alfonsiana), Rome

TRAORE Ibrahima, Université de Bamako/Mali

ALLYN Anoumou Mawa, Université de Strasbourg, France

ESSAMA OWONO Siméon, Université Catholique d'Afrique  
Centrale/Cameroun

OUEDRAOGO Paul, Université Catholique d'Afrique de l'Ouest  
(UCAO)/Burkina Faso,

SAMANDOULGOU Serge, Institut des Sciences des  
Sociétés/CNRST/Burkina Faso

GNASSINGBE Kouméabalo, Université de Lomé, Togo

POUDIOUGO Désiré, Centre National de Recherche Scientifique et  
Technologique, Burkina Faso

BONANE Rodrigue Paulin, Centre National de Recherche Scientifique  
et Technologique, Burkina Faso

NEBIE Alexis, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso

NAO Aklesso, Université de Lomé, Togo

DAYAMBA K. Marc Francis, CNRST, Burkina Faso

## NORMES EDITORIALES

- ✓ La longueur du texte va de 30 000 à 50 000 signes, espaces et caractères. Il doit être rédigé en format Word, police Times New Roman ; taille 12 pts, interligne simple, positionnement justifié, avec des marges de 2.5 cm.
- ✓ Le titre de l'article, de taille 14 pts gras, ne doit pas excéder 15 mots.
- ✓ Le prénom (en minuscule) suivi du nom (en majuscule) et les adresses de chaque auteur sont de taille 12 pts.
- ✓ Le résumé comporte les éléments suivants : la problématique, la méthodologie, les résultats globaux. Il doit être de taille 12 pts et n'excédant pas 300 mots. Le résumé est produit à la fois en français et en anglais. Il en est de même pour les mots clés, qui ne doivent pas excéder 05.
- ✓ Les annexes et notes de bas de page sont à éviter dans la mesure du possible.
- ✓ Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépassent trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.
- ✓ Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, de la façon suivante : Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).
- ✓ Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteurs par exemple :

AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan

AUDARD Catherine, 1996, Qu'est-ce que le libéralisme ? Ethique, politique, société, Paris, Gallimard

BERGER Gaston, 1967, L'homme moderne et son éducation, Paris, PUF

NB : Pour approfondir les normes voir (NORCAMES/LSH) sur le site du CAMES

## **SOMMAIRE**

**USAGES SOCIAUX DU NUMERIQUE EN CONTEXTE BURKINABE : ADJUVANT OU DISSOLVANT DU RENDEMENT SCOLAIRE ?.....1**

Payaiïssédé Salfo OUEDRAOGO, Koudougou ZONGO,  
Bonaventure DIARRA

**COMMUNICATION PARTICIPATIVE ET SAVOIRS ENDOGENES POUR LA PREVENTION ET RESOLUTION DE CONFLITS COMMUNAUTAIRES AU BURKINA FASO.....23**

Evariste Dakouré

**LOVE AND REWARD IN RUDYARD KIPLING'S "THE JESTER".....41**

Biava Kodjo KLOUTSE

**ENTRE PRESCRIPTIONS ET PRATIQUES : L'INTERPRETATION DU LIVRE PROGRAMME PAR LES ENSEIGNANTS DU PRIMAIRE A MOUNGALI II, UNE ANALYSE ERGONOMIQUE DE LA DIMENSION INTERPRETATIVE DU TRAVAIL ENSEIGNANT.....53**

MOUSSAVOU Guy Joseph

**ANALYSE DES DIFFICULTES DES ELEVES SUR LES EQUATIONS DU PREMIER DEGRE EN QUATRIEME AU BURKINA FASO.....73**

Timbila SAWADOGO, Edouard SAWADOGO

**ETUDE DU FRANÇAIS DES LYCEENS CENTRAFRICAINS : CAS DES ECARTS DE LANGUE DES ELEVES DE BAMBARI EN CENTRAFRIQUE.....113**

Gervais N'ZAPALI-TE-KOMONGO

**LES CENTRES D'ENCADREMENT EXTRASCOLAIRE A BRAZZAVILLE : ENTRE SOUTIEN SCOLAIRE, CONTRAINTE SOCIALE ET REPRODUCTION DES INEGALITES EDUCATIVES CONGOLAISES.....137**

BAYETTE Jean Bruno, LOUAMBA Farel

**DESCRIPTION MORPHOSYNTAXIQUE ET SÉMANTICO-RÉFÉRENTIELLE DES DÉMONSTRATIFS SUBSTITUTIFS DU LYÈLÉ ..... 155**

Dieu-Donné ZAGRE, Nebili Jean Baptiste BADO

**LOGIQUES SOCIALES DE LA CONSOMMATION DU NARGUILE DANS LES CLUBS CHICHAS DE YOPOUGON (ABIDJAN).....177**

KOUADIO Bahi Gerarld Philippe, DOUDOU Dimi Théodore,  
KOUADIO M'bra Kouakou Dieu-Donné

**DE LA LOGIQUE SYNTAXIQUE A L'ILLOGIQUE SEMANTIQUE : L'EXPRESSION «JE T'AIME MOI NON PLUS» DE SERGES GAINSBORG.....195**

KAMAGATÉ Ouattara Bakary, ESSÉ Kotchi Katin Habib

**APPROCHE PRAGMATIQUE DU RECIT *MONNE, OUTRAGES ET DEFIS* D'AHMADOU KOUROUMA.....217**

Tahouo Ambroise GNABRO

**L'UNIVERSITE A L'EPREUVE DE L'ECHEC AU CYCLE LICENCE AU BURKINA FASO.....241**

Rasmata NABALOUM-BAKYONO

**INFRASTRUCTURES TERRITORIALES, QUALITE DE VIE ET DEVELOPPEMENT URBAIN A BOHICON (BENIN).....265**

TOSSOU N'gnonmissè Médéhouénu

**DYNAMIQUE TERRITORIALE ET REPLI IDENTITAIRE  
DANS LES QUARTIERS DE N'DJAMENA : ENTRE  
FRAGMENTATION URBAINE ET QUETE DE COHESION  
SOCIALE.....287**

TATOLOUM Amane, Abdel Bassit Ibrahim DJABAYE, Gaëlle GILLOT

**DE LA VILLE AUX VILLES DE NIAMEY.....317**

Abdoul-Bachirou MOUSSA YAYE, Kokou Henri MOTCHO

**TECHNOPÉDAGOGIE ET PRATIQUES ÉVALUATIVES EN  
CÔTE D'IVOIRE : VERS UNE TRANSFORMATION DES  
APPRENTISSAGES.....337**

Correspondance : Moussa KONE, De Sales DJIEH BI

**MECANISMES DE FINANCEMENT ET EFFICACITE DES  
INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR (IES) AU  
MALI : QUELS ECARTS ENTRE MOYENS DISPONIBLES ET  
ATTENTES OPERATIONNELLES ?.....357**

Adama TRAORÉ

**ENJEUX DE LA MULTIPLICATION DES LOTISSEMENTS  
DANS LA GESTION LOCALE DES RESSOURCES  
FONCIERES DE LA COMMUNE DE BOUAKE (CENTRE DE  
LA COTE D'IVOIRE).....379**

N'Goran Christophe KOUADIO, Tchan André DOHO BI,  
Koffi Landry DIBY

**PARAMETRES PSYCHOSOCIOLOGIQUES DE  
L'INSECURITE ROUTIERE CHEZ LES CONDUCTEURS DE  
GBAKA D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE).....399**

YAO N'Goran Hubert

**LE VÉCU PSYCHOLOGIQUE DES FEMMES ATTEINTES  
D'INFERTILITÉ : SOUFFRANCE INVISIBLE, STIGMATES  
ET RÉSILIENCE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE.....419**

YAO Esther Doris Ghislaine

**MUNICIPALISATION DE LA FETE DU *BIANO* A AGADEZ,  
ENTRE REINVENTION ET ANCRAGE INSTITUTIONNEL.451**

Younoussa MOUSSA HAMANI, Amadou OUMAROU

**CLASSE SOCIALE, MOTIVATION ET REUSSITE DES  
PRIMO-ETUDIANTS DE MEDECINE A L'UNIVERSITE DE  
LOME.....467**

Yawo Adzéoda HOLU

**ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE EN MILIEU  
UNIVERSITAIRE ET VACCINATION CONTRE LA COVID-19  
(COTE D'IVOIRE 2022-2023).....485**

Martial BAMA ; Karen SAYLORS ; Guillaume ZAMINA BI YOUROU ;  
Hyacinthe Ncho ATSEYE ; Arnaud Kevin Zoguéhi DAYORO

**ENGLISH SPEAKING DIFFICULTIES AMONG FIRST-YEAR  
EFL STUDENTS AT ANDRÉ SALIFOU UNIVERSITY OF  
ZINDER.....503**

Fati HASSANE HAMIDOU

**IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'AMENAGEMENT  
DU TERRITOIRE DANS LA REGION DU KABADOUGOU  
(NORD-OUEST- COTE D'IVOIRE).....521**

Makémissa SYLLA, Trémagan KONATE, Émile Brou KOFFI,  
Yao Jean-Aimé ASSUE

**CONCEPTIONS INITIALES D'ELEVES SENEGALAIS DE LA  
SIXIEME ANNEE DE L'ELEMENTAIRE, RELATIVES A  
L'APPAREIL DIGESTIF ET A LA DIGESTION.....547**

El Hadji Mouhamadou DIEYE

**E- COMMERCE : AVANTAGES ET RISQUES.....565**

Amah Eugénie BOSSO, Opadou KOUDOU, Koko Lucie N'GORAN

**SAINT AUGUSTIN ET LA PAIX EN AFRIQUE : LA PAIX  
COMME UNE CONDITION DE RESILIENCE.....587**

MISSA Kouassi Innocent

**IMPACT DE L'ELOGE FACE A LA MONDIALISATION :  
ANALYSE DES PRATIQUES MOUNDANG A LA CHEFFERIE  
DE GONG DE LERE ET FOULBE AU LAMIDA DE BINDER AU  
TCHAD.....603**

Hinfiéné Kebkiba, Abraham DAGUE

**DEFI SECURITAIRE ET CONTINUTE EDUCATIVE DANS LE  
LORUM : L'INNOVATION COMME LEVIER DE  
RESILIENCE.....631**

Rasmané ZALLE

**L'IMPACT DU NUMERIQUE SUR LA PROMOTION ET LE  
DÉVELOPPEMENT DE LA CHAINE DE VALEUR DE  
L'INDUSTRIE MUSICALE SENEGALAISE.....649**

Papa Meissa SAMB, Mor FAYE

**LES DETERMINANTS DE L'INSECURITE  
TRANSFRONTALIERE ET LEURS EFFETS DANS LA  
COMMUNE FRONTALIERE DE BATIE (BURKINA  
FASO).....679**

KIEMDE Abdoulaye

**ENCLAVEMENT ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
DANS LA COMMUNE DE SANTHIABA MANJAQUE (REGION  
DE ZIGUINCHOR, SENEGAL).....711**

COLY Roger

**« SOLIDARITÉ ET CONSTRUCTION DE LA PAIX :  
NJOH-MOUELLÉ CONTRE LE SOLIDARISME ».....737**

Kouamé Ernest-Junior SEKA

**LA PLACE DE L'ÉTHIQUE DANS LA QUÊTE DU PROGRÈS  
TECHNOSCIENTIFIQUE ET HUMAIN.....771**

Alexis Roger OULAI

**LA FIGURE DE L'ANTITHESE CHEZ LA ROCHEFOUCOULD  
ET CHEZ PASCAL.....787**

Abibou Sène

## ÉDITORIAL

Le volume 5, numéro 2 des *Cahiers du CARESFI* réunit un ensemble dense et cohérent de contributions scientifiques qui interrogent, sous des angles pluriels, les mutations éducatives, sociales, culturelles, économiques et territoriales à l'œuvre dans les sociétés africaines contemporaines. Par la diversité des disciplines mobilisées et la complémentarité des terrains étudiés, ce numéro confirme l'ambition de la revue d'offrir un espace de dialogue fécond entre sciences humaines et sociales, lettres, linguistique et sciences de l'éducation.

L'ouvrage s'ouvre sur une réflexion centrale autour du numérique et de l'éducation avec l'étude de **Payaïssédé Salfou Ouédraogo, Koudougou Zongo et Bonaventure Diarra**, qui interrogent les usages sociaux du numérique en contexte burkinabè et leur influence ambivalente sur le rendement scolaire, oscillant entre adjuvant pédagogique et facteur de dispersion. Cette problématique de l'innovation sociale et éducative se prolonge dans l'article de **Evariste Dakouré**, consacré à la communication participative et aux savoirs endogènes comme leviers de prévention et de résolution des conflits communautaires au Burkina Faso, soulignant l'importance des ressources locales dans la régulation sociale.

Dans une ouverture vers les études littéraires, **Biava Kodjo Kloutse** analyse les relations entre amour et récompense dans *The Jester* de Rudyard Kipling, offrant une lecture fine des ressorts symboliques et moraux du récit, tandis que **Moussavou Guy Joseph** revient sur le travail enseignant à travers une analyse ergonomique de l'interprétation du livre-programme par les enseignants du primaire à Mougali II, mettant en tension prescriptions institutionnelles et pratiques effectives de classe. Cette attention portée aux pratiques pédagogiques se poursuit avec l'étude de **Timbila Sawadogo et Edouard Sawadogo**, qui examinent les difficultés des élèves burkinabè face aux équations du premier degré, révélant des enjeux didactiques persistants dans l'enseignement des mathématiques.

Les questions linguistiques et sociolinguistiques occupent également une place de choix. **Gervais N'Zapali-Te-Komongo**

propose une étude du français des lycéens centrafricains à partir des écarts de langue observés chez les élèves de Bambari, tandis que **Bayette Jean Bruno et Louamba Farel** analysent les centres d'encadrement extrascolaire à Brazzaville, situés à l'intersection du soutien scolaire, de la contrainte sociale et de la reproduction des inégalités éducatives. Dans une perspective plus descriptive et linguistique, **Dieu-Donné Zagré et Nebili Jean Baptiste Bado** offrent une analyse morphosyntaxique et sémantico-référentielle des démonstratifs substitutifs du lyèlé, contribuant à la valorisation des langues africaines.

Les dynamiques sociales urbaines et les pratiques contemporaines sont explorées à travers l'étude de **Kouadio Bahi Gérard(e) Philippe, Doudou Dimi Théodore et Kouadio M'bra Kouakou Dieu-Donné** sur la consommation du narguilé dans les clubs chichas de Yopougon, révélatrice de nouvelles sociabilités juvéniles. Sur un registre à la fois linguistique et philosophique, **Kamagaté Ouattara Bakary et Essé Kotchi Katin Habib** interrogent la tension entre syntaxe et sémantique dans l'expression paradoxale « Je t'aime moi non plus » de Serge Gainsbourg, tandis que **Tahouo Ambroise Gnabro** mobilise la pragmatique pour analyser le récit *Monnè, outrages et défis* d'Ahmadou Kourouma.

L'enseignement supérieur et ses défis constituent un autre axe fort du numéro. **Rasmata Nabaloum-Bakyono** analyse l'échec au cycle licence au Burkina Faso, mettant en évidence ses déterminants structurels et institutionnels, pendant que **Adama Traoré** s'intéresse aux mécanismes de financement et à l'efficacité des institutions d'enseignement supérieur au Mali, en soulignant les écarts entre ressources disponibles et attentes opérationnelles. Ces réflexions trouvent un écho dans l'étude de **Yawo Adzéoda Holu**, consacrée aux liens entre classe sociale, motivation et réussite des primo-étudiants de médecine à l'Université de Lomé.

Les problématiques territoriales et urbaines sont abordées à travers plusieurs contributions complémentaires. **Tossou N'gnonniè Médéhouéno** analyse les infrastructures territoriales et la qualité de vie à Bohicon au Bénin, tandis que **Tatouloum Amane, Abdel Bassit**

**Ibrahim Djabaye et Gaëlle Gillot** interrogent les dynamiques territoriales et le repli identitaire dans les quartiers de N'Djamena. Dans la même logique, **Abdoul-Bachirou Moussa Yaye et Kokou Henri Motcho** retracent les transformations urbaines de Niamey, alors que **N'Goran Christophe Kouadio, Tchan André Doho Bi et Koffi Landry Diby** se penchent sur les enjeux de la multiplication des lotissements dans la gestion foncière à Bouaké.

Les dimensions psychosociales et sanitaires sont mises en lumière par **Yao N'Goran Hubert**, qui étudie l'insécurité routière chez les conducteurs de gbaka à Abidjan, et par **Yao Esther Doris Ghislaine**, qui analyse le vécu psychologique des femmes atteintes d'infertilité en Afrique subsaharienne, entre souffrance invisible, stigmates et résilience. Ces analyses dialoguent avec la contribution de **Martial Bama, Karen Saylor, Guillaume Zamina Bi Yourou, Hyacinthe Ncho Atseye et Arnaud Kevin Zoguéhi Dayoro** sur l'engagement communautaire en milieu universitaire et la vaccination contre la COVID-19 en Côte d'Ivoire.

Les enjeux culturels, identitaires et éthiques traversent également ce volume. **Younoussa Moussa Hamani et Amadou Oumarou** analysent la municipalisation de la fête du Bianou à Agadez, entre réinvention et ancrage institutionnel, tandis que **Hinfiéné Kebkiba et Abraham Dagué** étudient l'impact de l'éloge face à la mondialisation dans les pratiques traditionnelles moundang et foulbé au Tchad. **MISSA Kouassi Innocent** revisite la pensée de saint Augustin pour penser la paix comme condition de résilience en Afrique, alors que **Alexis Roger Oulai** interroge la place de l'éthique dans la quête du progrès technoscientifique et humain.

Enfin, les dernières contributions prolongent la réflexion sur les défis contemporains : **Rasmané Zallé** examine la continuité éducative en contexte d'insécurité dans le Lorum, **Papa Meissa Samb et Mor Faye** analysent l'impact du numérique sur la chaîne de valeur de l'industrie musicale sénégalaise, **Kiemde Abdoulaye** étudie les déterminants de l'insécurité transfrontalière à Batié, et **Coly Roger** s'intéresse aux liens entre enclavement et développement économique à Santhiaba Manjaque. Ce riche ensemble se clôt sur des contributions

à forte portée philosophique et littéraire, avec **Kouamé Ernest-Junior Seka** sur la solidarité et la construction de la paix, **Abibou Sène** sur la figure de l'antithèse chez La Rochefoucauld et Pascal, rappelant la permanence des outils rhétoriques dans la compréhension du monde social.

Ainsi, par la pluralité de ses thématiques et la profondeur de ses analyses, le volume 5, numéro 2 des *Cahiers du CARESFI* offre au lecteur un regard transversal et critique sur les transformations en cours, tout en réaffirmant le rôle central de la recherche scientifique dans l'éclairage des enjeux contemporains africains.

### **Le Directeur de Publication**



**Pr VALLEAN Tindaogo**

*Professeur Titulaire en Sciences de l'éducation  
Ecole Normale Supérieure/Burkina Faso*

# PARAMETRES PSYCHOSOCIOLOGIQUES DE L'INSECURITE ROUTIERE CHEZ LES CONDUCTEURS DE GBAKA D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)

**YAO N'Goran Hubert\***

*Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire)*

## Résumé

La conduite automobile obéit à des règles apprises et connues des conducteurs. Raison pour laquelle l'obtention du permis nécessite de passer des épreuves théoriques et pratiques. Cependant, l'analyse des comportements de certains conducteurs et l'augmentation significative des accidents démontrent le contraire. Ce constat justifie la présente recherche. Celle-ci tente d'expliquer l'insécurité au volant chez des conducteurs de « Gbaka » par les paramètres psychosociologiques notamment, la recherche de sensation et l'expérience des accidents de la circulation. A l'aide de la technique d'échantillonnage à deux degrés, 300 participants ont répondu à un questionnaire. Les données collectées sont traitées au moyen de la technique statistique du Khi carré ( $X^2$ ). Deux principaux résultats se dégagent de l'étude. Le premier indique que les automobilistes en quête de sensations fortes au volant tendent à ne pas observer la réglementation de la sécurité routière contrairement à leurs homologues qui, en absence d'un tel désir sont enclins à des comportements de sécurité. Le second montre que les automobilistes ayant une longue expérience des accidents de la route observent des mesures non sécuritaires de circulation tandis que leurs pairs ayant une faible expérience des accidents de la route manifestent des comportements

---

\* **Correspondance : YAO N'Goran Hubert**

Université de Bondoukou (Côte d'Ivoire) Cel :

(225) 0758671179/0566497781 Mail :

ngoranhubert88@gmail.com

sécuritaires. Cela situe l'importance de la dimension psychologique dans la mise en œuvre des mesures de sécurité.

**Mots clés :** conducteurs de gbaka, expérience des accidents. Insécurité routière, paramètres, psychosociologiques, recherche de sensation.

## **Abstract**

Driving obeys rules that are learned and known by drivers. This is why obtaining a license requires passing theoretical and practical tests. However, analysis of the behavior of certain drivers and the significant increase in accidents demonstrate the opposite. This observation justifies the present research. It attempts to explain the unsafe driving behavior of “Gbaka” drivers through psychosocial parameters, in particular, thrill seeking and experience of traffic accidents. Using a two-stage sampling technique, 300 participants responded to a questionnaire. The data collected were processed using the chi-square ( $X^2$ ) statistical technique. Two results emerged from the study. The first indicates that drivers seeking thrills behind the wheel tend not to observe road safety regulations, unlike their counterparts who, in the absence of such a desire, are inclined to behave safely. The second shows that drivers with extensive experience of road accidents engage in unsafe driving practices, while their peers with little experience of road accidents exhibit safe behaviors. This highlights the importance of the psychological dimension in the implementation of safety measures.

**Keywords:** Gbaka drivers, experience of accidents. Road safety, parameters, psychosocial factors, thrill seeking.

## **Introduction**

La société moderne est une civilisation technicienne (YAO, 2022, p. 23). Elle enregistre la naissance et le développement de moyens technologiques variés et sophistiqués dans divers domaines de l'existence humaine (communication, bureaucratique, loisir, etc.). Parmi ces moyens, l'automobile occupe une place de choix. Non seulement, elle enregistre une gamme variée de marques et de modèles, mais encore, elle est l'un des domaines où la technologie est la plus poussée. Les constructeurs rivalisent pour mettre à la disposition des

populations des véhicules dont les caractéristiques répondent aux goûts des acquéreurs.

Pour preuve, le parc auto va croissant dans tous les pays du monde, même dans les grandes métropoles des moins développées. Cette croissance exponentielle du secteur de l'automobile se remarque aussi bien dans le domaine de sa commercialisation qu'au niveau des possibilités d'emploi qu'elle représente dans le monde entier (YAO, 2022, p. 28). Toute une activité économique se développe autour de ce moyen de locomotion : métiers de chauffeurs, de mécanicien, d'assureur ; activités syndicales « mafieuses », etc.

Dans ce contexte, le métier de conducteur prend une dimension particulière. Les auto-écoles qui ouvrent leurs portes au quotidien mettent en lumière le caractère indispensable de ce métier. De même, le nombre élevé de véhicules en circulation semble montrer que la conduite automobile est une activité facile et peu exigeante. Mais, le nombre d'accidents et de morts démontre le contraire. Selon les statistiques de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS, 2024, p. 32), près de 1,35 millions de personnes perdent la vie dans les accidents chaque année au niveau mondiale.

En Côte d'Ivoire, le nombre de morts s'est accru significativement passant de -3,81% en 2007 à 18,80% en 2024. Cette évolution porte également sur le nombre de blessés et de morts passant, respectivement, de -5,17% en 2007 à 17,64% en 2024 et de -12,03% à 17,37%. D'autre part, le taux d'accroissement annuel des accidents routiers est de 12,96% alors que celui des tués est de 21,85% Office de Sécurité Routière (OSER, 2024, p. 8). Cela signifie que la proportion de morts croît plus vite que celle des accidents.

Au niveau d'Abidjan, la situation est aussi alarmante. D'après l'OSER (2024, p. 14), on enregistre 7278 accidents en 2024 avec 404 morts et 11600 blessés contre 6578 accidents, 327 tués et 12035 blessés l'année précédente. Le secteur des transports abidjanais rassemble divers modes de déplacement : minibus, bus SOTRA, taxi compteurs, véhicules banalisés, etc. Nous pouvons attester que la part des mini bus « gbaka » est élevée. Elle représente environ, affirme l'OSER (38,46

%), soit le tiers (1/4) des accidents contractés à travers la ville d'Abidjan.

Ces accidents disloquent les familles, privent de nombreux pays de bras valides, sans oublier leur cortège de veufs, d'orphelins et autres, etc. Au niveau psychologique, D. R. Kouabenan (2009, p. 768) décrit diverses autres manifestations telles que la perte d'autonomie, la dépression, l'irritabilité, la perte de l'estime de soi et une forte dépendance physique, sociale, financière et psychologique, etc. Ce constat suscite en nous plusieurs interrogations : comment peut-on expliquer ces accidents si tels est que l'obtention du permis de conduire est subordonnée à un examen théorique et pratique ? Autrement dit, en quoi les paramètres psychosociologiques constitués par la recherche de sensation et l'expérience des accidents de circulation permettent-ils d'expliquer le comportement d'insécurité routière chez les « woro-woro » d'Abidjan ?

La réponse à ces interrogations nous permet de situer la pertinence des variables retenues dans le présent travail. Il s'agit de la recherche de sensation et de l'expérience des accidents de circulation. La première est définie par M. Zuckerman (1994, p. 223) comme étant une caractéristique de la personnalité contribuant à la régulation émotionnelle, et qui contribue en la recherche d'expériences et de sensations variées, complexes et à la volonté de prendre des risques physiques, sociaux, légaux, financiers pour assouvir la recherche de ces expériences. Le niveau d'excitation, d'après l'auteur, est plus élevé chez les amateurs de sensations fortes que leurs pairs qui évitent les sensations. Quand les expériences de ces sensations fortes deviennent répétitives, ceux qui en raffolent s'en accommodent au bout du compte et deviennent, *in fine*, moins réactifs que la plupart des autres personnes.

Le choix de cette variable dans le contexte abidjanais s'explique entre autres par le phénomène du racket dont certains conducteurs sont victimes. En effet, les campagnes de sensibilisation en Côte d'Ivoire sont marquées par un déploiement des forces de l'ordre. Pourtant, ces derniers sont régulièrement accusés d'être auteurs de racket. Cette situation génère des frustrations chez les usagers de la route et favorise

des comportements à risque. L'automobiliste se sent comme libéré de toutes contraintes et laisse ainsi libre cours à l'expression de ses émotions, à l'épanchement exacerbé de sensations nouvelles sans cesse renouvelées. Il sait qu'en cas d'infraction, au prix d'un montant dérisoire, il parviendra à soudoyer les agents de sécurité ou de défense qui l'interpelleront.

La seconde désigne la « *possibilité qu'un danger s'actualise, c'est-à-dire entraîne effectivement des dommages dans des conditions déterminées* » (Leplat, 2006, p.24). Le choix de cette variable s'explique par le fait qu'à Abidjan, les accidents peuvent être occasionnés par le comportement des chauffeurs, les responsables de compagnies et même des piétons. Pourtant, lorsqu'un accident de circulation se produit, la plupart des mesures répressives, à notre connaissance, sont systématiquement orientées vers le conducteur. Souvent, on lui retire le permis en cas d'accident grave sans nécessairement permettre à ce dernier de bénéficier d'actions formatives, susceptibles de modifier son comportement à long terme. Dès lors, le conducteur peut attribuer l'occurrence de ces accidents à l'action des forces occultes (fatalisme) et perdurer dans sa conduite à risque ou recourir à des pratiques mystiques pour se protéger.

L'importance de cette recherche requiert qu'elle soit fondée sur des théories qui lui donneraient un sens et sur la revue de question qui montrerait la vraisemblance des hypothèses émises. Deux théories sont alors convoquées pour illustrer nos propos : la théorie de la recherche de sensation Zuckerman (1979, p. 10) et la théorie de la motivation à la protection de Rogers (1975, p. 99). La théorie de Zuckerman postule que les amateurs de sensations ont, dans un état de non-stimulation, une activité catécholaminergique faible et sont à la recherche de substances ou de comportements qui augmentent cette activité. Ces derniers ont besoin de plus de stimulations pour maintenir un niveau d'excitation optimal alors que les partisans de sensations faibles sont plus à l'aise dans un environnement relativement moins stimulant.

Dès lors, la recherche de sensations constitue un système de motivation, de régulation et d'activation du comportement. Elle oriente

les conduites vers les expériences agréables suivies d'une satisfaction ou d'une récompense. En appliquant ce schéma à la conduite automobile, nous pouvons distinguer deux catégories de conducteurs. Les uns sont enclins à la recherche de sensations fortes pour vivre des « expériences fortes », singulières ou inhabituelles une fois installés au volant de leur véhicule. Les autres, moins portés vers ces tendances, se caractérisent par une certaine « sagesse » dans leur conduite automobile car soucieux d'éviter tout risque d'accidents.

La seconde théorie, la motivation à la protection de Rogers, postule que le sujet évalue la sévérité de la menace et sa propre vulnérabilité face à un danger. Ensuite, il procède à une deuxième évaluation se rapportant à ce qu'il appelle le « coping » défini comme sa propre stratégie à lutter contre la menace perçue. Cette double évaluation détermine sa motivation à se protéger contre le danger et conditionne, par là même, l'adoption d'une conduite adaptée ou non à la menace.

Appliquée à la présente étude, nous soutenons que les conducteurs qui développent des préjugés à l'égard des accidents de la circulation de sorte à percevoir leur fréquence comme une menace sévère devant laquelle il se sent fragile, ni ne dispose d'aucune parade pour affronter le danger, seront portés à respecter le code de la route. A l'apposé, ceux considérant les risques routiers comme une menace anodine devant lesquelles il se sent peu vulnérable – car fréquemment exposé à ce genre de situation (longue expérience des accidents) – sa motivation à se protéger tendra à s'amoindrir.

Des travaux scientifiques abondent dans le même sens. Ainsi, Rosenbloom (2002, p. 382) examine l'effet de la sensibilisation aux dangers sur la réponse de ceux qui sont friands de sensations en termes de prise de risque en conduite. Les participants sont invités à répondre à l'échelle de sensation de Zuckerman (SSS). Deux semaines plus tard, les sujets qui obtiennent des scores élevés sur cette échelle sont divisés en deux groupes. Un groupe expérimental exposé à une vidéo terrifiante d'une conduite automobile à risque et un groupe contrôle qui regarde une vidéo sur la nature. Après avoir visionné cette vidéo, chaque

participant complète un inventaire de risques, qui leur demande jusqu'à quel niveau de risque ils pourraient aller lorsqu'ils conduisent. L'analyse des résultats montre qu'indépendamment du visionnement des vidéos, les amateurs de sensations fortes obtiennent des scores élevés à l'échelle de sensation.

Dans le même ordre, Kouabenan (1998, p. 244) soutient que les sujets qui ont été victimes de deux (2) accidents de la circulation sont plus prudents au volant que leurs pairs qui n'en ont jamais vécu. Ce résultat postule que l'exposition fréquente aux accidents est un facteur de sécurité. Mais, l'auteur conclut que ce résultat reste toutefois à confirmer.

Des observations précédentes, nous émettons les hypothèses de travail suivantes :

H1 : Les automobilistes en quête de sensations fortes au volant tendent à ne pas observer la réglementation de la sécurité routière contrairement à leurs homologues qui, en absence d'un tel désir sont enclins à des comportements de sécurité.

H2 : Les automobilistes ayant une longue expérience des accidents de la route observent des mesures non sécuritaires de circulation tandis que leurs pairs ayant une faible expérience des accidents de la route manifestent des comportements sécuritaires.

La vérification des hypothèses de travail demande au chercheur de mener des investigations sur le terrain. Cette procédure obéit à une démarche méthodologique rigoureuse, dont l'explication s'impose pour la clarté de cette étude.

## **1. Méthodologie**

La démarche méthodologique s'articule autour de trois axes : La définition opérationnelle des variables, la construction de l'échantillon, l'élaboration et l'administration du matériel.

## 1.1. Description des variables

Deux types de variables sont impliquées dans la présente recherche : deux variables indépendantes et une variable dépendante.

La première variable indépendante est la recherche de sensation au volant. Elle est caractérisée par le besoin d'expériences et de sensations variées, et la volonté de s'engager dans des activités physiques et sociales risquées. Cette variable est de nature qualitative et admet deux caractères : la sensation forte et faible. La sensation forte est le fait des automobilistes qui s'exposent volontairement à un niveau de risque élevé. Concrètement, ils sont comme incités à mettre leur sécurité en péril pour tester leur garantie et rechercher leur limite. Quant à la sensation faible, elle concerne les sujets qui recherchent des expériences familières ou habituelles, moins empreintes d'intensité. Ils sont moins audacieux et, par conséquent, ne se lancent pas dans des entreprises hasardeuses car susceptibles de déboucher sur la douleur, la souffrance ou la morbidité.

La deuxième variable indépendante est l'expérience des accidents de circulation liée à la vie expérientielle du sujet. Elle traduit le fait, pour le sujet, d'avoir vécu directement, beaucoup de situations d'accidents dont les conséquences pourront affecter ce dernier dans son rapport à la réalité (prise de risque, peur devant la menace ou le danger...). Cette variable est de caractère qualitatif et revêt deux aspects : longue et faible expérience des accidents de circulation.

La longue expérience des accidents concerne les conducteurs victimes d'au moins trois (3) accidents de circulation. Les automobilistes sont censés disposer d'une faible expérience des accidents lorsque le nombre d'accidents vécus est inférieur à (3)

La variable dépendante, l'insécurité routière ou la prise de risque est un comportement volontaire susceptible d'occasionner un accident. Il s'observe chez les conducteurs faisant peu cas de ces règles de conduite. Dans ces conditions, le comportement de sécurité est celui qui respecte les normes édictées par le code de la route. C'est dire que le comportement sécuritaire au volant est envisagé, ici, sous l'angle d'une

variable qualitative précisément dichotomique. Ces variables sont évaluées sur les sujets qu'il convient de présenter.

## **1.2- échantillon**

L'étude se déroule dans la ville d'Abidjan, dont la population est estimée en 2023 à environ 6. 321. 017 d'habitants (ONU, 2023, P. 15), et répartie sur 13 communes. Les accidents de circulation à Abidjan ne se limitent à une seule commune. Ce problème de santé publique concerne toutes les catégories sociales. Ainsi, s'explique notre choix de ce cadre d'étude qui totalise le plus grand nombre d'accidents en Côte d'Ivoire (OSER, 2024, p.23).

La population d'étude est constituée des conducteurs de Gkaka. Ce concept fait référence en langue Bambara à un véhicule très usagé, un vieux véhicule. Ce serait précisément une déformation de « gbaha » en langue « koyaka » qui veut dire déchet. Le synonyme français pourrait être tacot ou guimbarde (Aka, 1988). Mais, aujourd'hui, l'on rencontre à Abidjan quelques gbaka neufs ou très neufs. Le conducteur de « gbaka » assure le déplacement des Abidjanais entre les communes, les banlieues, et souvent à l'intérieur de la même commune.

Ces sujets forment un ensemble hétérogène. Ils appartiennent à différentes tranches d'âge, aux deux sexes, à différents niveaux socioculturels et à des origines socio-économiques variées. Les résultats d'une étude sur une telle population peuvent être sujets à des biais méthodologiques en raison de la multiplicité des différences entre les automobilistes. Alors, avons-nous extrait de cette population un échantillon grâce à la technique d'échantillonnage stratifié et sur place.

La première phase, échantillonnage stratifié, est celle de la définition des strates. Celles-ci se rapportent aux 13 communes de la ville d'Abidjan (Abobo, Adjamé, Attécoubé, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, etc.). De ces communes, nous avons retenu Abobo, Adjamé, Cocody et Marcory. Ce choix s'explique par le fait que celles-ci regorgent une forte affluence de ce type de transport mais aussi celles autorisées à la circulation de ceux-ci. À l'aide de la formule de

Bernoulli qui fixe la taille de notre échantillon à 300 enquêtés, nous avons établi, pour chaque commune, l'effectif des sujets à interroger.

**Tableau I : Répartition des conducteurs de l'échantillon par**

Communes	Effectifs de conducteurs de Gbaka
Abobo	80
Adjamé	65
Cocody	50
Marcory	30
Yopougon	75

**Source :** Mairies, 2025

La seconde phase d'application de la méthode d'échantillonnage à deux degrés que nous avons employée dans cette recherche est celle de l'échantillonnage surplace. Il consiste, pour l'enquêteur, à se présenter aux endroits fréquentés par les sujets de la population afin de sélectionner ceux à interroger. Aussi, étant donné que chaque strate ou commune abrite plusieurs gares des conducteurs étudiés, nous avons sélectionné, dans chacune des communes, les gares les plus affluentes, c'est-à-dire celles qui renferment les effectifs de conducteurs les plus élevés.

Cette technique s'est doublée d'un échantillonnage temporel. Celui-ci a consisté, par l'administration du matériel, en nous rendant sur le terrain à des moments différents qui correspondent à ceux auxquels les conducteurs sont obligés d'être au service.

La structure de notre échantillon, composée de 300 sujets, se répartit en quatre (4) groupes : les conducteurs en quête de sensations fortes (G1) et leurs pairs animés de sensations faibles (G2), les automobilistes ayant une longue expérience des accidents de circulation (G3) et leur homologue dont cette expérience est faible (G4). Plus précisément, les sujets sont du genre masculin, du niveau d'études primaire, tous jeunes âgés d'environ 27 ans ; ils disposent d'une ancienneté moyenne de deux (2) ans dans leur fonction,

ont un statut de personnel permanent ayant un salaire fixe et bénéficiant de deux jours de repos par semaine.

### **1.3. Matériel**

La collecte des données s'est faite au moyen d'un questionnaire comportant deux (2) volets. Le premier concerne les caractéristiques sociodémographiques du sujet. Il s'agit entre autres de l'âge, du genre, du niveau d'études, etc. Le second volet a consisté à l'élaboration de nos échelles de mesure. Les items obtenus à l'issus de ces deux étapes sont soumis à la méthode des juges et une côte d'ambiguïté est calculée. Ceux jugés ambigus sont supprimés, remplacés ou reformulés. Le questionnaire définitif comprend trois volets :

- une échelle de recherche de sensations fortes élaborée par J.J. Arnet (1984, p. 695) offrant deux modalités de réponses : « Oui » ou « Non » ;
- une échelle de prise de risque développée par J. Reason et al., (1990, p.1317). Elle comprend 45 items avec quatre (4) modalités de réponses : Toujours, Souvent, Rarement, Jamais. Ces échelles ont été adaptées au cas spécifique de notre étude.

Les items de l'échelle de recherche de sensations sont codés selon leurs caractères négatifs ou positifs. Les items négatifs, qui valorisent la quête de sensations fortes, sont codés 1 pour une réponse « Oui » et 2 pour une réponse « Non ». Les réponses aux items positifs, c'est-à-dire favorables à la recherche de sensations faibles, sont codées 2 et 1 pour les modalités « Oui » et « Non ». Ainsi, si le code 1 se répète le plus, c'est le signe que le sujet cherche à vivre des sensations fortes au volant de son véhicule. En revanche, une plus haute fréquence de code 2 indique la tendance contraire à la recherche de sensations fortes. En ce qui concerne l'échelle d'insécurité routière ou de prise de risque, les items à valence positive sont cotés « 4, 3, 2, 2 ». Ce principe de cotation s'inverse lorsque les items sont de valence négative.

## 2. Résultat

**Tableau 1 : Fréquence des automobilistes de gbaka selon leur inclination pour des sensations fortes et leur comportement d'insécurité au volant.**

Recherche de sensations	Comportement d'insécurité routière	Comportement de sécurité routière	Total
Fortes	130	20	150
Faibles	60	90	150
Total	190	110	300

Source : Enquête de terrain, Avril 2025

L'utilisation de la technique statistique du khi carré ( $X^2$ ) aboutit à une valeur de 6,6 significative au risque d'erreur de .05. Elle indique une différence significative entre les fréquences calculées.

L'examen de ces proportions renseigne sur le sens de la différence constatée. En effet, 130 sujets (soit 86, 66% sur un total de 150) ont une conduite non sécuritaire au volant chez les conducteurs de « gbaka » amateurs de sensations fortes contre 13,33% (soit 20 sujets sur le même total) chez ceux dont la recherche de sensations est faible. Cette supériorité du premier pourcentage sur le second s'inverse lorsqu'on considère le nombre de conducteurs observant les mesures de sécurité. Ce nombre s'élève à 90 sur un effectif de 150 sujets (soit 60%) chez les conducteurs en quête de sensations faibles alors qu'il est de 60 sur le même effectif (soit 40%) chez les amateurs de sensations fortes.

Ces comparaisons montrent que notre seconde hypothèse de travail est confirmée par les données du terrain. Plus précisément, elle fait apparaître que les automobilistes en quête de sensations fortes tendent à ne pas observer les mesures de sécurité routière contrairement à leurs homologues qui, en l'absence d'un tel désir, sont enclins à des comportements sécuritaires. Elle s'inscrit adéquatement dans le schéma proposé par la théorie de la recherche de sensations initiée par M. Zuckerman (1979, p. 95).

En nous référant à cette théorie, nous pouvons soutenir que le besoin de stimulation amène ces derniers à repousser le seuil de sécurité en adoptant des comportements dangereux pour ressentir des éprouvés intenses et originaux. Cette appétence pour l'obtention de sensations fortes par le risque, persiste en dépit des conséquences négatives (par exemple, les accidents). La recherche de sensations fortes chez ces derniers finit par avoir raison de la réalité perçue des accidents de circulation ou risques routiers qu'ils tendront à banaliser mentalement pour s'adonner aux actes dangereux au volant. Ces conducteurs sont moins anxieux et éprouvent moins vite de la peur dans une situation de conduite dangereuse. Ils ont tendance à surestimer leur capacité physique et, par voie de conséquence, à subir de nombreux dommages involontaires.

**Tableau III : Répartition des conducteurs de Gbaka selon leur expérience des accidents de la route et leur comportement d'insécurité.**

Expérience des accidents	Comportement d'insécurité routière	Comportement de sécurité routière	Total
Expérience élevée des accidents	150	98	52
Faible expérience des accidents	94	150	
Total	154	146	300

**Source :** Enquête de terrain Avril, 2025

L'application de la technique statistique du khi deux ( $X^2$ ) donne une valeur égale à 5, 30. Cette valeur est significative au seuil de probabilité .05. Elle indique donc une différence significative entre les fréquences comparées.

L'analyse détaillée de ces données renseigne sur le sens de la différence relevée. Elle fait apparaître une fréquence d'insécurité routière plus élevée chez les sujets ayant une expérience élevée des accidents de circulation que celle observée chez les sujets ayant une faible expérience des accidents. Dans le premier cas, on note 65,33% (soit 98 sujets sur un total de 150), alors que, dans le second cas, cette fréquence tombe à 34, 66 % (soit 52 sujets sur un total de 150 conducteurs de « Gbaka »). Dans le même esprit, le nombre de conducteurs manifestant un comportement de sécurité au volant est faible chez les sujets régulièrement exposés aux accidents routiers (37, 33%, soit 56 sur un total de 150 conducteurs) mais élevé chez ceux dont l'expérience des accidents est faible (62,67%, soit 94 conducteurs sur un total de 150 sujets).

Ce résultat corrobore notre deuxième hypothèse de travail qui postule que les automobilistes ayant une longue expérience des accidents de la route observent des mesures non sécuritaires de circulation tandis que leurs pairs n'ayant qu'une faible expérience des accidents de la route manifestent des comportements sécuritaires.

En effet, la gravité des accidents subis tend à affecter les explications causales et les comportements à peu près de la même manière que le fatalisme. Cette observation suscite un intérêt particulier pour les divers mécanismes psychologiques en œuvre chez les rescapés d'accidents graves. La gravité des accidents vécus semble renforcer la propriété d'équifinalité des événements malheureux, c'est-à-dire qu'un malheur qui vous est destiné vous arrivera quoi que vous fassiez, pour reprendre R. D. Kouabenan (1999, p. 269). On comprend dès lors qu'une personne ayant survécu à un accident dans lequel il y a eu des morts, soit de plus en plus convaincue que ceux qui sont morts dans cet accident le sont parce que « leur jour était arrivé », et qu'ils devaient y périr quel que soit ce qu'ils auraient pu faire. Cette conviction semble renforcer malheureusement l'idée selon laquelle il ne sert à rien de se prémunir des accidents, une idée qui semble inciter les fatalistes et les victimes d'accidents graves à négliger les mesures de protection.

### **3. Discussion**

Deux résultats se dégagent de cette étude. Le premier établit que les automobilistes qui recherchent des sensations fortes au volant tendent à ne pas observer la réglementation de sécurité routière contrairement à leurs homologues qui, en l'absence d'un tel désir, sont enclins à des comportements sécuritaires. Le second indique que les conducteurs ayant une longue expérience des accidents de la route observent des mesures non sécuritaires de la circulation, tandis que leurs pairs ayant une faible expérience des accidents de la circulation manifestent des comportements sécuritaires.

L'incidence de la recherche de sensation sur le comportement sécuritaire est corroborée par d'autres études. Ainsi, B. Jonah (1997,

p.651) répertorie une quarantaine d'études utilisant l'échelle de recherche de sensations pour examiner le lien entre la personnalité du « chercheur de sensations », le style de conduite et la prise de risque. La plupart de ces résultats rapportent une relation étroite entre la recherche de sensations et le comportement d'insécurité routière en conduite avec une corrélation comprise entre 0,30 et 0,40. Dans ces études, la composante de l'échelle « recherche de dangers et d'aventure » entretient une relation particulièrement plus élevée avec la prise de risque en conduite.

Cette remarque est aussi celle de M. Zuckerman (2007, p. 49). D'après l'auteur, l'amateur de sensations présente face à l'ambiguïté des stimuli de l'environnement une tendance à l'investigation. Il serait un chercheur d'informations dont la réaction d'orientation est associée à l'activation d'un état affectif positif alors que les non-amateurs de sensations tendent à ignorer ces stimuli, à les éviter mentalement ou à préparer une réaction de fuite. Les sujets en quête de sensations fortes sont préparés à endurer de fortes intensités de stimulation alors que le système nerveux du non-amateur de sensations est préparé à se déprimer pour anticiper un débordement. Dans cette mesure, les individus qui présenteront une grande tolérance aux stimulations auront plus de chance de devenir des amateurs de sensations.

Notre dernier résultat, qui postule que les mesures non sécuritaires s'observent plus chez les conducteurs ayant une longue expérience des accidents au volant que chez leurs pairs dont cette expérience est faible, est corroboré par d'autres études. D. R. Kouabenan et al. (2009, p. 98) montrent que les personnes déjà infectées par le staphylocoque doré évaluent plus fortement tous les risques.

Ces analyses rejoignent celles de L. Evan (2004, p.445) sur la distance laissée par les conducteurs entre leur véhicule et ceux qui les précèdent. Ils arrivent à la conclusion que les individus ayant été impliqués dans plusieurs accidents ou ayant reçu des contraventions démontrent de plus grands niveaux de risque dans la conduite quotidienne que les autres conducteurs. De même, Stephens et al. (2023,

p. 13) s'est attardé à plus d'une vingtaine de manœuvres erronées effectuées par les Québécois ainsi qu'aux caractéristiques des "conducteurs problèmes". Les données de cette recherche indiquent que 50 % des conducteurs ayant exécuté une manœuvre erronée possédaient un dossier d'accident ou de contraventions. Par contre, seulement 19 % des conducteurs ayant exécuté une très bonne manœuvre possédaient un tel dossier.

C'est dans ce registre que s'inscrit le résultat de (Shepperd et al., 2010, p. 815). Cette étude révèle en effet que l'exposition personnelle à un événement négatif semble associée à la croyance que la probabilité de faire l'expérience de cet événement est supérieure à la moyenne des gens. Cette tendance générale à envisager l'avenir plus favorable pour soi que pour l'autre justifie, selon l'auteur, la prise de risque fréquente des sujets régulièrement exposés aux accidents.

Cependant, D. R. Kouabenan (2002, p. 76) commande de relativiser l'effet de l'expérience des accidents sur le comportement sécuritaire. D'après l'auteur, l'expérience antérieure d'accidents n'influence pas notablement les représentations des risques et l'explication des accidents de circulation. Les habitudes et les intentions de comportements de conduite reposent sur divers paramètres liés aux fonctions perceptuelles et aux attitudes des individus. Ainsi, tant dans la manière dont les groupes décrivent leurs habiletés de conduite, que dans la façon d'évaluer leurs risques d'accident ou de décrire leurs attitudes face aux comportements de conduite risqués, les résultats des analyses n'indiquent aucune différence entre les deux groupes.

## **Conclusion**

La présente recherche examine l'effet des paramètres psychosociologiques sur la conduite au volant. Il s'agit précisément de savoir si la recherche de sensations fortes et l'expérience des accidents de circulation déterminent le comportement sécuritaire chez les conducteurs de « Gbaka » d'Abidjan. Au terme de la recherche, nous pouvons affirmer que les hypothèses de travail sont toutes vérifiées.

Nous pouvons, par conséquent, soutenir que le comportement d'insécurité au volant est significativement plus fréquent chez les amateurs de sensations fortes et ayant une longue expérience des accidents de circulation que chez ceux non portés à la quête de sensations fortes et sans « grande » expérience des accidents de circulation routière. Ce constat valide l'importance de ces facteurs dans la mise en œuvre des mesures de sécurité.

Ces observations invitent les managers de la sécurité 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 de 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 dissiper ou atténuer les stéréotypes ou préjugés que les accidents de circulation sont l'œuvre des forces mystiques ou surnaturelles et que celles-ci sont une protection plus efficace contre les accidents que la signalisation routière horizontale comme verticale ainsi que les normes édictées pour prévenir les accidents.

Les chauffeurs seraient de la sorte responsabilisés pour avoir une autre conscience de leur part personnelle ou de leur faute délibérée dans la survenue de ces accidents de circulation. Ils seraient ainsi conduits à réduire leur maladresse volontaire pour se mettre à l'abri des multiples accrochages et de la nécessité de développer des gestes positifs indispensables à la sécurisation de la sécurité routière.

## **Bibliographie**

- AKA Kouadio Akou, 1988, *L'organisation des transports collectifs à Abidjan (Côte d'Ivoire)*. Thèse de Doctorat ès-Lettres et Sciences Humaines (Géographie Humaine). Nanterre: Université de Paris
- ARNETT Jeffrey Jensen, 1996, Sensation seeking, aggressiveness, and adolescent reckless behavior. *Personality and Individual Differences*, 20, 693-702.

- EVANS Leonard , 2004, *Traffic safety*. Bloomfield: Science Serving Society.
- JONAH Barry, 1997, Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident analysis Prevention*, 29(5), 651-655.
- KOUABENAN Dongo Rémi, 1998, Beliefs and the perception of risk and accident. *Society for risk analysis*, 18, 243-252.
- KOUABENAN Dongo Rémi, 1999, *Explication naïve de l'accident et prévention*. Paris : PUF.
- KOUABENAN Dongo Rémi, 2009, Role of Beliefs in Accident and Risk Analysis and Prevention. *Safety science*, 47 (2), 767- 776.
- LEPLAT Jacques, 2006, L'accident une fatalité ? *Cahier de la Mutualité dans l'Entreprise, Santé et Condition de Travail*, 5, 7-27.
- Office de sécurité routière, O.S.E.R, 2024, Annuaire statistique de l'office de sécurité routière 2023-2024. *Document*, Abidjan.
- Organisation Mondiale de la Santé, OMS. (2018). *Rapport de situation sur sécurité routière dans le monde*. [URL:http://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic](http://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic) injuries (consulté le 02 septembre 2019).
- REASON James, Manstead Antony, Stradling Stephen, Baxter John, &Campbell Kim, 1990, Errors and violations on the roads: a real distinction ? *Ergonomics*, 33, 1315 1332.
- ROGERS Ronald William, 1975, A protection motivation theory of fear appeals and attitude change. *Journal of psychology*, 91, 93-113.
- ROSENBLOOM Tova, 2003, Risk evaluation and risky behaviour of high and low sensation seekers. *Social Behavior and Personality*, 31(4), 375-386.
- SHEPPERD Jeffrey Waters Emily Weinstein Neil & Klein William ? (2015). A primer on unrealistic optimism. *Current Directions in Psychological Science*, 24(3), 232-237.

- STEPHENS Ashley Stephan KyleK Crotty Ronan O'Hern Sheridan & Björklund, Gunilla, 2023, Too close for comfort: A mixed methods study to understand self-reported tailgating using the theory of planned behaviour. *Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour*, 93, 11-22.
- YAO N'Goran Hubert, 2022, *effet de la croyance au contrôle divin, de la recherche de sensation et de l'expérience des accidents de circulation sur le comportement sécuritaire chez les conducteurs de woro-woro d'Abidjan*. Thèse de doctorat de psychologie, Université Felix Houphouët Boigny.
- ZUCKERMAN Marvin, 1979, *Sensation seeking beyond optimal level of arousal*. Hillsdale. NJ: Erlbaum.
- ZUCKERMAN Marvin, 1994, *Impulsive unsocialized sensation seeking: The biological foundations of a basic dimension of personality*. Washington: American Psychological Association.
- ZUCKERMAN Marvin, 2007, *Sensation seeking and risky behavior*. Washington, DC : American Psychological Association.

# (CARESFI)

## INDEXATION INTERNATIONALE



Impact Factor Value of **0.773** based on International Citation Report (ICR) for the year **2024-2025**.

The URL for journal on our server is

<https://isindexing.com/isi/journaldetails.php?id=23843>

Impact Factor Value of **1.025** based on International Citation Report (ICR) for the year **2025-2026**.

The URL for journal on our server is

<https://isindexing.com/isi/journaldetails.php?id=23843>



[www.ESJIndex.org](http://www.ESJIndex.org)

Indexation internationale :

<http://esjindex.org/search.php?id=7804>



**ISSN (en ligne et imprimé) :**

**2756-7389**



**QR Code**



Email : [revuecaresfi@gmail.com](mailto:revuecaresfi@gmail.com)

Site Web : <https://www.caarsi-bf.net/>