



# RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales  
ISSN: 2788-275X

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

Numéro 04

REVUE D'ETUDES ET DE RECHERCHES INTERDISCIPLINAIRES EN SCIENCES  
SOCIALES



ISSN: 2788 - 275x

Décembre 2021



# RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales  
ISSN: 2768-275X

## ORGANISATION

### Directeur de publication

**Monsieur BAH Bi Youzan Daniel**, Professeur Titulaire de Sociologie du Développement Economique et Social, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

### Directeurs de la rédaction

**Monsieur TOH Alain**, Maître de Conférences de Sociologie du Développement rural, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

**Monsieur DJE Bi Tchan Guillaume**, Maître de Conférences de Psychologie génétique différentielle, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

### Secrétariat de rédaction

**Monsieur SEHI Bi Tra Jamal**, Maître de Conférences de Sociologie du Développement Economique et Social, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

**KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe**, Maître de Conférences de Géographie rurale, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

**Monsieur BAH Mahier Jules Michel**, Maître-Assistant de Sociologie du Politique, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

**Mademoiselle N'CHOT Apo Julie**, Maître-Assistant de Sociologie de la Famille et de l'Education, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

**Madame KOUAME Solange**, Maître-Assistant (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

### Comité Scientifique

**Monsieur AKA Adou**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur AKA Kouamé**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur ALLOU Kouamé René**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur ASKA Kouadio**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur ATTA Koffi Lazare**, Directeur de recherches (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur BAH Henry**, Professeur Titulaire (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)



# RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales  
ISSN: 2768-275X

**Monsieur BANEGAS Richard**, Professeur Titulaire (Institut d'Etudes Politiques, Paris, France)

**Monsieur BIAKA Zasséli Ignace**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur BOA Thiémélé Ramsès**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur CHAUVEAU Jean Pierre**, Directeur de Recherches (IRD, Montpellier, France)

**Monsieur DAYORO Z. A. Kévin**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur DEDY Séri Faustin**, Maître de Recherches (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur DOZON Jean Pierre, Directeur de Recherches (EHSS, Marseille, France)

**Monsieur EZOUA C. Thierry A.**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur GOGBE Téré**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur HAUHOUOT Célestin**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur IBO Guéhi Jonas**, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua, Abidjan, RCI)

**Madame KOFFIE-BIKPO Céline Yolande**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

Monsieur KONE Issiaka, Professeur Titulaire (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)

**Monsieur KOUADIO Guessan**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur KOUAKOU N'Guessan F.**, Professeur Titulaire (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)

**Monsieur KOUASSI N'goran F.**, Directeur de Recherches (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)

**Monsieur KOUDOU Opadou**, Professeur Titulaire (Ecole Normale Supérieure, Abidjan, RCI)

**Monsieur N'DOUBA Boroba F.**, Professeur Titulaire (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur TRA Fulbert**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)



# RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales  
ISSN: 2708-275X

## Comité de lecture

**Monsieur ADJA Vanga Ferdinand**, Professeur Titulaire (Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo, RCI)

**Monsieur AGNISSAN Aubin**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur DIGBO Gogui Albert**, Maître-Assistant (Université Jean Lorougnon Guédé, Daloa, RCI)

**Monsieur KEI Mathias**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur KONIN Séverin**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur KOUAKOU Ossei**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur KOUDOU Landry Roland**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Madame LODUGNON-Kalou Evelyne** (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur NASSA Dabié Axel**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur NKELZOK KOMTSINDI Valère**, Professeur Titulaire (Université de Douala, Douala, Cameroun)

**Monsieur OTEME Appolos Christophe**, Maître de Conférences (Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, RCI)

**Monsieur OUAKOUBO Gnabro**, Professeur Titulaire (Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo, RCI)

**Madame PIRON Florence**, Professeur Titulaire (Université Laval, Montréal, Canada)

**Monsieur YOMB Jacques**, Maître de Conférences (Université de Douala, Douala, Cameroun)



## SOMMAIRE

Préface

**BAHA Bi Youzan Daniel**

Politisation des organes électoraux et recrudescence des crises électorales en Côte d'Ivoire

**BAH Mahier Jules Michel**-----1

Répercussions psychosociales des décès des enfants drépanocytaires sur leurs parents, **COULIBALY Zoumana, SYLLA Moustapha et DROH Antoine** -----17

Influence des facteurs socio-économiques sur la consommation du poisson d'élevage par les ménages en Côte d'Ivoire : Cas des districts d'Abidjan et des Lagunes

**YE Sata, BERTE Siaka et KOUTOU N'guessan Claude**-----28

Logiques endogènes des femmes piscicultrices de Daloa face aux approches d'une aquaculture durable et résiliente : aquaculture intégrée, agroécologie : Etude exploratoire, **YE Sata, CAMARA Brahima et SORHO Fatogoma**-----43

Productions idéologiques liées à l'engagement des femmes dans l'armée ivoirienne : une analyse sociologique des logiques d'acteurs à Abidjan

**KRAMO Jean Richard Konan, TOH Alain et TOGBE Taih Dominique** -----54

Logiques de pratique des activités physiques et sportives à la Maison d'Arrêt et de Correction d'Abidjan (MACA)

**BINI Koffi Roland** -----67

Economie minière et crise du lien social dans les localités de la région aurifère de Divo (Côte d'Ivoire)

**KOUAME Koffi Siril et NIAMKE Jean Louis**-----82

Dynamisation des systèmes de santé en Côte d'Ivoire et usages des TIC : étude du cas du dossier patient informatisé (DPI) au Centre Hospitalier Régional de Bouaflé,

**OURAGA Basseri Jean-Claude, VONAN Amangoua Pierre Claver et N'CHOT Apo Julie**-----101

Déterminants sociaux de la faible fréquentation des ouvrages hydrauliques en milieu rural ivoirien : cas des populations de M'bonoua dans la sous-préfecture d'Anyama

**KOUAME Ettien Lydie Josia** -----112



- Société civile et développement durable en côte d'ivoire. Les limites d'une participation au contrôle citoyen de l'action publique  
**Gnangon Georgette BROU ----- 120**
- De la validité des instruments d'évaluation des stagiaires en situations de crise : cas de la certification des élèves-professeurs d'allemand de l'école normale supérieure de Koudougou  
**OUEDRAOGO Léa----- 136**
- Problématique de l'encadrement en stage des étudiants infirmiers et sage-femmes dans les districts sanitaires d'Abidjan Côte d'Ivoire  
**Touali ZOULO ----- 149**
- Profil des enseignants de l'EFTP : Quelle identité professionnelle, pour quelle formation ?  
**BONKOUNGOU Nikiéma Haoua ----- 165**
- Echec des politiques publiques de développement : Cas de l'aménagement hydroélectrique de Taabo  
**NIKEBIE Kouassi Clair Stéphane ----- 179**
- Recette journalière, niveau de stress et agressivité chez des conducteurs de minicars dans le District d'Abidjan  
**YEBOUA Kossia Sonia----- 197**



# RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales  
ISSN: 2708-275X

## PREFACE

La Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales vient apporter une réponse à une multitude d'interrogations des Chercheurs et Enseignants-Chercheurs de l'Unité de Formation et de Recherche des Sciences de l'Homme et de la Société (UFR-SHS) d'une part, et des étudiants de Master et de Doctorat d'autre part. Quatre raisons fondamentales justifient a priori ces interrogations et cette naissance.

- La première est que toute Université ou institution d'enseignement supérieur ne vaut que par la puissance de ses recherches et des résultats de celles-ci. Les colloques, les Séminaires, les journées scientifiques, les symposiums, les tables rondes ou tout autre meeting d'intérêt scientifique, à caractère national et ou international, doivent y contribuer.
- La deuxième est que les résultats et/ou les produits des travaux de recherche doivent être publiés pour être connus dans le monde scientifique. Telle doit être la vision ou l'ambition de tout chercheur. Telle est aussi la mission de toute revue scientifique de qualité.
- La troisième est que la recherche supporte l'enseignement et en assure la qualité et la pérennité. La recherche assure la renommée de l'Université sur le plan international. Cela est d'autant plus vrai que le Professeur HAUHOUOT Asseypo, ancien Président de l'Université de Cocody écrivait dans la préface de la première Edition 2000 de l'Annuaire de la Recherche ceci : « par sa dynamique holistique, la recherche apparaît comme le meilleur garant de l'avenir et de la solidarité qu'il n'est même pas exagéré de dire que toutes les autres activités tiennent d'elle leur légitimité. » La revue constitue indiscutablement en la matière le support idéal.
- La quatrième raison est que la promotion des Chercheurs et des Enseignants-Chercheurs, leur épanouissement scientifique, pédagogique et leurs profils de carrière dans les différents grades du CAMES passent inévitablement et nécessairement par les publications dans des revues de référence.

En rapport avec ces quatre raisons, il est à constater que depuis la fin des années 1980, l'éclatement de l'ancienne Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines en quatre UFR a consacré la disparition des Cahiers de la Faculté et des Annales de l'Université. L'UFR-SHS qui compte onze départements, dont six filières d'enseignement, trois Instituts et deux Centres de Recherche, ne dispose plus de revue à sa dimension. Il est bon de rappeler à juste titre que l'UFR-SHS est la plus grande de par ses effectifs d'étudiants (15 700), de Chercheurs et d'Enseignants-Chercheurs (500 environ) et de personnels administratifs et techniques « PAT » (100 environ).

S'il est vrai que chaque département fait l'effort de se doter d'une ou de deux revues caractérisées généralement par des parutions intermittentes ou irrégulières, à défaut de disparaître purement et simplement faute de moyen, il n'en demeure pas moins que cela est largement en deçà des attentes.



# RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales  
ISSN: 2708-275X

Il va sans dire que la plupart des Chercheurs et Enseignants-Chercheurs s'adressent à des revues étrangères en Afrique, en Europe et/ou en Amérique pour publier leurs travaux avec des fortunes diverses (rejets d'articles, retard des publications et longues attentes etc.).

C'est donc pour résoudre un tant soit peu ces problèmes que les équipes de recherche, les Conseils de département et le Conseil d'UFR-SHS ont suggéré la création de deux revues scientifiques à l'UFR.

La première sera destinée aux publications des travaux de recherche en sciences sociales et humaines. La deuxième revue publiera, outre les résultats des recherches en sciences sociales, les communications des spécialistes d'autres disciplines scientifiques (sciences médicales, juridiques, économiques, agronomiques, etc.).

Cela devra résoudre ainsi les problèmes d'interdisciplinarité et pluridisciplinarité dans la mesure où les sciences sociales sont des sciences transversales au carrefour de toutes les disciplines.

Pour ce faire, la périodicité à terme est de deux parutions annuelles, c'est-à-dire une parution semestrielle pour chaque revue.

En ce qui concerne particulièrement la Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales (RERISS), l'on devra admettre des numéros spéciaux et des parutions exceptionnelles selon les intérêts et les enjeux du moment.

Il pourra, par exemple, s'agir des numéros spéciaux consacrés aux travaux d'étudiants (Doctorants et Masterants), des actes de colloques et séminaires, des études de projets d'intérêt scientifique avec des partenaires extérieurs, ainsi que de toute autre initiative pouvant aboutir à une mise en commun des travaux issus de plusieurs spécialités et sujets dans divers domaines de la recherche scientifique.

C'est l'exemple de ce tout premier numéro RERISS qui sera mis à la disposition du public en vue de bénéficier des critiques et observations de la communauté Scientifique pour une réelle amélioration.

Toutefois l'accent doit être mis (et ce serait l'idéal) sur les parutions thématiques semestrielles en rapport avec l'actualité du moment.

Si ce principe est acquis, l'on doit s'atteler à préserver ou à sauvegarder la pérennité de la revue et à assurer sa pleine promotion sur le long terme. Cette promotion et cette pérennisation doivent se faire grâce à la mobilisation et la détermination de l'ensemble des animateurs de la revue tous les grades universitaires confondus.

L'on doit ensuite s'atteler à régler la fameuse question de financement qui bloque généralement tout projet de cette nature. En effet la pérennisation et le rayonnement d'une revue de référence dépendent aussi et surtout de ses moyens financiers. Pour éviter une existence éphémère à la RERISS, il est souhaitable que les responsables de la Revue fassent d'abord un minimum de sacrifice par des cotisations à un montant supportable. Ensuite, tous les responsables et animateurs doivent souscrire à un abonnement obligatoire, ce qui signifie : à chacun son exemplaire (à un coût qui sera fixé d'un commun accord). Enfin, tous



# RERISS

Revue d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales  
ISSN: 2708-275X

les auteurs sans exception, désireux de publier doivent contribuer à une hauteur financièrement supportable aux frais d'édition de leurs travaux.

Telles sont les suggestions susceptibles d'aider les animateurs de cette revue à assurer un minimum de garantie pour sa survie.

Par notre volonté commune et notre détermination, ce projet peut devenir une réalité pour le bonheur des initiateurs, en particulier des Chercheurs et Enseignants-chercheurs de l'UFR.

Pour terminer, je tiens à remercier tous ceux qui œuvrent inlassablement chaque jour de façon désintéressée afin que ce qui était naguère un rêve devienne une réalité. Il s'agit en premier lieu de tous les membres du Laboratoire d'Etudes et de Recherches Interdisciplinaires en Sciences Sociales, qui constituent plus qu'une équipe de recherche, un esprit à nul autre pareil.

Il s'agit ensuite de tous les Chercheurs et Enseignants-chercheurs, membres des différents comités (Comité scientifique, Comité de lecture, Comité de rédaction, etc.).

Il s'agit encore de la Direction des Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI).

Il s'agit enfin des membres fondateurs de la RERISS, garants moraux et scientifiques de la survie de cette œuvre commune.

Merci à vous tous.

Vive la recherche à l'UFR-SHS et longue vie à la revue RERISS.

**Professeur BAH BI Youzan Daniel**  
**Directeur de Publication RERISS**



## **Recette journalière, niveau de stress, et formes d'agressivité des conducteurs de mini car "gbaka" dans le District d'Abidjan**

**YEBOUA Kossia Sonia, yebouasonia@yahoo.fr**

Doctorante Département de Psychologie  
Université Félix Houphouët Boigny

### **RÉSUMÉ**

La présente étude, qui s'inscrit dans le paradigme de la psychologie différentielle, est partie du constat de violences observées dans le milieu du transport ivoirien. Elle a pour objectif de d'expliquer les différences d'agressivité physique au volant chez des conducteurs de gbaka en relation avec la recette journalière et le niveau de stress. 88 conducteurs âgés de 20 et 36 ans, avec une expérience professionnelle moyenne de deux (02) ans ont participé à l'étude. Les informations relatives aux recettes journalières ont été obtenues à l'aide d'une fiche d'identification et d'entretiens semi-directifs. Le niveau de stress a, quant à lui, été évalué à l'aide du Driving Behaviour Inventory (Gulian & al. 1989). L'agressivité physique a été évaluée à l'aide d'une échelle, le Driving Anger Scale (DAS) de Villieux & Delhomme (2007). Les résultats indiquent le nombre de chauffeurs agressifs varient selon la recette journalière et le niveau de stress. Le niveau d'agressivité élevé se relève plus chez les chauffeurs qui ont une recette journalière élevée et un niveau de stress élevé. Ces résultats ont été analysés à partir des théories de la motivation.

**Mots clés :** recette journalière- niveau de stress -chauffeurs de gbaka-Formes d'agressivité

### **SUMMARY**

This study, which is the part of differential psychology's paradigm, is based on violence observed in the Ivorian transport's community. It aimed to explain the differences in physical aggressiveness at the wheel among "gbaka" drivers in relation to the daily receipts and the level of stress. 88 drivers aged 20 and 36, with an average two (02) years professional experience, have participated in the study. Information on daily receipts was obtained using an identification sheet and semi-structured interviews. The level of stress was assessed using the Driving Behavior Inventory (Gulian & al. 1989). Physical aggressiveness was assessed using a scale, the Driving Anger Scale (DAS) by Villieux & Delhomme (2007). The results indicated that the number of aggressive drivers vary by daily revenue and stress level. The high level of aggressiveness is higher among drivers who have a high daily income and a high level of stress. These results were analyzed from motivation theories.

**Key words:** daily income - stress level - gbaka drivers - Forms of aggression

### **Introduction**

La violence juvénile est l'une des formes de violence les plus perceptibles. Les agressions, mortelles ou non, manifestées par les jeunes contribuent fortement dans le monde entier au nombre total de décès prématurés, de traumatismes et d'incapacités (Krug, 2002). L'explication principale des comportements violents a longtemps été la suivante : « les comportements agressifs et violents sont des réponses apprises de la frustration ; ils peuvent aussi être appris en tant



qu'instruments destinés à atteindre des buts ; et l'apprentissage se produit en observant de tels modèles de comportements. Ces modèles peuvent être observés dans la famille, chez les pairs, ailleurs dans le quartier, dans les médias, ou dans la pornographie violente. » (Reiss & Roth, 1993). Le concept d'agressivité renvoie à un comportement caractérisé par l'acte d'attaquer ou d'aller de l'avant, s'opposant à celui de refuser le combat ou de fuir les difficultés (Sillamy 2003). Pareillement c'est le dynamisme d'un sujet à s'affirmer de façon hostile dans le but d'obtenir satisfaction de ses besoins. Dans cette perspective Little brauner & Hawley (2003) définissent l'agressivité comme une disposition permanente une disposition permanente conduisant à un comportement qui blesse ou porte préjudice à autrui de manière intentionnelle ou réactionnelle. En psychologie, l'agressivité désigne toute tendance visant, par un moyen quelconque et sous n'importe quelle forme, à causer un tort à un individu, un groupe ou à ce qui les représente. Ce point de vue est partagé par Bouchard (2007) qui définit comme tout acte visant à nuire au prochain ou à tenter de nuire à autrui. En somme, le comportement agressif désigne une disposition fondamentale grâce à laquelle l'être humain peut obtenir la satisfaction de ses besoins. Cette conception de l'agressivité lui confère une nature multidimensionnelle. Nous distinguons de manière générale trois formes d'agressivité, l'agressivité physique, l'agressivité verbale, l'agressivité relationnelle.

Les travaux intéressés par l'origine de l'agressivité ont révélé qu'elle provient de la combinaison des facteurs génétiques et environnementaux (Miles & Carey, 1997). Au nombre des facteurs environnementaux souvent considérés comme générateur d'agressivité figurent les interactions entre les individus, en situation de conduite automobile. Sur cette base, Oder & al. (1996) conçoivent la conduite automobile comme une interaction dans la circulation. Elle constitue un environnement propice aux provocations et aux manifestations d'agressivité. Ils font état d'augmentation importante d'incidents sur la route, d'accidents corporels et mortels du fait de l'agressivité et de progression inquiétante de ce type de comportement au cours des dernières années. Il ressort de ces constats que le risque d'agressivité au volant est de plus en plus élevé (Fong & al., 2001). Cette agressivité est souvent liée à des difficultés de compréhension et de communication entre les personnes. Les usagers sont forcés de partager un même espace (la route) et leur interaction est forcément source de conflits. De ce point de vue, l'agressivité au volant est le comportement d'un conducteur exprimant sa colère, son ennui, son impatience, son ressentiment, sa désapprobation, elle vise à gêner un autre usager de la route ou à lui causer un tort physique ou psychologique de manière directe ou indirecte, c'est-à-dire en s'en prenant à sa personne ou à une chose qui le représente (Eugene, 2004). Concrètement l'agressivité au volant s'exprime en un certain nombre de comportements récurrents, dans les diverses classifications repérées dans la documentation scientifique dites manifestations d'agressivité. Nous pouvons citer entre autres commentaires agressifs, gestes d'intimidation, coups de klaxon, suivre de près, couper, obstruction délibérée de la



voie, talonner, jet d'objet, jeu de lumière, prendre en chasse, forcer un véhicule à quitter la route, manœuvres dangereuses (Eugene, op.cit.). En somme, l'agressivité au volant est un état psychologique du conducteur pouvant le pousser à commettre différentes formes de violences à l'encontre d'autres usagers de la route. L'agressivité au volant a gagné du terrain dans les organisations des transports urbains en Afrique. En effet, au cours de ces vingt dernières années, les problèmes de déplacements urbains ont acquis une complexité et une acuité croissantes. Ceci est le résultat de l'action de deux phénomènes universels : la très forte croissance des populations urbaines dans les démographies nationales (les villes se sont étendues à une échelle géographique jusqu'alors inconnue) et l'expansion importante et régulière de l'automobile (Kassi, 2007).

La société ivoirienne en général est touchée et particulièrement, le domaine des transports urbains à Abidjan. En effet, nous remarquons dans le milieu du transport, plus précisément dans les différents points de ramassage et dans les gares routières, un grand nombre d'actes agressifs au volant. Cette nouvelle dynamique de violence implique pour la plupart les conducteurs de taxis communaux et intercommunaux, les collecteurs de taxes, se réclamant de diverses associations syndicales, « les gnamboros » et les conducteurs de mini cars (gbakas), « les apprentis gbakas » (Kassi, op.cit.). Dans les textes de l'organisation de transport le gbaka est un minicar qui sert au transport commun des biens et des personnes dans la ville d'Abidjan. Aussi, ces véhicules disposent de 14 à 32 places, voire plus, exceptée celle du conducteur, avec des formes et des couleurs variables. Ils permettent d'assurer le déplacement des Abidjanais entre différentes communes (Ouattara, 2020, p.135). La mission principale des conducteurs de minicars (gbakas) est le transport des usagers avec un personnel généralement jeunes ou adultes qui assurent le trafic à travers des véhicules composés de 14 à 36 places selon le type de véhicule à leur disposition. Le groupe de conducteurs est composé majoritairement de jeunes ou adultes qui transportent des passagers dans les gares routières dans les communes d'Abidjan à travers leurs véhicules. Les chauffeurs de, gbaka, sont indexés par le commun des mortels pour leur comportement à risque. L'analyse d'un sondage préliminaire à la présente étude indique que 80,5% des usagers ne manquent pas d'afficher leur crainte, quant aux écarts de conduite des chauffeurs caractérisés en général par le non-respect du code de la route et surtout du non-respect de la limitation de vitesse. L'on assiste parfois à des injures de toutes sortes conduisant souvent à des bagarres entre usagers. Le secteur de transport apparaît comme un secteur de non-droit, et de hors la loi. Il est pris en otage par des « gnambôrôs » appelés percepteurs de taxes (Dje & Yeboua, 2015). Paiement d'une taxe journalière de 500F CFA au syndicat représenté sur la gare, auquel le transporteur est affilié. Paiement d'une somme forfaitaire de 100 F CFA aux « gnambôrôs » après le chargement du véhicule. Avec autant de syndicats dans le milieu du transport (au moins 200 syndicats selon le Président des transporteurs, il est parfois constaté de nombreuses dérives, des bagarres récurrentes entre leurs partisans, dues aux chevauchements de missions



sur le terrain Ce qui justifie la prise de risque et l'agressivité des chauffeurs à vouloir transporter plus de clients possible au cours de la journée. Cela provoque la plupart du temps des embouteillages, de même que certains accidents graves de la circulation qui ont coûté la vie à de nombreuses personnes (Darracq, 2014). Voici les propose d'un usager de la route (Y.K.) : nous habitons la commune de Yopougon et devrions nous rendre au cours chaque matin à l'Université Nangui Abrogoua, où nous avons été orientés. Comme moyen de transport, nous empruntons les bus n°85 et n°76, à cause du coût unique du titre de transport mensuel à 3000FCFA quel que soit les rotations. Alors, chaque matin, nous nous empressions pour nous rendre au quai des bus, mais leur irrégularité nous avait fait changer d'avis. Désormais, nous devrions composer avec les, gbaka, compte tenu de leur régularité, malgré notre sentiment de peur, tenant à l'imprudence de certains chauffeurs de cette corporation. Il ne se passe pas de jour sans enregistrer d'une part, des violences entre les apprenti-chauffeurs et les passagers pour des problèmes de monnaie, puis d'autre part, entre les chauffeurs et les gnambros pour cause taxe. Enfin, les conduites agressives envers d'autres véhicules pour à la fourir des clientèles. Jusqu'au jour où l'accident dû à un mauvais dépassement, eut lieu. Heureusement, nous sortîmes indemnes. Dès cet instant, notre sentiment de peur pour les gbaka » s'était davantage renforcé. Ils ont la main mise dans le transport urbain à cause de l'irrégularité de la SOTRA ». A l'analyse des faits relatifs au milieu du transport des « gbaka », l'inorganisation du secteur retient notre attention.

Comme on peut le constater, les techniques et stratégies de conduite diffèrent d'un conducteur à un autre, mais elles ont généralement un point commun, celui de la manifestation d'agressivité contre les autres conducteurs et quelque fois contre les usagers. Toujours dans le but de comprendre les comportements agressifs, d'autres études ont obtenu des corrélations entre les classes socio-économiques et les troubles de comportements, notamment les comportements agressifs chez les enfants à charge (Boyle & Offord, 1990 ; Tremblay, 1990 ; West, 1982). Elles ont obtenu une fréquence plus importante de troubles de comportements chez les enfants issus de classes socio-économiques défavorisées, et vivants en milieu urbain. Il est observé que les parents, qui sont affectés par les contraintes économiques, sont ceux qui sont moins portés à exercer une supervision étroite de leurs enfants. Et ce sont ces enfants qui sont les nombreux à manifester des comportements agressifs (Vitaro, Dobkin, Gagnon & LeBlanc, 1994). Dans le cours de leur développement, ces enfants, pour satisfaire leurs besoins matériels, s'impliqueraient plus facilement dans les activités informelles génératrices de revenus, telles que le transport (Taxi, Woro-Woro, Gbaka, ...). Dès lors, l'on s'attendrait à trouver dans le secteur issu de milieux familiaux modestes. Dès lors, l'on s'attendrait à trouver dans le secteur du transport des acteurs (gnambros, aide chauffeurs et chauffeurs) issus de milieux familiaux modestes. Et dans l'exercice de leurs « métiers », leurs comportements d'agressivité connaîtraient des modulations en fonction de la satisfaction de leurs besoins. En ce qui concerne le chauffeur de gbaka, sa recette journalière est rapportée au nombre de rotation par



jour. La recette journalière est l'expression utilisée dans le milieu du transport en commun. Elle fait référence au revenu journalier ou à la rémunération. Elle permet à l'individu de subvenir à ses besoins et de parvenir à une relative satisfaction, laquelle influencerait ses manières d'agir et de réagir. Par ailleurs, elle peut varier en fonction de plusieurs phénomènes, notamment, les types de contrat avec le propriétaire. Les caractéristiques de la recette journalière du chauffeur dépendent des retraits de la rémunération de l'apprenti, du percepteur de taxe, le carburant du véhicule et la somme à verser au propriétaire (Diaz, & Cusset, 1998). Le chauffeur principal perçoit en général un salaire fixe mensuel compris entre 122 000 et 150 000 FCFA par mois. Le chauffeur en second ou contractuel, n'a pas de salaire mais est payé au prorata. Ce montant est l'excédent perçu sur la recette journalière fixée par le propriétaire après avoir retiré toutes les dépenses liées aux charges, notamment le carburant, la rançon du balanceur ; la restauration, les frais de racket des policiers, les frais du syndicat, le lavage du véhicule (Constance, 2006). Souvent, ce complément journalier du chauffeur en second, est compris : entre 3 500 et 5 000 f CFA. Par conséquent, la recette du jour peut varier entre un taux élevé et un taux faible. Ce genre de situation donne fréquemment l'occasion à des scènes de conduite déviante voire agressive entre les différentes entités de ce secteur du transport. Dans ce cas, on peut penser que les conducteurs de gbaka adoptent différents comportements d'agressivité selon le niveau de réalisation de leurs recettes journalières. C'est dans ce sens que Cousineau (2008), analysant la relation entre le revenu journalier et les formes d'agressivité, a observé que le gain journalier des individus influence leurs comportements agressifs. Par ailleurs, d'autres auteurs mettent en exergue la relation entre l'agressivité et les besoins psychologiques (Mateiu, 2016). Pour cet auteur, les individus auraient tendance à vouloir satisfaire un grand nombre de besoins dû aux facteurs situationnels. Les facteurs situationnels qui peuvent provoquer l'agressivité sont, par exemple, l'injustice, les attentes déçues, le manque de respect, les tensions psychologiques aiguës induites par le stress. (Mateiu, op.cit.). Le stress crée un climat de compétition pour l'espace surtout lors des congestions. Hennessy & Wiesenthal (1999), concluent qu'il y a plus de stress dans ces situations en conduite automobile surtout lors des congestions.

Le stress dans la conduite correspond à un processus cognitif au cours duquel un sujet évalue et prend en compte les menaces et les défis de son environnement. Le stress paraît influencer l'agressivité dans la circulation automobile. Dans cette optique, Richer, (2006) affirme que les individus présentant une gestion du stress moins efficace semblent être plus agressifs au volant. La relation entre stress et agressivité est également examinée par Berdoulat, (2018). Ils ont mesuré le lien entre l'agressivité et la prédisposition au stress du conducteur et ont conclu que l'agressivité, tant dans sa forme légère que dans sa forme violente peut être prédite, par la prédisposition au stress. Ces résultats sont en accord avec l'ensemble de la documentation scientifique. Divers comportements agressifs légers peuvent être directement imputables au stress du conducteur : préférer des



menaces, usage intempestif du klaxon, hurlements, gestuel désobligeant, (Eugène, 2004).

Pour les conducteurs de mini car, la conduite est une activité professionnelle qui se déroule dans un environnement routier dynamique. Elle exige de bonnes habiletés motrices, sensorielles et cognitives. Ces fonctions ne sont pas exclusives. Mais, toute information passe par le processus cognitif. En effet, les différents stimuli visuels, biomécaniques et auditifs sont volontairement ou involontairement analysés par le conducteur qui réagit de manière plus ou moins adéquate. Les différents horaires journaliers provoquent par moments de la colère et de l'irritation qui affectent les aptitudes émotionnelles des conducteurs, à telle enseigne qu'ils produisent des conduites agressives dans des proportions différentes. De plus, ils sont assujettis à des contraintes de travail et de missions identiques, mais ils ont des résultats différents si bien que le stress produira différents effets sur leurs comportements de conduite automobile dans l'exercice de leur activité journalière.

Partant de cette analyse, les conducteurs de gbaka seront portés à agresser tous les obstacles se trouvant sur leurs chemins. Dans les situations dynamiques, le stress est lié, en partie, à l'évolution de la situation elle-même. Si la situation se dégrade, le stress augmente et une action est souvent réalisée plus tôt. En somme, même si, à l'analyse, les relations entre les recettes journalières, le niveau de stress, et les comportements d'agressivité semblent établis, nous pensons qu'elles restent encore insuffisamment explorées. En effet ces relations ne semblent pas encore être examinées chez les conducteurs de gbaka ; elles l'ont été le plus souvent, soit chez les conducteurs en général, (Eugene 2004 ; Meité, 2010 ; Kouadio, 2015). Or, nous le savons avec Gerardi (2019), certains facteurs explicatifs notamment économiques, humains, et situationnels sont susceptibles de changer les rapports entre les sujets et les autres, ou les rapports des sujets avec eux-mêmes. La relation entre ces trois variables pourrait connaître des variations chez des sujets jeunes ou en phase adultes. On pourrait assister à une variation de ces relations quand on sait, suivant le rapport de l'OMS (2013), que la manifestation de l'agressivité obéit à des facteurs situationnels, notamment à la satisfaction de besoins ponctuels. En outre, en l'état actuel de nos connaissances, ces relations n'ont pas encore été examinées chez les conducteurs de gbaka impliqués dans le secteur informel généralement source de conflits d'intérêts. Les conflits d'intérêts pourraient constituer des facteurs de manifestation des comportements agressifs. En effet, lorsqu'on s'intéresse aux faits de société en Côte d'Ivoire, il ressort que le secteur du transport urbain, communal ou intercommunal, est en proie à des scènes de conduite déviante des prises de risques et d'agressivité au volant où sont régulièrement cités les conducteurs de gbaka. Une étude ayant pour objet l'analyse de leurs comportements d'agressivité nous paraît dès lors importante. Dans cette perspective, la présente étude se propose d'examiner les comportements d'agressivité au volant des chauffeurs en relation avec leurs recettes journalières,



le niveau de stress. Il s'agit de comparer les fréquences de comportements agressifs des conducteurs selon les recettes journalières et le niveau de stress.

## **1. MÉTHODOLOGIE**

Cette partie traite essentiellement de l'échantillonnage de l'étude et de la collecte des données.

### **A-Participant**

La particularité de notre étude est qu'elle porte sur les chauffeurs qui exercent leur activité dans le district d'Abidjan. Ils ont pour rôle d'assurer le transport des Abidjanais, et de leurs biens. Dans le cadre de notre étude nous nous intéresserons aux conducteurs des communes d'Abobo, d'Adjamé, de Cocody et de Yopougon. Ces quatre communes ont retenu notre attention pour diverses raisons. Le choix de ces agglomérations repose sur deux raisons, la densité de leur population, la stabilité de gares installées en leur sein. La forte démographie, qui favorise un vaste réseau de transports intra et inter-communales, favorise le fait, qu'on y trouve plusieurs conducteurs de gbaka. Une observation préliminaire portant 25 chauffeurs interrogés par hasard dans la commune d'abobo nous permis de situer, pour la majorité, la recette journalière faible et élevée. Selon la littérature la manifestation de l'agressivité variant selon le niveau socio-économique des individus (Cousineau (2008), nous avons procédé à un échantillonnage raisonné. Par un mode probabiliste, nous avons interrogé, d'une part nous avons interrogé, d'une part des chauffeurs de faible revenu journalier, d'autre part des conducteurs de revenu élevé. Sur cette base, nous n'avons pu interroger 47 conducteurs âgés de 20 à 36 ans de recette faible, d'autre part des 41 conducteurs ayant une recette élevée.

### **B-Matériels et procédures de collecte des données**

#### **1-Recette Journalière**

Le salaire est la contrepartie d'un travail accompli. Il peut être payé en espèce (rémunération) ou en nature (logement et accessoires). Il peut être faible ou élevé, et peut être aussi appelé recette ou revenu. Chez les chauffeurs de gbaka, la recette de base se détermine, en fonction de la somme qu'ils doivent verser, à la fin de la journée, après avoir retiré le montant versé au propriétaire et les dépenses à sa charge (restauration, carburant, apprenti-receveur, structure syndicale etc.) (Banque Mondiale, 2000). La recette journalière renvoie dans ce cas échéant au type de contrat conféré au chauffeur dans l'exercice de son métier. Pendant plus de 18h de travail, l'obsession sera de réussir à atteindre cette recette journalière et surplus. Cette recette peut varier entre 30000frs et 40000frs par jour, en fonction de la qualité et de l'état du véhicule. Cet objectif à atteindre aura un effet considérable, sur les comportements au volant des chauffeurs. Et sur tout frein à la recherche de client pouvant être considéré comme un obstacle à la satisfaction de leurs besoins. Ils adoptent dans ce cas un comportement susceptible de l'éliminer. D'où la manifestation de comportements agressifs. Les données relatives aux



recettes journalières ont été obtenues à partir des questions se rapportant au type de contrat et la somme perçue après le retrait des charges. Et nous avons estimé la recette journalière de chaque chauffeur sur la base du contrat de base et de la valeur montant perçue en fin de journée. Sur cette base, il nous apparaît que les recettes varient d'un conducteur à une autre. De ce fait, nous avons opté de nous adresser aux participants pour qu'ils évaluent leurs niveaux de recette. Nous avons établi une grille comportant des intervalles de recettes journalières. Chaque participant est invité à entourer les intervalles de recettes qu'il trouve faibles et ceux qu'il perçoit satisfaisant pour une journée. Cela nous a permis d'avoir deux groupes conducteurs, les conducteurs à recettes faibles et ceux à recettes élevées.

## **2-Niveau de stress**

Le niveau de stress est une situation de déséquilibre chez les conducteurs basés sur les caractéristiques psychologiques, et environnementales des conduites (Lazarus, 1984). Il est un facteur d'augmentation d'agressivité au volant donc de risque d'accident. En d'autres mots, le niveau de stress au volant est un ensemble de perception et d'état mental du conducteur. Sur nos routes les usagers sont confrontés à des situations des embouteillages, du ralentissement. Le bruit, le dépassement (dépasser et être dépassé). Egalement, le type de véhicule utilisé, la fatigue et la vigilance. Enfin ; les paramètres liés au voyage : distance à parcourir, la durée du trajet obligé, et l'état de la chaussée. Ces paramètres modifient les comportements des sujets. Si tel est le cas, l'on pourrait observer des disparités au niveau des comportements d'agressivité chez les chauffeurs en fonction de leur niveau de stress. Par exemple, De Keyser & Hansez (1996) considèrent que, d'un point de psychologique, le stress au volant dans la sphère du travail comme une réponse du travailleur devant des exigences de la situation pour lesquelles, il doute de disposer des ressources nécessaires, et auxquelles il estime devoir faire face. Les conducteurs qui ont un niveau de stress élevé sont ceux qui n'ont pas de contrat direct avec le propriétaire du véhicule (ils travaillent en sous-traitance auprès du conducteur titulaire), le conducteur de gbaka ayant un niveau de stress élevé, est caractérisé par une impatience, une agitation, un sens accru de la compétitivité et de fréquentes démonstrations d'agressivité (Coeugnet, 2011). Les chauffeurs de niveau stress élevé seraient prédisposés à manifester une agressivité physique au volant pour obtenir la satisfaction de leurs besoins. Par contre, leurs homologues, de niveau de stress faible (embauchés) qui bénéficient d'un contrat auprès du propriétaire ont des connaissances plus structurées relativement aux traitements de l'information mis en place par l'organisme lors d'une situation de conduite qui provoque une détresse. Alors l'organisme va interpréter la situation, en activant les informations apprises des expériences passées et construire ensuite une signification à partir de ce qui paraît le plus plausible. Les réactions provoquées par ces différentes demandes auxquelles l'organisme arrive à faire face sont converties en actions utiles. Alors ils se situeraient à un niveau plus élevé d'expression verbale d'agressivité au volant (Eugene, 2003). Cette plus grande



aisance professionnelle les prédisposerait à faire usage de l'agressivité verbale dans les situations de résolution de conflit. Le niveau de stress est appréhendé ici en deux modalités, le niveau faible et le niveau élevé. Les informations concernant les niveaux de stress ont été recueillies à partir du Driving Behaviour Inventory (DBI) de Gulian & al, (1989).

### **3-Formes d'agressivité**

Le milieu de travail des participants évolue dans une sphère dynamique de la conduite automobile. Or, en situation de conduite automobile, il est fréquent d'être confronté à des situations d'agressivité, par exemple, des entraves à la circulation, la conduite dangereuse ainsi que l'hostilité directe de la part d'autres automobilistes (Lajunen & Parker, 2001). Cet environnement dynamique donne lieu à des moments donnés à des oppositions entre les usagers de la route. Ces oppositions occasionnent la manifestation de comportements agressifs au volant. Dans la présente étude, il s'agit plutôt des formes d'agressivité à observer chez les chauffeurs de gbaka. Et telles que manifestées dans le cadre de leur travail, ces agressivités sont généralement soit verbales, soit physiques. Il s'agit donc d'une variable qualitative. Pour la mesurer nous avons utilisé le Driving Anger Scale de Villieux & Delhomme (2007). La DAS mesure la propension des automobilistes à éprouver de la colère au volant, la conduite agressive et risquée liée aux accidents dans six (6) catégories de situations caractérisées par les facteurs suivants : la discourtoisie, la conduite illégale, les gestes hostiles, la conduite lente, la circulation entravée et la présence des forces de l'ordre. Villieux & Delhomme (2007) ont testé la cohérence interne de ce test. Les résultats des propriétés psychométriques réalisés confortent la structure à 6 facteurs de la DAS avec des indices de fiabilité acceptable (alpha de Cronbach variant entre 0,71 à 0,81 pour chaque facteur et  $\alpha = 0,94$  pour l'échelle globale) et une interrelation entre les dits facteurs et l'échelle globale (indice de corrélation oscillant entre 0,71 à 0,95). L'échelle de mesure de l'agressivité éprouvée au volant est élaborée avec des propriétés psychométriques acceptables s'adaptant convenablement aux conducteurs Ivoiriens. A titre d'illustratif, en ce qui concerne l'agressivité physique au volant, nous avons l'item « *Pendant votre activité de conduite il vous arrive de couper avec votre véhicule une voiture devant vous juste pour prendre un client* »; pour l'« agressivité verbale », il y a l'item « *pouvez- vous résister à la prise de risque lorsque vous êtes dans un embouteillage tant bien que vous avez la possibilité* ». Pour chaque item, le participant est invité à se situer par oui ou non. A la fin du questionnaire un entretien semi directif a été mené. Il s'est déroulé autour de cinq axes qui constituent les dimensions de l'agressivité au volant et le participant choisit une réponse au bout de la mise en situation. Exemple : « *si vous voyez qu'un autre conducteur effectue de mauvaises manœuvres de conduite, comment réagissez-vous à l'aide de votre klaxon et manœuvres* ». Le questionnaire étant auto-administré pour une durée de 20 mn en moyenne, nous avons obtenu des accords



avec les responsables de lignes pour que, à tour de rôle, chaque participant soit autorisé à marquer une pause de 30 minutes pour la passation.

## 2. Résultats

L'objectif du présent travail est de comparer les nombres de chauffeur présentant les deux formes d'agressivité au volant en fonction des recettes journalières et des niveaux de stress. Relativement à l'agressivité, pour chaque chauffeur la fréquence de code la plus élevée situe sur la tendance agressive au volant de l'individu (la tendance du sujet correspond à la réponse dont le code à la fréquence la plus élevée.) pour chaque facteur. Ce score, rapporté au total maximum des points du facteur, nous donne un indice. Le facteur qui a l'indice le plus élevé nous renvoie à la détermination de la tendance physique ou verbale de l'agressivité. Suivant ce mode opératoire, nous avons obtenu des groupes de conducteurs de tendance à l'agressivité physique d'une part, et à l'agressivité verbale d'autre part. En fait de la recette journalière, nous avons deux modalités, les recettes faibles et les recettes élevées. Il en est de même pour le niveau de stress. De ce qui précède, il apparaît que nous avons à comparer des fréquences des chauffeurs par groupes pris deux à deux suivant les variables à l'étude. Le test de Khi Carré de Pearson ( $\chi^2$ ) a été utilisé pour tester la significativité des différences observées entre les groupes comparés. Pour les calculs nous avons retenu la version du logiciel SPSS 21.

### A- Recettes journalières et formes d'agressivité

**Tableau 1** : Effectifs des niveaux d'agressivité chez les conducteurs selon la recette journalière

| Recette journalière | Agressivité physique |        | Total |
|---------------------|----------------------|--------|-------|
|                     | faible               | Elevée |       |
| éllevée             | 16                   | 28     | 44    |
| Recette-<br>faible  | 27                   | 17     | 44    |
| Total               | 43                   | 45     | 88    |

Les résultats présentent le nombre de chauffeurs par niveau d'agressivité physique selon le niveau de la recette journalière. Ils révèlent que les effectifs des chauffeurs d'agressivité physique faible est inférieur à celui des conducteurs d'agressivité physique élevée, soit un rapport de 43 contre 45. Cette différence, testée à l'aide du khi Carré, montre que le khi Carré calculé ( $\chi_{Cal}^2 = 5,503$ ) est supérieur au khi Carré théorique ( $\chi_{Th}^2 = 3,84$ ) à 1 degré de liberté et au seuil de probabilité .05. De ce fait, il existe une différence statistiquement significative entre les deux groupes de participants ( $\chi_{Cal}^2 = 5,503 > \chi_{Th}^2 = 3,84$  ;  $p = .05$ ). La recette journalière constitue une variable différenciatrice des comportements d'agressivité chez les chauffeurs. En effet, l'observation du tableau montre que les conducteurs de gbaka qui ont une recette journalière élevée ont un iveau d'agressivité élevé, alors que leurs



homologues qui ont une recette journalière faible ont un niveau d'agressivité faible. Cela pourrait s'expliquer par la théorie de l'évaluation cognitive de Deci et Ryan (1985) qui stipule que les facteurs dispositionnels et contextuels influencent le besoin de se sentir compétent et autodéterminé, qui à son tour influence le processus motivationnel. En d'autres termes, à des degrés divers chaque individu cherche à satisfaire des besoins de compétences, en essayant de développer ses capacités et d'interagir efficacement avec son environnement de travail. En raison des personnes à charge et en plus de leur famille nucléaire, les chauffeurs de gbaka auraient la pression de subvenir aux besoins de leurs familles, malgré les conditions de travail pénibles. Par ailleurs, sur le terrain, au-delà des pressions familiales, ils sont aussi confrontés aux rackets, aux bavures policières qu'il doit gérer au quotidien. Pour cela, ils ont obligation de se surpasser pour équilibrer la balance économique afin de faire face aux dépenses quotidiennes. Ces différents types de pressions auraient une influence néfaste sur les chauffeurs qui psychosociologiquement seraient affectés dans leur exercice. Alors, les conducteurs de gbaka embauchés bien qu'ils soient rémunérés chaque mois ont un seul objectif, celui de gagner plus dans l'exercice de leur fonction, et pour y arriver ils adoptent des comportements agressifs sur la chaussée.

## B- Niveau de stress et forme d'agressivité

**Tableau 2 :** Effectifs des formes d'agressivité chez les conducteurs selon le niveau de stress

| Niveau de stress |        | Agressivité physique |        | Total |
|------------------|--------|----------------------|--------|-------|
|                  |        | faible               | élevée |       |
| Stress           | faible | 19                   | 10     | 29    |
|                  | élevé  | 24                   | 35     | 59    |
| Total            |        | 43                   | 45     | 88    |

Les résultats du tableau 2 indiquent que le nombre de chauffeurs d'agressivité physique élevée est supérieure au nombre de conducteurs ayant une agressivité physique faible, soit 45 contre 43. Le traitement statistique indique aussi que la valeur du Khi carré calculée est supérieure à celle du khi carré théorique au seuil de probabilité p.05 et à 1 degré de liberté et au seuil de probabilité .05 ( $\chi^2_{cal} = 4,801 > \chi^2_{th} = 3,84$ ). Il existe une différence significative entre les deux groupes. Donc, le stress constitue une variable de différenciation des comportements d'agressivité chez les chauffeurs. Ce résultat pourra avoir une explication dans la théorie du mobile à l'accomplissement d'Atkinson (1957). La théorie affirme que toute motivation a trois types de déterminants, individuel, environnemental et temporel. Le nombre de personnes prises en charge par le conducteur de gbaka nous permet de penser que l'inadéquation revenu mensuel-niveau de vie des chauffeurs contractuels pourrait les amener à doublement



travailler pour faire face aux charges d'exploitations. Dans une telle perspective, les chauffeurs doivent non seulement faire face aux charges familiales, mais aussi économiser, puisqu'ils sont soumis à un contrat verbal dont la rupture est sans cesse inévitable. Ces pressions psychologiques et sociales, pouvant constituer des sources de stress important, seraient à l'origine des niveaux élevés d'agressivité chez les chauffeurs. En revanche, les chauffeurs qui ont un contrat formel seraient moins soumis à ces type et niveau de pression. Cela les prédisposerait à un faible niveau de stress. C'est cette différence de pression, à l'origine des différences de niveaux de stress, qui expliqueraient les différences de niveaux d'agressivité.

## Discussion

L'objectif principal de la présente étude est d'examiner le lien entre la recette journalière, le niveau de stress et l'agressivité physique au volant produite par des conducteurs de gbaka à Abidjan. Les résultats montrent que les fréquences de conducteurs agressifs diffèrent selon la recette journalière et le niveau stress. De ces résultats, on pourrait penser qu'il y a une corrélation entre les trois variables à l'étude. Pour comprendre ces résultats, il nous paraît indiqué de nous référer à la perception que les conducteurs ont de leur statut, d'une part, aux conditions de travail des conducteurs d'autre part. Tous les conducteurs non embauchés interrogés au cours de la présente recherche indiquent qu'ils ont besoin de résultat pour avoir leur bénéfice personnel, comme le signifie l'un des conducteurs, C.A. : « *Tout est fonction de ma performance durant mon temps de travail.* » Car, selon les conducteurs, ils sont payés par eux-mêmes sur le surplus de la recette du jour. Il est donc difficile, pour eux de satisfaire leurs besoins primaires et secondaires. Si bien qu'ils sont quelquefois obligés d'enfreindre à certaines règles de la circulation, dans l'optique d'obtenir la recette exigée.

Comparativement aux conducteurs embauchés, les conducteurs contractuels sont ceux qui n'ont pas de salaires mensuels Ils travaillent de manière plus intense, avec beaucoup d'ardeur pour obtenir la recette et le prix du carburant. En fait, la satisfaction rapide ou non d'un besoin dépendrait des caractéristiques de l'activité exercée. En effet, le climat de travail, le type de management exercé, et le degré de la charge de travail déterminent très souvent les différents types de comportements produits par les conducteurs. Sur cette base, nous observons que les conducteurs de gbaka étant souvent des conducteurs temporaires ou occasionnels, travailleraient plus intensément et subiraient plus de pression que leurs homologues ayant des contrats formels, dans l'optique d'obtenir la recette exigée par l'employeur. Dans ces conditions, les chauffeurs qui semblent continuellement préoccupés par la question de savoir s'ils auront suffisamment d'argent pour satisfaire leurs besoins essentiels y consacrent tant d'énergie, de sorte qu'il leur reste moins de ressources mentales pour se consacrer à un meilleur traitement de l'information sur la route. C'est pourquoi Kouadio (2014) affirme que les systèmes de recette sont considérés comme une des plus importantes du fonctionnement des organisations des transports en commun. Également Rynes,



Gerhart & Minette (2004) montrent que le revenu mensuel ou journalier est l'une des récompenses les plus valorisées par les individus. De façon générale, la recette influencerait de manière prononcée les attitudes et les comportements des conducteurs. Dans ces conditions, lorsqu'un véhicule constitue un obstacle pour le chauffeur celui-ci se trouve menacé, puisque son revenu constitue le surplus sur le montant qui lui est exigé par le conducteur titulaire. Face à cette réalité, les situations susceptibles d'empêcher la recherche de clients et le ralentissement dans le travail suscitent des comportements d'agressivité chez les chauffeurs, et cela au dépend de leur sécurité et celle des usagers. Leurs comportements se manifesteraient alors suivant la valence des éléments constitutifs à la situation (Stéphanie, 2011). Chez les conducteurs de gbaka, l'objectif primordial est la recherche de clients par tous les moyens. Lorsqu'ils sont confrontés à des obstacles, ils enclenchent des demandes psychologiques qui les mettent dans une posture de prise de décision. Ces demandes excessives entraînent beaucoup ou peu de stress lorsqu'elles sont associées à une latitude de décision très élevée, liée à la satisfaction du travail. En d'autres termes l'individu peut développer des comportements plus efficaces, lorsqu'il dispose d'une latitude de décision associée à des demandes importantes. Dans le cas contraire, les sujets font usage du comportement agressif, en guise de stratégie d'adaptation à la situation. Ces comportements agressifs sont imputables au stress du conducteur. C'est ce que Thorndike (cité par Godefroid, 2014) qualifie de loi de l'effet. Les comportements agressifs continueraient de se produire, car, non seulement ils favorisent le ramassage des clients, mais également ils sont récompensés par le bénéfice.

Sous le sceau de ce qui précède, nous pouvons faire observer que les travaux qui tendent à soutenir une persistance des comportements agressifs au cours du développement (Farrington, 2001 ; Le Blanc & Frechette, 1989 ; Pulkinen, 1987) devraient tenir compte, à un moment donné, de l'implication des individus dans une activité professionnelle. Cela est dû au fait que les facteurs situationnels influencent les conducteurs (Langlois, 2011).

Nos résultats tendent aussi à consolider le rapport de l'OMS (2002). Il aurait de la persistance de comportements agressifs depuis le jeune âge ; aussi les comportements seraient motivés par les projets à court terme d'une part, renforcés par les conditions de travail d'autre part. Dès lors, si l'on veut réduire les fréquences de scènes violentes dans le milieu du transport (Woro-Woro, gbaka, ...), il serait intéressant de formaliser le secteur. Cela implique que les lignes de transport soient répertoriées et que les chauffeurs soient tous embauchés.

## **Conclusion**

La présente recherche a examiné les comportements d'agressivité chez les chauffeurs de gbaka dans le district d'Abidjan. Elle a analysé les niveaux d'agressivité physique au volant chez les chauffeurs en relation avec leur recette journalière et leur niveau de stress. La comparaison des fréquences des niveaux d'agressivité indique que les recettes journalières et le niveau de stress constituent



des variables différenciatrices des comportements d'agressivité chez les conducteurs de gbaka. Nos résultats ont été interprétés à partir de la théorie de l'évaluation cognitive de Deci et Ryan (1985). Le comportement est déterminé par la valeur subjective des buts que l'individu poursuit et de ses attentes de voir son comportement produire les résultats recherchés. Face à son travail, l'individu choisit un comportement en fonction d'un arbitrage entre des attentes d'affects positifs en cas de succès et d'affects négatifs en cas d'échec. La manifestation de l'agressivité physique chez les conducteurs obéirait à ce fonctionnement cognitif.

## Bibliographie

- Berdoulat, É. (2018). La prise de risque dans l'espace routier : l'exemple de la conduite agressive. *Le Journal des psychologues*, (8), 30-35.
- Bouchard, P. (2007). *Conflits de rôle de genre et dépression chez les hommes*. Centre de recherche interdisciplinaire sur la violence familiale et la violence faite aux femmes.
- Coeugnet, S. (2011). *La pression temporelle dans les environnements dynamiques: le cas de la conduite automobile* (Doctoral dissertation, Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis).
- Constance, S. (2006). *Partenaires commerciaux RH*. Gower Publishing, Ltd.
- Cousineau, D. (2008). How to use MATLAB to fit the ex-Gaussian and other probability functions to a distribution of response times. *Tutorials in quantitative methods for psychology*, 4(1), 35-45.
- Darracq, V. (2014). Un risque sous-estimé : l'insécurité routière dans les pays émergents. *Sécurité et stratégie*, 16(1), 15-25.
- De Keyser, V., & Hansez, I. (1996). Vers une perspective transactionnelle du stress au travail : Pistes d'évaluations méthodologiques. *Cahiers de médecine du travail*, 33(3), 133-144.
- Deffenbacher, J. L., Thwaites, G. A., Wallace, T. L., & Oetting, E. R. (1994). Social skills and cognitive-relaxation approaches to general anger reduction. *Journal of Counseling Psychology*, 41(3), 386.
- Diaz, Pochet, P., & Cusset, J. M. (1998). *Vers une ville à deux vitesses ? Transport et accès aux équipements à Dar ès Salaam* (Doctoral dissertation, LET).
- Drissa, Ouattara. (2020). Caractéristiques du transport collectif informel dans la ville de bouake: dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor. *Espace Géographique et Société Marocaine*, (36).
- Dunod-SILLAMY, N. (2003). Dictionnaire de psychologie.
- Eugène, M. M. (2004). Étude sur simulateur de conduite de la relation entre stress et agressivité au volant.



- Fong, T., & Thorpe, C. (2001). Vehicle teleoperation interfaces. *Autonomous robots*, 11(1), 9-18.
- Gerardi, R. (2019). *L'évolution des politiques publiques contemporaines françaises de transport au prisme de la mise en cause du projet de construction de l'autoroute A45 entre Brignais et La Fouillouse*.
- Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A. I., Davies, D. R., & Debney, L. M. (1989). Dimensions of driver stress. *Ergonomics*, 32(6), 585-602.
- Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A. I., Davies, D. R., & Debney, L. M. (1989). Dimensions of driver stress. *Ergonomics*, 32(6), 585-602.
- Hennesy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior: Official Journal of the International Society for Research on Aggression*, 25(6), 409-423.
- Kassi, I. (2007). *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan* (Doctoral dissertation, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III).
- Kouadio, A. K. (2015). *Psychologie des conducteurs de véhicules de transport en commun : Aspects comportementaux des conducteurs jeunes et adultes de taxi-compteur, woro-woro et gbaka à Abidjan*. Éditions universitaires européennes.
- Krug, E. G. (Ed.). (2002). *Rapport mondial sur la violence et la santé*. World Health Organization.
- Lajunen, T., & Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 33(2), 243-255.
- Lazarus, M. (1984). Fermeture intégrale et changement de base. In *Annales de la Faculté des sciences de Toulouse : Mathématiques* (Vol. 6, No. 2, pp. 103-120).
- Little, T. D., Brauner, J., Jones, S. M., Nock, M. K., & Hawley, P. H. (2003). Rethinking aggression: A typological examination of the functions of aggression. *Merrill-Palmer Quarterly (1982-)*, 343-369.
- Mateiu, I. A. (2016). Violence verbale en milieu scolaire : aspects génératifs et fonctionnels/Verbal violence in the school environment: generative and functional aspects. *Studii de Lingvistica*, 6, 61.
- Méité, A. (2010). *Approche chrono-psychologique de la conduite automobile : Variations périodiques de l'attention, des performances de conduite et des accidents de la route selon l'âge, le sexe et la typologie des conducteurs*. Éditions universitaires européennes.



- Miles, D. R., & Carey, G. (1997). Genetic and environmental architecture on human aggression. *Journal of personality and social psychology*, 72(1), 207.
- Mondiale de la Santé, O. (2013). *Stratégie de l'OMS pour la médecine traditionnelle pour 2014-2023*. Organisation mondiale de la Santé.
- Oder, W., Brücke, T., Kollegger, H., Spatt, J., Asenbaum, S., & Deecke, L. (1996). Dopamine D2 receptor binding is reduced in Wilson's disease: Correlation of neurological deficits with striatal 123 I-Iodobenzamide binding. *Journal of neural transmission*, 103(8-9), 1093-1103.
- Offord, D. R., & Boyle, M. H. (1990). La prévalence des troubles trop anxieux et des troubles anxieux liés à la séparation : Résultats de l'Étude ontarienne sur la santé des enfants. *Journal of the American Academy of Child & Adolescent Psychiatry*, 29(5), 753-758.
- Rapport de la Banque mondiale (2000)*.
- Reiss, A. J., & Roth, J. A. (1993). Alcohol, other psychoactive drugs and violence. *Understanding and preventing violence*, 1, 182-220.
- Reiss, A. J., & Roth, J. A. (1993). Alcohol, other psychoactive drugs and violence. *Understanding and preventing violence*, 1, 182-220.
- Richer, I. (2006). Étude sur l'effet du trait de personnalité narcissique et de la théorie de l'agressivité déplacée provoquée en contexte de simulation de conduite automobile.
- Tremblay, Y., & Home, A. (1990). Groupe et prévention de l'agression chez les jeunes en milieu scolaire. *Service social*, 39(1), 114-137.
- VITARO, F., DOBKIN, P., GAGNON, C., & LEBLANC, M. (1994). Les problèmes d'adaptation psychosociale chez l'enfant et l'adolescent : présence, prévalence et déterminants. *Québec : PUQ*.
- West, D. J. (1982). *La délinquance, ses racines, ses carrières et ses perspectives*. Presses de l'Université Harvard.