

Rationalités et incivilités dans les transports urbains abidjanais : Cas des conducteurs de taxis compteurs

Rationalities and incivilities in Abidjan's urban transport : The case of metered taxi drivers

KOMBA Bi Ya Pierre

Enseignant Chercheur à UFR Criminologie,
Université Félix Houphouët Boigny,
Laboratoire de Recherches Sécurité et Société (LARESS)
Côte d'Ivoire.

KOUAMÉ Kouadio Kra Félix

Docteur en criminologie,
Université Félix Houphouët Boigny,
Laboratoire de Recherches Sécurité et Société (LARESS)
Côte d'Ivoire.

Wah KOUADIO

Maitre-Assistant à UFR Criminologie,
Université Félix Houphouët Boigny,
Laboratoire de Recherches Sécurité et Société (LARESS)
Côte d'Ivoire.

Date de soumission : 26/01/2026

Date d'acceptation : 21/02/2026

Pour citer cet article :

KOMBA. Bi Y. P. & al. (2026), « Rationalités et incivilités dans les transports urbains abidjanais : Cas des conducteurs de taxis compteurs », Revue Internationale du chercheur « Volume 7 : Numéro 1 » pp : 615-640

Résumé

Cet article vise à expliquer l'incivisme des conducteurs de taxis compteurs dans les transports urbains Abidjanais. L'hypothèse selon laquelle les pressions de la rationalité économique sont à la base de l'apparition de l'incivisme de cette catégorie d'acteurs du secteur de transport a été formulée pour la vérification de cet objectif. Cette étude réalisée dans le secteur des transports urbains notamment, sur les conducteurs de taxis compteurs s'est déroulée dans le District Autonome d'Abidjan. Quatre (04) techniques à savoir : la recherche documentaire, l'observation, l'administration du questionnaire et l'entretien semi-directif ont servi pour la collecte des données. L'étude a été effectuée auprès de soixante-dix (70) conducteurs de taxis compteurs et vingt-un (21) personnes exerçant dans secteur du transport en commun privé. Les résultats de l'étude révèlent que des conducteurs de taxi compteur travaillent sous la pression de la rationalité économique du fait des exigences des employeurs. Également de cette pression, résultent des comportements inciviques se traduisant par la violation des codes de conduite et ceux de route. Aussi, l'étude propose une réorganisation des transports en améliorant les conditions de travail des acteurs de ce secteur d'activité économique.

Mots-clés : Transport urbain ; rationalité économique ; incivisme ; conducteurs de taxi-compteurs.

Abstract

This article aims to explain the incivility of metered taxi drivers in Abidjan's urban transport system. The hypothesis that the pressures of economic rationality underlie the emergence of incivility among this category of actors in the transport sector was formulated to verify this objective. This study, conducted in the urban transport sector specifically on metered taxi drivers, took place in the Autonomous District of Abidjan. Four techniques were used for data collection: documentary research, observation, questionnaire administration, and semi-structured interviews. The study was conducted with seventy (70) metered taxi drivers and twenty-one (21) people working in the private public transport sector. The study's results reveal that metered taxi drivers work under the pressure of economic rationality due to employer demands. This pressure also results in uncivil behavior, manifested in violations of driving and traffic laws. Therefore, the study proposes a reorganization of transportation by improving the working conditions of those involved in this economic sector.

Keywords : Urban transport ; economic rationality ; incivility ; metered taxi drivers.

Ce sujet prend tout son sens dans le contexte actuel, où face à l'insécurité dans le transport urbain, qui ronge ce levier important de l'économie ivoirienne, l'insécurité prospère (Police Criminelle 2015-2018). C'est en cela que ces troubles récurrentes à l'ordre public interpellent l'autorité qui en fait parfois une préoccupation majeure. Le nombre mal maîtrisé de ces

véhicules de transport collectif non-conventionné et de petite capacité contribue aussi à l'encombrement des routes.

Dans cette perspective, notre question de recherche est de savoir : dans quelle mesure la rationalité conduit à l'adoption des actes d'incivilités des conducteurs de taxis compteurs de sorte à jeter du discrédit sur le secteur des transports urbains abidjanais ? Mieux, elle est analysée sous l'angle de la rationalité économique et des conditions de travail.

En termes d'objectifs de recherche, l'article se propose d'analyser les facteurs explicatifs de ces comportements tout en mettant un point d'honneur sur les effets de l'incivisme sur le développement du secteur des transports urbain. L'étude consiste à identifier la typologie de l'incivisme à partir de la description des manifestations de l'incivisme des conducteurs de taxi-compteurs en circulation.

Pour apporter un éclairage sur cet état de fait, une enquête a été menée dans le secteur des transports urbains notamment, sur les conducteurs de taxis compteurs dans le District Autonome d'Abidjan. Les données ont été recueillies à partir de la recherche documentaire, l'observation non participante, l'administration du questionnaire et l'entretien semi-directif. L'étude a été effectuée auprès de 91 personnes dont 70 conducteurs de taxis compteurs et 21 personnes exerçant dans secteur du transport en commun privé choisis sur la base des techniques d'échantillonnage volontaire et de boule de neige.

Cet article s'articule autour de trois points. Dans premier point, en se basant sur des écrits, l'on fait un état des lieux des dysfonctionnements du secteur des transport urbain abidjanais. Le contenu du second point, est relatif aux précisions sur les précautions méthodologiques en vue de la collecte des données. Pour le troisième point, l'on analyse tout en interprétant les résultats collectés auprès des enquêtés.

1. Quelques repères théoriques sur le dysfonctionnement du secteur des transport urbain abidjanais

Ces dysfonctionnements s'expliquent par un certain nombre de facteurs qui demeurent entre autres pour certains auteurs, la violence physique et la violence verbale dans le secteur du transport en commun (Crizoa, 2014). Ces diverses formes de difficultés dans les transports urbains sont également liées à une certaine rationalité des acteurs visant à couvrir et protéger une économie souvent informelle (Crizoa, 2013). Figure parmi celles-ci la recherche de la

rentabilité économique des acteurs économiques plutôt que d'assurer de la mobilité des populations (Séhi Bi & Komba Bi, 2020).

Aussi, ces dysfonctionnements sont le fait d'une part, de l'acquisition des espaces exploitables Kassi (2010) et d'autre part, de la quête permanente de rentabilité économique Aka (2013) où, tout moyen devient une nécessité pour la plupart de ces acteurs du privé qui s'y trouvent. A cet effet, l'on parle alors de l'incivisme qui constitue des actes auxquels s'adonnent des acteurs du secteur de transport aux heures d'affluence. Il s'agit généralement des actes d'incivisme tels que l'excès de vitesse, le choix délibéré de rouler en sens contraire et parfois sur l'espace routier, le non-respect des feux tricolores. Ainsi, pour Kassi (2010), le mauvais état des véhicules, les conducteurs indisciplinés, les agressions à mains armées dans les transports sont des phénomènes répandus en partie à cause de l'absence de sanctions ou de la possibilité d'utiliser des moyens pour les contourner.

Certains auteurs comme Déjours (1998) voient plutôt les conditions de travail des acteurs du secteur de transport car, celles-ci se manifestent au travers de leurs conséquences (Gollac & Volkoff, 2000). Les conducteurs travaillent sous pression et bon nombre d'entre eux sont souvent obligés de consommer de l'alcool et des drogues pour travailler (Kouamé, 2019). C'est ce qui conduit Coulibaly (2009) à souligner qu'il s'agit de la conséquence d'une anomie généralisée dans le milieu des transports mal organisés.

D'autres auteurs encore mettent l'accent sur les opportunités criminelles (Koudou, 2007) et sur l'interaction acteur-situation (Gassin, 2011). Dans son rapport bilan du 25 décembre 2022, le Ministère des transports affirmait que plus de 60% des accidents de la circulation sont dus aux véhicules qui ne respectent pas les normes de sécurité.

Comme conséquences à ces difficultés, il apparaît l'un des problèmes de sécurité le plus marquant constitue les agressions à main armée dans les transports par taxi-compteur (Démur, 2000). De ce fait, 80% des agressions dans ces modes de déplacement sont à l'actif des chauffeurs de transports par taxi-compteur à Abidjan (Police Criminelle, 2007). Aussi, survient-il des cas des accidents de la circulation dans le transport urbain.

Les statistiques indiquent que les accidents de la circulation sont la cause du décès de 600 personnes en moyenne par an en Côte d'Ivoire sur la période de 2012 à 2015 (OSER, 2015). Cet aspect influence négativement la mobilité des populations dans la ville d'Abidjan

(Banque mondiale, 2019). L'ensemble de ces actes dérogatoires provoque des embouteillages mettant en péril la sécurité urbaine (Bavoux & al., 2014).

Cette problématique met en évidence la ferme volonté des autorités d'intensifier les initiatives au niveau de la ville d'Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire. Toutes ces initiatives sont couronnées par l'instauration du permis à points afin de canaliser l'inconduite des conducteurs dangereux (Ministère du Transport, 22 octobre 2022). Malgré les efforts fournis par l'Etat pour endiguer ce phénomène, les usagers des transports en commun se plaignent toujours de la mauvaise conduite dont ils font preuve.

Dans ce contexte, des chauffeurs estiment que les charges liées à la mise en état de leurs véhicules sont très importantes, notamment la visite technique qui exige que le propriétaire du véhicule puisse réparer toutes les défaillances mécaniques. Des études menées par la CIRES (2006) ont confirmé que sur ces types de documents à régulariser, la visite technique et la patente sont celles qui font le plus de défaut. Selon cette étude des propriétaires font prévaloir des problèmes liés aux coûts de mise en circulation du véhicule de transport.

En d'autres termes, l'ensemble de la fiscalité relative aux transports urbains, aux contraintes administratives pour obtenir l'autorisation d'exercer. Cette situation amène les chauffeurs à déboursier chaque fois de l'argent pour soudoyer les agents de contrôle. Cette situation expose les transporteurs à la pratique de la corruption, devenue un phénomène banal (Doumbia, 2010) qui s'est transformée en une culture (Kouadio, 2023) et dont les effets, bien qu'étant perçus par une catégorie sociale comme moyen d'atténuer la pauvreté, demeurent un facteur qui freine le développement de l'économie.

Les différents travaux évoqués soulignent les graves dysfonctionnements qui minent le potentiel d'un secteur de transport vital à Abidjan, marqués par l'incivilité, la violence, la précarité, les accidents (600 morts par an), l'insécurité et les embouteillages, tout en mettant en évidence le paradoxe d'un secteur rongé par l'informalité et l'impunité, alors même qu'il joue un rôle central dans le transport urbain, contribue à hauteur de 5 à 12 % au PIB ivoirien et soutient l'emploi, la mobilité, la productivité et la croissance économique.

Il ressort que les rationalités et incivilités observées dans les transports urbains abidjanais ne font l'objet d'aucune analyse spécifique dans le secteur des taxi-compteurs. C'est pourquoi notre étude se consacre exclusivement à leur analyse dans ce secteur. Ainsi, dans l'approche explicative à des inconduites des conducteurs de taxi compteurs, notre hypothèse stipule que

les pressions de la rationalité économique est à la base de l'apparition de l'incivisme de cette catégorie d'acteurs du secteur de transport a été formulée pour la vérification de cet objectif.

Cet article repose sur la théorie des besoins et motivation de (Maslow, 1945) est mis en exergue pour expliquer ce fait. En effet, cette théorie stipule que le comportement social est une réponse à un ensemble de besoins qu'un individu est contraint à assouvir afin de réduire les tensions suscitées en lui avant de retourner ainsi à un équilibre. Ainsi, selon Maslow (1945), une pyramide des besoins à cinq (05) étapes, engendre des motivations hiérarchisées dont le ressenti d'un besoin nécessite que le besoin du niveau inférieur soit ressenti et satisfait.

Cette théorie va contribuer à décrire les comportements des conducteurs de taxi compteurs pris entre les impératifs socioéconomiques de leur vécu (responsabilité familiale, besoin de revenu), les contraintes de recettes placardées travaillent sous la pression des employeurs. L'essoufflement de ses besoins substantiels va ainsi conduire ces jeunes à s'adapter dans ce milieu issu de la faiblesse des lois en matière sécuritaire.

2. Méthodologie

2.1. Site et participants à l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans le District Autonome d'Abidjan, la capitale économique du pays qui concentre presque 80% des activités économiques du pays (Banque Mondiale, 2019). De ce qui précède, la ville d'Abidjan, lieu où cohabitent plusieurs modes de transports a été retenue pour effectuer cette étude.

Et le parc automobile en Côte d'Ivoire est constitué à 80% de véhicules de type occasion dont 75% ont l'âge qui varie entre 16 et 20 ans (ministère des transports, 2014). En ce qui concerne les modes de taxis-compteurs, on note de janvier en septembre 2014, plus de 20 000 taxis-compteurs déclarés et mis à jour et près de 1000 sociétaires (Ministère des transports, 2014). En 2018, la Mutuelle des Assureurs des Taxis-Compteurs d'Abidjan (MATCA) déclarait à son tour que presque 30000 taxis-compteurs se sont mis à jour au sein de cette institution. En 2019, la ville d'Abidjan compte environ 22.000 taxi-compteurs déclarés et environ 19.000 non déclarés (Ministère des transports, 2019).

A partir de ces informations, il y a un flux et un reflux d'acteurs dans ce secteur d'activités. Ceci ne permet pas la maîtrise du nombre exact des conducteurs de taxi-compteurs.

Cette étude concerne une catégorie sociale diversifiée d'acteurs intervenant dans le transport en commun privé, notamment le secteur de taxi compteurs. Cette catégorie sociale impliquée dans l'enquête est constituée principalement de conducteurs de taxis compteurs et secondairement d'autres acteurs qui ont un lien avec les transports à savoir : de agents de sécurité, des propriétaires de taxi-compteurs et des syndicats de transport.

Le recrutement s'est d'abord fait par contact direct et à partir de des informations confidentielles données par certains propriétaires de taxi-compteurs. Une enquête a été menée auprès d'un échantillon constituée d'un échantillonnage. Il s'agit d'une approche qui consiste à segmenter la population en sous-groupes homogènes selon des critères pertinents tels que l'implication dans le secteur du taxi-compteur (N'da, 2015).

D'ailleurs, les échantillons sont prélevés de manière aléatoire au sein de chaque sous-groupe pour assurer une représentation adéquate de la diversité des activités en lien avec les taxi-compteurs. En fait, sur la base d'informations confidentielles données par certains enquêtés, nous avons augmenter la taille de notre échantillon. Afin de maximiser les informations données par les participants des critères de d'inclusions ont été posées. Comme critères d'inclusions, il faut avoir la volonté de participer à l'enquête. Sur cette base, l'échantillon est composé de soixante-dix (70) conducteurs de taxi-compteurs, sept (07) agents de sécurité dans le cadre interpellation des conducteurs de taxi-compteurs indisciplinés, sept (07) propriétaires de taxi compteurs et sept (07) syndicats de transport ont été choisies avec soin pour cette étude.

2.2. Instruments de recueil de données

Pour rendre compte cet état de fait, une enquête mixte (quantitative et qualitative) a été initiée. Dans l'enquête quantitative, conducteurs de taxi-compteurs ont été interrogés à l'aide d'un questionnaire. Ainsi, des questions liées à la recette, le salaire, le statut social, le respect des normes prescrites dans le secteur de taxi compteurs, l'incivisme en conduite ont été évoqués.

Pour ce qui est de l'approche qualitative, elle nous a permis de privilégier les opinions. A cet effet, des unités statistiques nous avons eu recours à la méthode quantitative par l'entremise des questionnaires administrés aux.

Dans certains cas, les réponses ont été recueillies lors des entretiens semi-directs dont des questions ont été expliquées en terme simples et accessibles à tous. Ainsi, à travers le face-à-face que nécessite cette technique, celle-ci avait pour but ultime de permettre aux sujets

interrogés de s'exprimer librement (N'Da, 2015). Ceci pour pailler aux limites de la méthode quantitative.

Nous avons aussi, effectué des observations de sorte à nous rendre compte des réalités vécues par ces acteurs du secteur d'activité économiques. L'étude documentaire nous a permis également d'avoir des informations et des renseignements émanant des écrits antérieurs sur le secteur du transport en commune privé, de circonscrire notre objet tout en s'inspirant des explications et des analyses des différents chercheurs qui se sont intéressés au phénomène.

2.3. Analyse des données et traitement statistique des données

Pour cette étude, nous avons retenu deux méthodes pour le traitement des données que sont l'analyse quantitative et l'analyse qualitative. L'analyse quantitative permet à partir des traitements statistiques des données collectées dans les administrations et des données de terrain traitées avec le logiciel SPSS 20 et EXCEL de vérifier l'hypothèse émise plus haut, par le regroupement des variables retenus et la vérification des relations entre eux. L'analyse qualitative a permis de mettre en relief les discours et les opinions des enquêtés. L'enquête a permis d'obtenir les résultats suivants.

3. Résultats de l'étude

Pour la compréhension de l'incivisme des conducteurs de taxi compteur, l'accent est mis sur les conducteurs titulaires, second et contractuels comme le profil des conducteurs de taxi compteurs. En fait, cette compréhension se structure autour d'une triple analyse à savoir : le rappel de la typologie de l'incivisme des conducteurs de taxi-compteurs, la description des modes opératoires des conducteurs de taxi-compteurs et l'analyse des facteurs explicatifs.

3.1. Typologie de l'incivisme des conducteurs de taxi-compteurs

La typologie de l'incivisme de cette catégorie des conducteurs s'aperçoit à travers trois faits marquants à savoir : le non-respect du code de la route visible par la conduite en sens inverse/création de ligne en cas de bouchon, le non-respect des codes de conduite du fait des excès de vitesse et le non-respect des normes sécuritaires expliqué par la violation des signalisations routières.

3.1.1. Non-respect du code de la route : Conduite en sens inverse/Création de ligne en cas de bouchon

Tableau n°1 : Récapitulatif des conducteurs de taxi compteurs en fonction du non-respect du code de la route

Profil de conducteurs	Conduite en sens inverse/création de ligne en cas de bouchon				
	Jamais	Rarement	Souvent	Toujours	Total
Titulaires	5	12	6	2	25
Seconds	5	5	3	2	15
Contractuels	2	3	4	21	30
Total	12	20	13	25	70

Source : Enquête de terrain Juin-Décembre 2024

La majorité des conducteurs cherche à créer plusieurs lignes et ou conduire en sens inverse lorsqu'il y a la présence de bouchons. En un mot, plus de la moitié des conducteurs ne respecte pas le code de la route. Ils manquent de patience et ne supportent pas les bouchons. Les conducteurs de taxi compteurs, les plus dangereux se recrutent parmi les contractuels.

Dans l'exercice de leurs activités, les conducteurs de taxi compteur ne se conforment pas toujours à la réglementation du travail lorsqu'il y a des embouteillages. Pour eux, c'est la rentabilité en termes de recette qui compte plus. A ce propos voici ce que relate (MC, conducteur en second) : « *Si tu verses régulièrement la recette, tu n'as pas de problème avec le boss. Ce qui compte c'est son argent. Mais, pour y arriver, tu es obliqué de rouler en sens inverse ou même rouler sur les lignes qui te font gagner l'argent* ». A cela, (GA, un conducteur contractuel) ajoute : « *mon frère, ici-là, si toi tu veux respecter tout lorsqu'il y a des bouchons, tu n'auras même pas un rond sur toi* ».

En référence à ces récits, il convient de noter que cet état de fait, donne l'opportunité aux conducteurs d'avoir une justification à leur inconduite dans le transport urbain au niveau du District d'Autonome d'Abidjan.

3.1.2. Non-respect des codes de conduite : Excès de vitesse

Tableau n°2 : Récapitulatif des conducteurs taxi compteurs en fonction du non-respect du code de conduite

Profil de conducteurs	Excès de vitesse				
	Jamais	Rarement	Souvent	Toujours	Total
Titulaires	3	4	3	15	25
Seconds	1	3	3	8	15
Contractuels	2	2	3	23	30
Total	6	9	9	46	70

Source : Enquête de terrain Juin-Décembre 2024

A l'examen de ce tableau, il ressort qu'environ huit conducteurs de taxi compteurs sur dix vont l'excès de vitesse dans leur conduite. Ce fait est traduit par les expressions « souvent » et « toujours » lorsqu'on leur a posé la question de savoir s'ils font un excès de vitesse. Pour eux, lorsque le seuil de la vitesse minimale exigé est dépassé, il est difficile de marquer à temps un arrêt à un panneau de signalisation ou à un feu tricolore. La conduite à la vitesse excessive est donc pour les conducteurs une solution pour pallier à la perte de temps.

(OP, conducteur titulaire) dit ceci : « *Nous travaillons pour les autres, on n'est pas salarié. Si on revient du travail sans rien, comment on va s'occuper de notre famille ? Nous sommes des journaliers et on doit se payer au quotidien.*

Pour cela, on ne doit pas rouler doucement et rentrer à la maison les poches vides ». Pour renchérit le propos de ce conducteur, (POT, un syndicat) ajoute ceci : « *rouler à grande vitesse qu'ils font souvent ou toujours, n'est pas de leur faute. Ils disent que c'est à cause de la recette imposée par le propriétaire du véhicule ».*

En nous appuyant sur ces différents propos, l'on est en mesure de dire que les conditions de travail des conducteurs de taxi compteurs favorisent ces excès de vitesse. En effet, certains conducteurs de taxi compteurs négocient des jours de travail car, ils traitent directement entre eux surtout qu'ils n'ont ni contrat, ni contact avec le propriétaire du véhicule.

3.1.3.Non-respect des normes sécuritaires : violation des signalisations routières

Tableau n°3 : Récapitulatif des conducteurs de taxi compteurs sur le non-respect des normes sécuritaires

Profil de conducteurs	Violation des signalisations routières				
	Jamais	Rarement	Souvent	Toujours	Total
Titulaires	4	8	10	3	25
Seconds	2	4	7	2	15
Contractuels	2	3	3	22	30
Total	8	15	20	27	70

Source : Enquête de terrain Juin-Décembre 2024

La majorité des conducteurs ne respectent pas la signalisation une fois en conduite. Si nous considérons la colonne de ceux qui considèrent transgresser la norme souvent ou toujours, il est clair que plus des 2/3 des conducteurs interrogés ont un comportement disproportionné en conduite. La majorité des conducteurs de taxi-compteurs manque de patience. La signalisation routière devient souvent un obstacle pour les conducteurs.

Des conducteurs de taxi-compteurs contractuels (Américain et en Cas de Cas), ne sont rémunérés qu'au pourcentage ou au pointage puisqu'ils sont tous payés sur l'excédent de la recette. C'est le cas de (VCT, conducteur contractuel) qui dit ceci : « *Nous sommes des journaliers. Tu gagnes le jour ou la nuit que tu travailles. Tu te payes de l'excédent de la recette. Le jour où il n'y a pas, tu te trouves sans rien* ». Cet avis est partagé par les propriétaires de taxi qui n'accorde que du crédit à leur recette journalière. Ainsi, (GOT, propriétaire de véhicule) confie « *moi, c'est mon argent de regarder. Pour un conducteur qui me fait des points financiers sans m'expliquer quoique ce soit, il est bon à mes yeux* ».

A partir de ces propos, l'on mentionne que l'organisation du secteur de taxi compteurs s'inscrit dans une logique de relation de travail de type hiérarchique basé sur la propriété du véhicule. Partant de ce type d'organisation, la violation partielle ou en permanence des signalisations routières devient une situation à laquelle il est difficile pour bon nombre de ces conducteurs de taxi compteurs de se dérober surtout en allant dans le sens de l'obtention du la recette journalière.

3.2. Modes opératoires de l'inconduite des conducteurs de taxi-compteurs

Avant de saisir les modes opératoires de l'inconduite des conducteurs de taxi-compteurs, il importe de porter un regard sur l'exploitation du véhicule. En réalité cette exploitation est confiée par le propriétaire à un chauffeur (titulaire) qui à son tour, s'octroie un chauffeur adjoint (second). En plus, des deux (02) autres types de conducteurs (titulaires et seconds), d'autres types de conducteurs contractuels appelés communément « *en cas de cas* » apparaissent. Les modes opératoires de l'inconduite des conducteurs de taxi compteurs se font à trois niveaux d'analyses. Il s'agit de la conquête d'espace à l'adoption des inconduites, de la violation des normes de conduite des conducteurs à la mobilisation du gain et du syndrome du suivisme au spectre du désordre.

3.2.1. De la conquête d'espace à l'adoption des inconduites

Les transports urbains abidjanais sont confrontés à d'énormes difficultés entre autres l'absence des aires de stationnement. A l'exception de la Société de Transport Abidjanais (SOTRA), qui bénéficie d'un cadre légal bien structuré, les autres modes de transports se trouvent dans la débrouillardise. Trouver un espace pour marquer un arrêt ; ou descendre un passager est devenu une corvée. Les trottoirs sont occupés par les petits commerces rétrécissant la chaussée.

Pour ce fait, certains conducteurs préfèrent rester sur la route pour la desserte de leur passager créant de ce fait du désordre. « *Quand tu arrives tu ne sais pas où garer pour descendre tes clients. On est obligé de rester sur la route pour faire chape chape¹ nous raconte un conducteur de taxi-banalisé* » nous explique un conducteur de minibus.

Pris entre les tensions générées par le trafic, la pression du temps, la contrainte de la recette et de sa survie les conducteurs adoptent d'autres stratégies. Face à ces pressions, la transgression de la norme devient une nécessité.

En effet, la recherche d'espace conduite des conducteurs de taxi-compteurs à outrepasser les normes de la conduite que d'autres usagers trouvent anormale. Sur ce fait, un client de minibus disait en ces termes : « *ils font la sourde d'oreille lorsqu'on se plaint de la manière de conduire, et surtout pour le cas d'excès de vitesse* ».

Certains conducteurs vont s'illustrer par leur mauvaise conduite. D'autres par le non-respect de la signalisation routière. Les résultats du terrain montrent que les conducteurs contractuels sont les plus marqués par des comportements d'incivisme en conduite. Deux faits expliquent cela : d'abord les contractuels non pas de contrat avec les propriétaires. Ils n'ont aucune responsabilité vis-à-vis du véhicule. Ils n'ont donc pas de compte à leur rendre.

En plus, leurs statuts montrent qu'il s'agit des personnes oisives. Ils viennent dans le transport pour négocier une journée de travail. Ils vivent dans le présentisme. Pour une journée de travail, ils sont prêts à tout. Ils peuvent prendre autant de risque même si cela engage leur responsabilité pénale.

3.2.2. De la violation des normes de conduite des conducteurs à la mobilisation du gain

Dans le secteur de taxi compteurs, le désordre laisse la voie libre à d'autres formes d'inconduite. C'est le cas des conducteurs de taxi-compteurs qui outrepassent les règles de conduite routière. Ils agissent le plus souvent en violation des règles de la conduite dans le but de faire la recette du jour et assurer leurs gains. Sur ce fait, (MAURS, conducteur de taxi-compteur de 29 ans) confiait ceci : « *Si tu dois respecter les panneaux stop, feu, ou priorité, à quel moment tu vas t'en sortir ? le temps c'est de l'argent* ». Cet aveu traduit une fois de plus la pression de la rentabilité sur les conducteurs de taxi-compteur.

¹ L'expression « Chape-chape » désigne l'empressement des conducteurs de taxi dans l'exécution des tâches.

L'inconduite des conducteurs de taxi-compteurs est perçue comme un moyen de parvenir à leur réussite sociale. Ils évoluent ainsi dans le transport qui les prédispose à ne pas intérioriser les vraies règles de la conduite. Au contraire, ils sont foncièrement attachés aux buts et aux moyens antisociaux et improductifs. On observe la conduite à vitesse excessive et inadaptée des conducteurs de taxi-compteurs en circulation.

Pour bon nombre de conducteurs de taxi-compteurs, la vitesse est le seul moyen de parvenir à la recette et à leurs gains. Pour se faire, ils peuvent, prendre autant de risque pour la satisfaction de leurs gains.

On note également l'impatience et l'indiscipline des conducteurs de taxi-compteurs pour le respect de la signalisation routière. Lorsque tous ces moyens pour parvenir à la recette font défaut, certains n'hésitent pas à passer par les vols et les agressions sur les clients.

3.2.3. Du syndrome du suivisme au spectre du désordre

Certains usagers de la route ont tendance à considérer les conducteurs des transports en commun comme étant "*immatures*" qui adoptent un même comportement : l'inconduite. Presque la plupart des conducteurs, une fois en conduite adoptent le même comportement.

L'inconduite fait le quotidien de ces derniers. Un agent de police de la circulation disait ceci : « *lorsqu'il y a présence de bouchons, si l'un des transporteurs crée une ligne ou roule en sens inverse, tout le reste le suit dans l'inconduite.* ». Un conducteur interrogé à ce sujet confirme ce fait ; « *si tu ne fais pas comme les autres tu ne vas pas t'en sortir* ».

Le constat est que la plupart des conducteurs subissent les mêmes pressions et se trouvent dans les mêmes conditions de travail. Mieux, ces conducteurs de taxi compteur (titulaire et second) sont liés au propriétaire par une relation de confiance. Le contrat de travail entre le propriétaire et ces employés n'est pas consigné par écrit puisqu'il se fait verbalement.

De ce point de vue, la théorie des besoins et motivation de (Maslow, 1945), trouve ici son sens. C'est la mise évidence du comportement social à travers une réponse souvent contrôlée du fait que les conducteurs de taxi-compteurs agissent plutôt sous l'influence de pression de rationalité (exigences reliées à un rendement spécifique et extérieur).

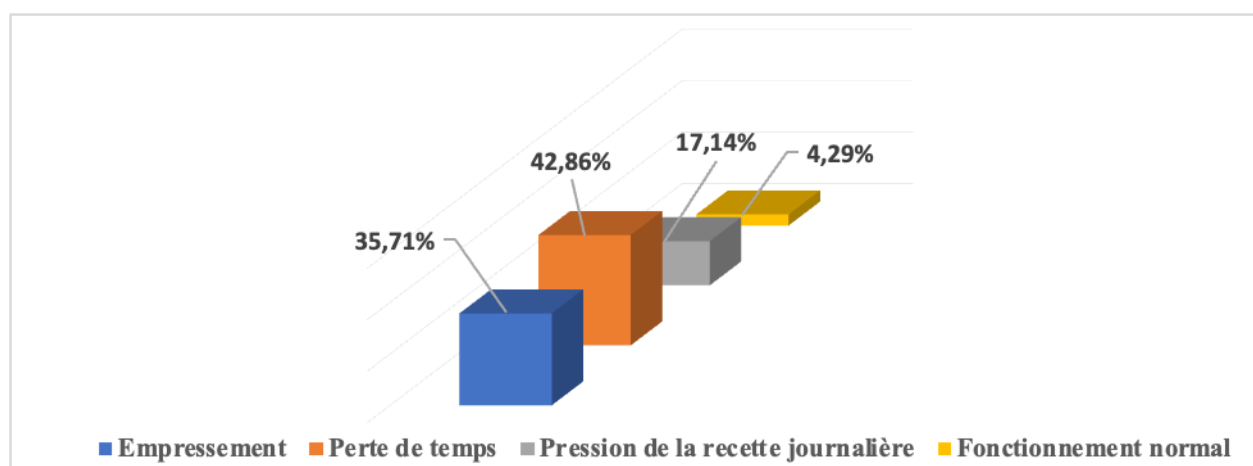
3.3. Facteurs explicatifs de l'incivisme des conducteurs de taxi-compteurs

Percevoir ces différents facteurs explicatifs, il est donc judicieux, d'analyser à partir de la recette placardée pendant des décennies et imposée, la pression du propriétaire liée à la mobilisation de la recette et les effets de la consommation des psychotropes.

3.3.1. Recette placardée pendant des décennies et imposée

Le milieu des transports par taxi-compteur est fait de recette (la somme fixée par l'employeur que le conducteur est tenu de verser quotidiennement). Cette somme est fonction des jours et varie très souvent d'un employeur à un autre.

Graphique n°1 : Motifs de l'incivisme routier des conducteurs de taxi compteurs



Source : Enquête de terrain Juin-Décembre 2024

A l'analyse de ce graphique, les conducteurs manquent de patience en conduite. Les répondants justifient leur inconduite par le fait qu'ils sont pressés soit 35,71% des conducteurs. Pour cela, ils considèrent le respect de la signalisation ou le code de la route comme une perte de temps (42,86%).

Les conducteurs qui justifient leur inconduite par la pression de la recette représentent 17,14% des En effet les conducteurs sont tenus par une recette. Ce qui les amène à certaines dérives sur la route ; (BA, agent de sécurité) raconte : « au signal d'un client les amène à marquer un arrêt brusque ; ou faire des manœuvres sans le signallement de sens et sans tenir compte des autres usagers de la route ; une situation qui est à la base de plusieurs cas d'accident de la circulation ».

Ce graphique met en exergue l'incivisme des conducteurs est la conséquence de leurs manquent de patience. Marquer un arrêt à un panneau de signalisation ou à un feu est évalué en heure et considéré comme une perte de temps.

En effet, l'incivisme des conducteurs en circulation est une sorte de stratégie de gagner en temps. Ainsi, par moment la signalisation routière devient un obstacle dans cette quête. Suivre et respecter le code de la route est vu par des conducteurs comme une perte de temps. Plus le temps passe, plus ces conducteurs voient leur chance de gagner en terme gain se réduire.

Au contraire, l'on assiste à une augmentation sans précédent du prix du carburant à la pompe. Une tarification longtemps inéquitable avec le coût de la vie de plus en plus chère. Cette situation finit à maintenir les conducteurs dans la précarité. A chaque augmentation du carburant, c'est la marge des conducteurs de taxi-compteurs qui diminue.

La recette doit être quotidiennement et régulièrement versée au propriétaire ou au gestionnaire du véhicule Pour sauver son emploi, chaque conducteur est dans l'obligation de respecter ces modalités. Le cas échéant le véhicule lui sera retiré. Dans cette situation, des stratégies de survie constituent la préoccupation majeure. Et cela donne de la fougue au conducteur pour obtenir la recette et son gain quel que soit le prix.

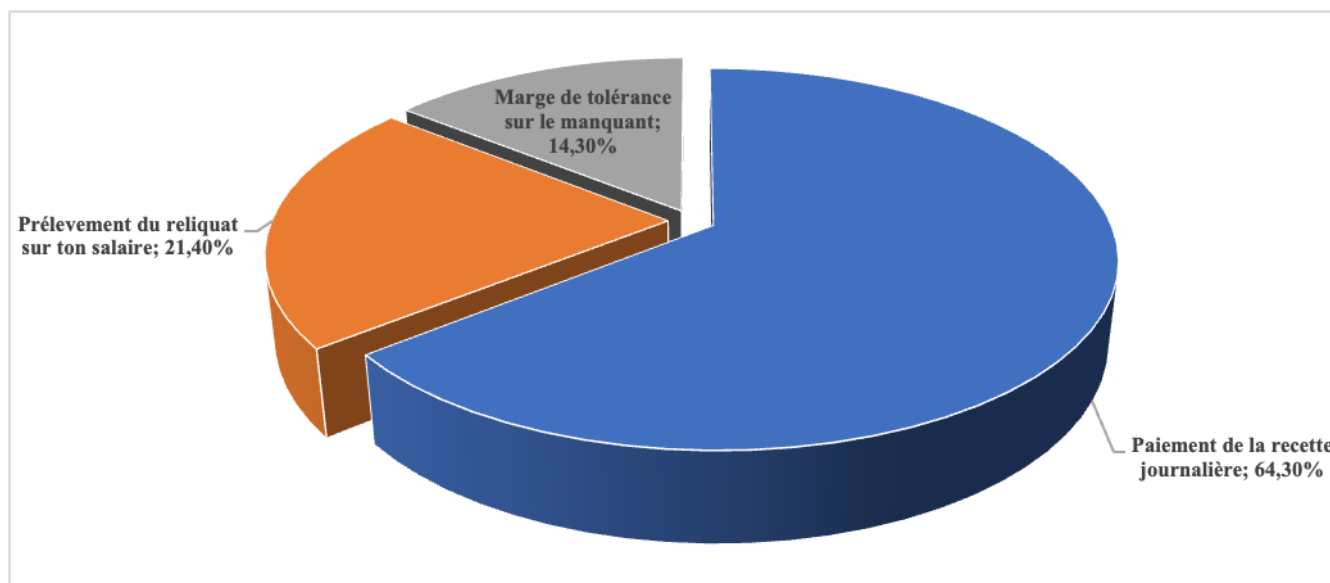
Ainsi, le recours aux agissements non autorisés afin de bonifier ses gains devient la règle. Compte tenu de ce fait, ces conducteurs de taxi-compteurs s'adonnent régulièrement à des actes d'incivisme (violation du code de la route, violation du code de conduite).

C'est d'ailleurs ce qu'affirme XA, conducteur d'origine guinéenne : *« frère, on n'est pas salarié, on se paye sur le terrain. On ne peut pas perdre du temps dans un embouteillage ou attendre un feu alors qu'il n'y a pas de véhicule qui vient dans l'autre sens. On est obligé souvent de prendre les sens interdits pour vite arriver. Mais quand on a, la malchance de tomber sur un policier, on est obligé de lui glisser un cinq cent francs (500 F) » pour passer.*

3.3.2. Pression du propriétaire liée à la mobilisation de la recette

Les conducteurs subissent constamment des pressions des propriétaires de taxi compteurs (employeurs) en vue de la mobilisation effective de la recette. Cette réalité est consignée dans le graphique ci-dessus de sorte à rendre compte des attitudes de ces employeurs envers des conducteurs de taxi compteurs.

Graphique n°2 : Attitude des employeurs en matière de recette



Source : Enquête de terrain Juin-Décembre 2024

Le graphique ci-dessus montre que la majorité des ‘patrons’ font payer aux conducteurs de taxi-compteurs les prochains jours, le manque à gagner sur la recette lorsque ces derniers n’arrivent pas à réunir cette somme demandée. Soit deux conducteurs de taxi compteur sur trois conducteurs interrogés. Pour ceux qui ont un salaire, le manque est défalqué directement sur cette somme. Seule une minorité d’employeurs tolèrent les conducteurs de taxi-compteurs pour un cas de manquement de recette. Certains employeurs vont jusqu’à retirer le véhicule. Cette situation montre que les conducteurs de taxi-compteurs travaillent sous pressions. En plus de ne rien gagner, le chauffeur peut se retrouver à défaut de la recette.

Les recettes exorbitantes exigées par les propriétaires obligent les conducteurs de taxi-compteurs à travailler sous pression. De ce fait, les conducteurs de taxi-compteurs se lancent dans une course effrénée afin d’obtenir cette recette journalière. C’est ainsi que des conducteurs commencent très tôt le matin, souvent à partir de cinq heures (5h) pour terminer la nuit vers 22h 30 min. En termes de calcul, ces conducteurs de taxi-compteurs cumulent un temps de travail d’environ plus de 12 heures par jour à la recherche de leur recette. En plus, les conducteurs doivent faire face à plusieurs autres dépenses particulièrement le carburant.

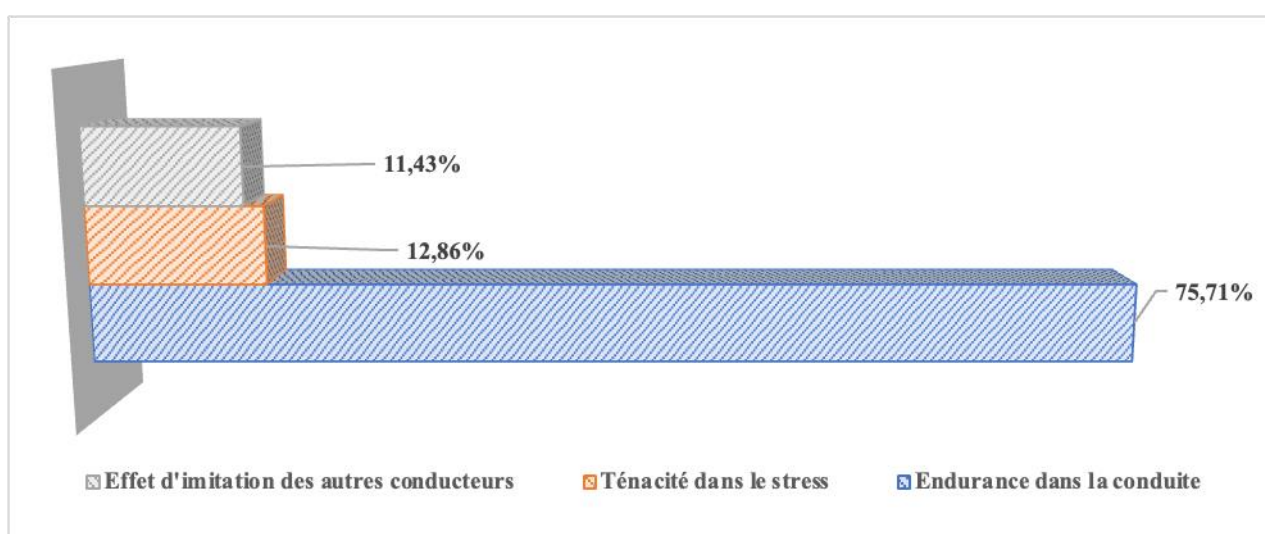
Cette situation entraîne des actes d’incivisme caractérisés par des sorties de route et les accidents de la circulation. A ce propos voici le témoignage de (KAK, chauffeur de taxi âgé d’une trentaine d’années) se confesse en ces termes : « depuis que j’ai commencé la conduite,

j'ai occasionné 4 accidents graves. J'étais tellement fatigué que je dormais au volant. J'ai fait une sortie de route et cela a occasionné un accident grave avec des blessés en état critique ».

Dans de telle situation, l'on est en droit de dire que les conducteurs de taxi-compteurs sont exposés au risque de passer de la légalité à l'illégalité pour leur obtention de la recette journalière. Ils vivent dans le présentisme. Pour cela une fois en conduite, ils sont tenus de faire la recette de l'employeur afin de garantir leur emploi.

Mais surtout gagner de quoi rentrer à la maison. En fait, ils sont plus portés sur le gain du jour. Pour cela, ils prennent autant de risques même si cela engage leur responsabilité pénale. Le fait que la réalisation des besoins vitaux et les pressions subies sont difficiles à solutionner les expose à outrepasser les règles comme le code de la route et le code de la conduite.

3.3.3. Effets de la consommation des psychotropes



Graphique n°3 : Motifs de consommation des psychotropes en conduite

Source : Enquête de terrain Juin-Décembre 2024

Ce graphique indique que la majorité des conducteurs prennent des stimulants en conduite. Sur l'ensemble des conducteurs interrogés 75,71% estiment prendre des produits psychotropes afin d'être plus endurant. Par contre 11,43% prennent ces substances par plaisir tandis que 12,86% les prennent afin de supporter le stress généré par les différentes pressions dans la conduite. Seulement 4,29% affirme ne rien prendre une fois en conduite.

L'incivisme en conduite est la conséquence des pressions liées à la rationalité. Pour cela certains n'hésitent pas à faire recourir à des stimulants afin d'être plus endurant. La majorité des

conducteurs des transports urbains abidjanais travaille sur la basse des contrats oraux ou verbaux. La recette journalière et le véhicule constituent le nœud du contrat. Depuis des décennies ; les recettes imposées aux modes de déplacement, n'ont pas connus de baisse.

Pour supporter ces pressions, les conducteurs de taxi-compteurs recourent à tous les moyens qui s'offrent à eux, y compris la consommation des substances stupéfiants, qui viennent modifier le fonctionnement normal de leur organisme pendant le travail. A ce propos KK. Taximètre de 29 ans nous disait ceci : *« Mais quand nous prenons par exemple le noir, c'est pour avoir de la force pour travailler, et aussi pour ne pas avoir sommeil que nous le faisons. Si tu es fatigué comment tu vas faire pour avoir la recette et pour toi ? »*. Ainsi, ces professionnels cherchent à atteindre leur but par n'importe quels moyens.

Le recours au stimulant est une nécessité pour ces derniers. Car non seulement ces substances leurs permettent d'être endurant. Mais également de surmonter les stress générés par la conduite. Pourtant ces psychotropes les conditionnent dans un état où ils n'arrivent pas à se contrôler comme l'explique cet usager de la route *« Ils ne respectent rien ; le fait de prendre des psychotropes pour conduire ; ils ne sont pas trop conscients de leur conduite, les injures à ne point finir ; ils savent qu'il n'y a pas de sanction qui peuvent les effrayer. Ils roulent à tombeau ouvert pouvoir arriver vite pour se retourner pour d'autres clients »*.

Discussions des résultats

Cette étude en effet, porte sur la rationalités et incivilités des conducteurs de taxis compteurs à Abidjan. Nos résultats révèlent que l'incivisme des conducteurs de taxi compteurs s'explique par un lien de dépendance entre le stress généré par le travail et la pression économique de rentabilité de ces conducteurs dans les transports. Et cela se vérifie à travers notre hypothèse selon laquelle les pressions de la rationalité économique sont à la base de l'apparition de l'incivisme de cette catégorie d'acteurs du secteur de transport.

Les conditions de travail des conducteurs de taxi compteurs montrent que la majorité des conducteurs interrogés soutient travailler sous pression de la rationalité est au centre de leurs inconduites. Ces conditions de travail conduisent à l'apparition de ces inconduites telles que décrites dans cette étude. Ces résultats sont en conformité avec le désordre qui mine le secteur de transport tel que décrit par Coulibaly (2009). En fait, pour cet auteur, le secteur des transports ivoirien est un secteur d'activité dominé par l'informel (la débrouillardise).

En tenant compte de leurs profils, cet article a également montré l'apparition des actes d'incivismes chez des conducteurs de taxi-compteurs.

Ces résultats vont dans le même sens que ceux déjà analysés par d'autres études tels que portent sur des attitudes et des comportements dérogatoires qui créent des insuffisances et des dysfonctionnements tant sociaux qu'économiques (CIRES, 2006 ; Crizoa, 2013 ; Banque Mondiale, 2019).

Contrairement aux études qui privilégient la remise en cause permanente des règles régissant le transport en commun à Abidjan, la récurrence des faits de violence (Aka 2013 ; Crizoa, 2013), cette étude se penche sur les pressions exercées sur les conducteurs de taxi compteurs dans la conquête de leur bien économique qui semble justifier l'incivisme routière.

Les résultats de cette recherche vont dans le même sens que ceux de (Aka, 2013). Pour cet auteur, les acteurs privés du transport urbain, la recherche de la rentabilité économique passe avant la mission assignée (celle d'assurer la mobilité des populations). Pour cette raison, ils cherchent à agrandir ou acquérir des espaces à exploiter afin de bonifier le chiffre d'affaires.

Dans cette quête permanente, tout moyen devient une nécessité pour la plupart de ces acteurs du privé qui s'y trouvent. En plus, aux heures d'affluence, des acteurs de taxi compteurs s'adonnent aux actes d'incivisme dont l'ensemble de ces actes dérogatoires comme l'a souligné Kassi (2010) dans son analyse.

Bien plus, les inconduites des conducteurs de taxi compteurs mettent en péril la sécurité urbaine au niveau du District autonome d'Abidjan. Cet aspect de notre analyse en conformité avec les résultats de (Bavoux & al., 2014). Pour ces auteurs, ces faits sont également observés dans les autres modes de transports en commun privé.

Ce travail de recherche a montré la précarité dans laquelle vivent et travaillent les chauffeurs, les pressions auxquelles sont soumis ces derniers qui les prédisposent à la déviance. Il y a un écart croissant entre les efforts déployés et la rémunération provoquant une augmentation des risques psychiatriques. C'est dans ce même ordre que s'inscrit l'analyse de Gollac (2000) pour qui les conditions de travail se manifestent au travers de leurs conséquences.

Les résultats vont dans le même sens que ceux de Séhi & Komba Bi (2020). Selon ces auteurs, les comportements déviants des apprentis et des conducteurs de taxi-compteurs de

"Gbaka" sont le produit des conditions de travail difficiles et des pressions économiques qu'ils subissent.

En fait, en conformité avec nos présents résultats, il convient de noter que les pressions subies par ces acteurs sont à l'origine des actes d'incivisme dominés par l'excès de vitesse, le choix délibéré de rouler en sens contraire et parfois sur l'espace routier et le non-respect des feux tricolores.

Les résultats confirment notre hypothèse et mettent l'accent sur l'influence de la rationalité dans l'adoption des comportements problématiques. Avec cette analyse, nous aboutissons au même résultat que celui de Kouamé (2019) qui montre que c'est parce que les transporteurs travaillent dans des conditions difficiles (sous pression) que bon nombre d'entre eux sont souvent obligés de consommer de l'alcool et des drogues pour travailler.

Ces résultats se confondent avec ceux obtenus par Meité (2014). En effet, ce travail a montré la présence des structures syndicales par le phénomène de jeu de pouvoir entre les acteurs non institutionnels du transport urbain. Ainsi, comme l'a soutenu Meité (2014), les différentes relations transactionnelles entre les parties prenantes sont basées sur un ensemble de procédures informelles.

Ces résultats valident la théorie des besoins et motivation de (Maslow, 1945) qui stipule que l'homme a tendance souvent à recourir à un type de comportement dirigé vers un objectif bien précis. C'est bien le cas des conducteurs de taxi compteurs qui subissent des pressions de rationalité du fait des conditions de travail. Et cela impacte leurs comportements en conduite que les acteurs du contrôle social considèrent anormaux.

Cet article comporte toutefois plusieurs limites relatives à l'échantillon aux variables considérées et à la mesure de la fréquence des conducteurs de taxi compteurs. En fait, l'étude s'intéresse au secteur des taxi-compteurs, qui fait partie non seulement des transports urbains de la capitale économique ivoirienne, mais aussi qui se hisse dans le rang des transports artisanaux. Etant donné que l'article porte exclusivement sur des conducteurs de taxi-compteurs, nous avons évoqué que les conducteurs contractuels, connus sous le nom « *d'américain* » ou « *en cas de cas* » ne sont pas reconnus par les propriétaires de taxis. Pourtant de ces types de conducteurs, il était difficile d'établir directement la responsabilité

entre eux. Cet état de fait montre l'insuffisance méthodologique précise de l'étude et pourrait limiter celle-ci.

Face à cette situation, les résultats ne peuvent pas être généralisables à tous les transports urbains, d'autant plus que dans certaines circonstances et dans d'autres contextes, les caractéristiques des variables qui ont déterminé cette étude peuvent y changer.

Il est aussi question de la technique d'échantillonnage qui s'est limitée à soixante-dix conducteurs de taxi-compteurs qui constitue un nombre très réduit. Alors que c'est à partir de cet échantillon que les données ont été collectées pour en constituer l'instrument de validation des résultats. En l'état, cet échantillon semble ainsi insuffisant pour clairement et spécifiquement rendre compte. Cela est plus juste qu'il peut constituer une limite en ce qui concerne la généralisation des résultats de cette étude dans l'analyse, des indicateurs chiffrés sur des cas des conducteurs reconnus pour des actes d'incivilité routier.

Il convient de prolonger cette étude par des perspectives ouvertes dont le travail consiste à élargir cette recherche à d'autres moyens de transports en vue de faire une étude comparative sur rationalité économique et des conditions de travail. C'est le lieu de faire également une approche comparative des différents types de chauffeurs où le comportement devient problématique.

Il serait donc intéressant de mener des recherches afin de faire des propositions pour que cette activité soit mieux organisée afin de sortir les chauffeurs de la précarité et assurer un revenu quotidien et stable à ces acteurs. Les résultats de cette étude permettront de tendre vers un cadre réglementaire efficace et mieux adapté. Cela reste une perspective de recherche qui s'ouvre à nous au-delà de la présente étude de sorte à rendre les transports urbains et surtout les taxis-compteurs plus sécurisants.

Conclusion

Au terme de ce travail, il est important de relever les limites de la présente étude et d'établir des perspectives pour des recherches futures. La présente étude s'est accentuée sur les facteurs qui expliquent l'incivisme des conducteurs de taxi compteurs abidjanais. Elle pourrait s'entendre sur d'autres villes de l'intérieur car, les réalités géographiques peuvent faire la différence.

Par conséquent, ils n'ont pas la prétention d'être généralisables. Il est nécessaire d'étendre la même étude sur d'autres moyens de transports ayant un mode d'organisation et de fonctionnement différents.

Des travaux effectués permettent de décrire les conséquences sur la sécurité routière. Un accent particulier doit être mis sur l'organisation et les conditions de travail des conducteurs. Ainsi, les conducteurs travaillent sous l'influence de la pression des biens économiques. De ce fait, ils outrepassent les règles de conduite au profit de leur intérêt personnel.

A partir de ce qui précède, il apparaît que notre hypothèse est validée. Cela est d'autant plus vrai que face aux pressions, la transgression de la norme devient une nécessité. Et cela transparaît à travers les résultats. En effet, cette étude montre que sur l'ensemble des conducteurs de taxi compteurs expliquent leurs actes d'incivisme comme une sorte de stratégie d'obtention de leur recette journalière.

Bibliographie

Adolehoumé A. & Zoro Bi N. (2002). « A comme Abidjan ou le système Gbakas », In Godard X., éd., *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris : Editions Karthala –INRETS, pp. 23-35.

Aka K. A. (2008). « Transport urbains à Abidjan : analyse géographique de l'état technique des véhicules de transport en commun », In *Revue Ivoirienne des lettres, Arts et Sciences Humaines*-N°11 Décembre 2008, pp79-96.

Aka K. A. (2013). « Les conflits de compétition territoriale entre les différents moyens de transport à Abidjan », In *Revue Ivoirienne des Lettres, Arts et Sciences Humaines*, n°20, Tome 2 décembre 2013, pp 114-135.

Banque Mondiale (2019). *Situation économique en Côte d'Ivoire : Que la route soit bonne. Améliorer la mobilité urbaine à Abidjan*, Huitième Edition

Bavoux J. J., Beaucire F. & Zembri P. (2014). *Géographie des transports*, Paris : Armand Colin, Collection. U.

Centre Ivoirien de Recherche Economiques et Sociales. (2006). « Situation générale de la gouvernance et diagnostic de la corruption dans les secteurs du transport et des forces de défense et de sécurité ». *Bulletin de lutte contre la pauvreté*.

Crizoa H. (2013). « Étude des facteurs de résistance à l'interdiction de circulation des taxis banalisés (wôrô-wôrô intercommunaux) par des pouvoirs publics à Abidjan (Côte d'Ivoire) », In *Revue africaine de criminologie* n°13, pp. 67-83.

Crizoa H. (2014). « Conditions de travail et de vie des apprentis "Gbaka" et violence dans les transports en commun à Abidjan (Côte d'Ivoire) », In *Revue africaine de criminologie* n°14, pp. 68-81.

Coulibaly B. (2009). *Le Mal ivoirien : Cas symptôme du mal africain*, Paris : L'Harmattan.

Dédy S. & Dayoro K. A. (2010). « Les atteintes aux infrastructures et aux équipements du transport public urbain : approche sociologique », *Colloque international de la SOTRA*, Golf Hôtel, 10 Octobre 2010, Abidjan.

Déjours C. (1998). *Souffrance en France : la banalisation de l'injustice sociale*, Paris : Seuil.

Dembélé. S. & al. (2024) « Mobilité et transport intra-communal dans la Commune Urbaine de Sikasso au Mali », *Revue Internationale du chercheur* « Volume 5 : Numéro 4 » pp : 209-225.

Démur C. (2000). « Transports urbains à Abidjan ». In *La croissance urbaine en Afrique Noire et Madagascar*, Paris : CNRS.

Doumbia T. (2010) « Corruption, culture et pauvreté dans le secteur du transport en Côte d'Ivoire », *SociologieS* [En ligne], Premiers textes, mis en ligne le 01 juin 2010, Disponible sur : <http://sociologies.revues.org/3133>, Consulté le 14 Juin 2024.

Echui A. D. & Konan Y. G. (2017). « Problématique de la sécurité routière dans l'agglomération abidjanaise », In *Conférence CODATU XVII-Mobilité Intelligente, Inclusive et Soutenable Mobilité Intelligente, Inclusive et Soutenable* Hyderabad (Inde) 4-6 novembre 2017.

Gerenbo K., L. (2025). Bilan critique des politiques économiques en RDC 2002-2023 et « myopie de l'observateur ». *Revue Belge*, 11 (129), 45-87.

Gollac M. & Volkoff S. (2000). *Les conditions de travail*. Paris : La Découverte.

Gassin R. (2011). *Criminologie*, Paris : Dalloz 7^e édition.

Kassi D. I. (2010) « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », In *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 251, pp. 391-402. [En ligne], | Juillet-Septembre 2010, document 6, Disponible sur : URL : <http://com.revues.org/6057>, Consulté le 09 Novembre 2024.

Kouamé K. F. (2019). « Réglementation et insécurité dans les transports urbains : Cas des Taxi-Compteurs à Abidjan », In *Revue Internationale de Recherche et d'Etudes Pluridisciplinaires*, n°29- juin-2019, pp. 183-196.

Kouadio, W. (2023). La corruption institutionnalisée en Côte d'Ivoire : Quels facteurs psycho-socio-culturels d'explication plausible du phénomène. *Revue Française d'Économie et de Gestion*, 4 (10), 333-353.

Koudou O. (2007). *Histoire de la criminologie : les grands courants théoriques d'hier à aujourd'hui*, Abidjan : édition P.U.A.

Meité Y. (2014). *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, Thèse de Doctorat de Sociologie, Université de Strasbourg, Disponible sur : http://tel.archives.ouvertes.fr/tel-01140115/file/Meite_youssouf_201_ED519.pdf. Consulté le 17 Août 2024.

Ministère de transport. (2014). « Incidence des réseaux de transport sur le commerce et le tourisme », *Rapport*.

Maslow A. (1945). *Les théories des besoins*, Disponible sur : http://unt.unice.fr/aunege/M2/Psychosociologie_des_Organisations/Psycho/224.hm, Consulté le 29 Mars 2023

N'da P. (2015). *Recherche et méthodologie en sciences sociales et humaines : Réussir sa thèse, son mémoire de master ou professionnel et son article*, Paris : L'Harmattan.

Rigar S. M. (2016). *Transport urbain à Abidjan et problématique de développement durable*, Disponible sur : <http://www.reseau-2dlis.eu/uploads/fichiers.pdf>, Consulté le 27 Octobre 2023.

Séhi Bi T. J. & Komba Bi Y. P. (2020). « Dérives comportementales des chauffeurs et "apprentis" de "gbaka" dans le transport en commun dans le District Autonome d'Abidjan : une analyse à partir de leurs rapports aux policiers », In *DEZAN*, v°8, n°2, pp. 296-318.