

REVUE ÉLECTRONIQUE SEMESTRIELLE



# Revue

## Infundibulum-scientific

Revue Scientifique des Langues,  
Lettres, Civilisations, Sciences sociales  
et Humaines

Numéro 6  
Mars 2024  
ISSN: 2789-1666



**Domaines**

Langues, Lettres, Civilisation, Sciences Sociales et Humaines

Éditeur: département d'Espagnol de l'UFR Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara

## INDEXATIONS



<http://journal-index.org/index.php/asi/article/view/12709>



<https://aurehal.archivouverte.fr/journal.read/id/411675>



<https://www.entrevues.org/revues/infundibulum-scientific/>



<https://reseau-mirabel.info/revue/15267/Infundibulum-Scientific//reseau->



## À propos de

La notion de science fait penser indubitablement à plusieurs disciplines. En ce sens, nous disons science de la vie, science du langage, science historique, science économique, etc. Ces différents types de sciences que nous énumérons ne constituent pas des éléments compacts, indissociables. En effet, la Science est un conglomérat de ce que nous pouvons qualifier de sous-sciences ou branches qui, mises ensemble, forment l'élément global qui n'a qu'une seule visée : La Connaissance.

La Revue *Infundibulum Scientific* n'est rien d'autre que ce vecteur Sciences-Connaissance. Elle se veut un carrefour, un croisement de plusieurs disciplines. Notre revue *Infundibulum* ou **Entonnoir** a pour objectif, de diffuser la quintessence des travaux des Enseignants-Chercheurs et Chercheurs de tous horizons, issus des langues, des lettres, des sciences humaines et sciences sociales.

## ÉQUIPE ÉDITORIALE

Directeur de publication : **Dr. PALE Miré Germain (Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara)**

Rédacteur en chef : **Dr. DJORO Amon Catherine Épse KOMENAN (Maître de Conférences)**

Secrétaire de rédaction : **Dr. YAO Kouamé Francis (Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara)**

Webmaster et Chargé de politiques de diffusion : **Dr. KONE Odanhan Moussa (Université Alassane Ouattara)**

## COMITÉ SCIENTIFIQUE

### Président

Prof. KOUI Théophile, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët-Boigny

### Membres

Prof. ADJA Kouassi, Professeur des Universités, Université Alassane Ouattara

Prof. TRO Deho Roger, Professeur des Universités, Université Alassane Ouattara

Dr. ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences – Université Alassane Ouattara

Dr. GATTA née BONY Tanoa Marie Chantale (Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny)

## COMITÉ DE LECTURE

Prof. DESPAGNE BROXNER Colette Ilse, Professeur des Universités, Université Autonome de Puebla (Mexique)

Prof. DIAZ NARBONA Inmaculada, Professeur des Universités, Université de Cadix (Espagne)

Prof. EKOU Williams Jacob, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët-Boigny

Prof. ORTEGA MARTIN José Luis, Professeur des Universités, Université de Grenade (Espagne)

Prof. RENOUPREZ Martine, Professeur des Universités, Université de Cadix (Espagne)

Prof. VÁZQUEZ AHUMADA Andrea, Professeur des Universités, Université Autonome de Puebla ( Mexique)

Dr. AGOSSAVI Simplicie, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi

Dr. AHOULI Akila, Maître de Conférences, Université de Lomé

Dr. KANGA Konan Arsène, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. KOFFI Ehouman René, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. KOUA Kadio Pascal, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

Dr. OVONO Ébè Marthurin, Maître de Conférences, Université Omar Bongo, Gabon

Dr. OULAÏ Jean-Claude, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. SEKONGO Gossouhon, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. TOPPE Eckra Lath, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara

Dr. YAO Jean-Arsène, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

Dr. YAO Koffi, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

Dr. MEDENOU Cossi Basile, Maître de Conférences, Université d'Abomey Calavi

### **COMITÉ DE RÉDACTION**

Prof. KOUI Théophile, Professeur des Universités, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. AMENYAH SARR Efua Irène, Maître de Conférences, Université Gaston Berger (Sénégal)

Dr. BOHOSSOU N'guessan Séraphin, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. DJANDUE BI Drombé, Maître de Conférences, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. DJOKE Bodjé Théophile, Maître de Conférences, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. DOHO Bi Tchan André, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. GATTA née TANOVA Boni Marie Chantal, Maître de Conférences, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. HOUSSOU Dehouegnon Roméo Dorgelès, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. KARIDJATOU Diallo, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. KOUADIO Djoko Luis Stéphane, Maître de Conférences, (Université Félix Houphouët-Boigny)

Dr. KOUADIO Yao Christian, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. N'DRE Charles Désiré, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. N'DRI Paul Amon, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. PALÉ Miré Germain, Maître de Conférences, (Université Alassane Ouattara)

Dr. BISSIELO Gaël Samson, Maître-Assistant, (Université Omar Bongo, Gabon)  
Dr. COULIBALY Mamadou, Maître-Assistant, (Université Alassane Ouattara)  
Dr. KOFFI Konan Hervé, Maître-Assistant, (Université Alassane Ouattara)  
Dr. N'GUESSAN Kouadio Lambert, Maître-Assistant, (Université Alassane Ouattara)  
Dr. SAKOUM Bonzallé Hervé, Maître-Assistant, (Université Alassane Ouattara)

## **NORMES DE RÉDACTION**

La Revue *Infundibulum Scientific* accepte les contributions originales des “Lettres, Langues, Civilisations, des Sciences Sociales et Humaines”, ou tout autre domaine proche.

### **Formatage**

Les contributions à envoyer en fichier Word à la Revue *Infundibulum Scientific* doivent être comprises entre 10 et 18 pages. Le texte doit être justifié, en police Arno Pro, taille de police : 12, interligne : 1,5 et pour la marge : 2,5 cm (Gauche-Droite, Haut-Bas).

### **Langues de publication**

Espagnol, Français, Allemand ou Anglais.

### **Citations**

Les citations de moins de quatre lignes sont présentées entre guillemets dans le texte. Lorsque la citation est supérieure ou égale à quatre lignes, il faut aller à la ligne pour l'insérer (interligne 1) en retrait de 1 cm, taille : 11.

Les citations dans une langue autre que celle de l'écriture sont traduites et intégrées au texte. Le texte d'origine devra être indiqué en note de bas de page, précédé de la mention : **Texte d'origine**.

Les notes de bas de pages sont exclusivement réservées aux citations traduites et aux notes explicatives.

Les références de citation sont intégrées au texte citant, de la façon suivante :

– (Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur, Nom de l'Auteur, année de publication, virgule, pages citées précédées de la lettre p suivie d'un espace avant le chiffre).

Exemple : (M. G. Palé, 2019, p. 7) ou pour Palé (2019, p. 7).

Les parties supprimées d'une citation ainsi que toute intervention dans une citation sont indiquées par des crochets droits [...].

### **Structure de l'article scientifique**

Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : Titre, Prénoms et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en français, en espagnol et en anglais [250 mots maximum], Mots clés [entre 5 et 7 mots maximum], (chaque résumé est précédé d'un titre) sur la première page.

Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie, Annexes si nécessaire.

Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : Titre, Prénoms et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé dans la langue d'écriture, en espagnol et en anglais [250 mots maximum], Mots clés [entre 5 et 7 mots maximum], (chaque résumé est précédé d'un titre), Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie, Annexes si nécessaire.

Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2 ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). (Ne pas automatiser ces numérotations).

La pagination en chiffre arabe apparaît en bas de page et centrée.

### **Bibliographie**

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM, Prénom (s) de l'auteur. Année de publication. Zone titre. Lieu de publication : Zone Éditeur. Position de l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif. Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Éditeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre, le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2<sup>nd</sup>e éd.).

### **Exemples :**

**Pour un livre :** SARTRE Jean Paul (1948). *Qu'est-ce que la littérature?* Gallimard : Paris.

**Pour un article :** KONAN Koffi Syntor (2019). « Violence et déchéance existentielles dans Nada de Carmen Laforet ». *N'zassa*, n° 2, 161-172.

**Pour un mémoire ou une thèse :** PALE Miré Germain (2014). *L'impact du pétrole sur la société équato-guinéenne*. Thèse doctorat en Études Ibérique et Latino-Américaine, Abidjan : Université Félix Houphouët-Boigny.

**NB:** Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

### **Sources internet:**

Pour les sources internet ou électroniques, les mêmes dispositions relatives à une source bibliographique s'appliquent, à la différence qu'il faut y ajouter le site web, le jour, le mois, et l'année de consultation.

VITAR Beatriz (1992). «Los intérpretes o lenguaraces en la conquista americana: entre las peregrinas lenguas y el castellano imperial, in *Etnicidad, Economía y simbolismo en los Andes*», pp. 181-193, disponible sur <https://books.openedition.org/ifea/2299?lang=fr>, consulté le 10/06/2021.

### **Typographie française**

– La rédaction s'interdit tout soulignement et toute mise de quelque caractère que ce soit en gras.

– Les auteurs doivent respecter la typographie française concernant la ponctuation, l'écriture des noms, les abréviations... Les appels de notes sont des chiffres arabes en exposant, sans parenthèses, placés avant la ponctuation et à l'extérieur des guillemets pour les citations. Tout paragraphe est nécessairement marqué par un alinéa d'un cm à gauche pour la première ligne.

### **Les Tableaux, schémas et illustrations**

En cas d'utilisation des tableaux, ceux-ci doivent être numérotés en chiffres romains selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Les schémas et illustrations doivent être numérotés en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte.

## **ÉDITORIAL DE LA REVUE**

Nous portons sur les fonts baptismaux une nouvelle revue scientifique, Infundibulum-Scientific. Pluridisciplinaire, elle entend couvrir le vaste champ des Langues, Lettres, Civilisations, Sciences Sociales et Humaines. Certes, il existe déjà un certain nombre de revues

scientifiques dans ce créneau en Côte d'Ivoire et en Afrique. Mais précisément, *Infundibulum* naît pour encourager l'émulation dans la quête de la qualité. L'ambition que porte *Infundibulum-Scientific* est d'offrir aux chercheurs et aux enseignants-chercheurs Ivoiriens et au-delà, africains, un espace d'échanges d'expériences, de débats et de collaboration, en prêtant une attention particulière aux besoins spécifiques des sociétés africaines aux prises avec des maux qui les déshumanisent.

Quand on enseigne dans une université, il est légitime de mettre ses productions scientifiques au service de sa promotion. Ainsi, nos chercheurs et enseignants-chercheurs, dans de nombreux cas, font leurs travaux scientifiques les yeux rivés sur le CAMES. Il faut inverser les choses. Les travaux destinés au CAMES doivent être conçus comme des contributions pour enrichir les connaissances scientifiques. Le développement de notre pays dépend dans une large mesure de la qualité de ces productions scientifiques, de la pertinence des solutions qui y sont proposées. Alors il faut sortir des sentiers battus pour ouvrir des routes nouvelles si nous voulons arriver à bon port. Il revient aux chercheurs africains de renforcer leur système de recherche confronté à de multiples défis. Mais il ne faut pas démissionner pour autant. Il faut s'armer de courage et de persévérance pour avancer.

Les sociétés africaines, du fait de leur histoire, sont aux prises avec des défis qui ont pour noms, violences politiques, système de santé défaillant ou inexistant, injustices sociales criardes, chômage à grande échelle...Le monde rural est livré à lui-même, privé de la moindre protection sociale, tel l'environnement dans lequel les chercheurs africains exercent leur métier. Ils ne sauraient continuer à fermer les yeux sur les situations dramatiques qui nous entourent et constituent le quotidien de nos peuples. Sociologues, historiens, géographes, politologues, philosophes, théoriciens de la littérature peuvent orienter leurs réflexions vers ces horizons plongés dans des ténèbres. Quant aux linguistes, ils ont le vaste chantier des langues nationales en voie de disparition. Dans le camp des sciences sociales et humaines les chantiers sont nombreux et urgents.

Évidemment, ces types de travaux exigent un engagement, du courage et de la persévérance car il s'agit de la quête de la connaissance destinée à modeler l'environnement humain et social. La qualité intrinsèque d'un ouvrage, d'un article ou d'une communication constitue en soi un passeport y compris pour le CAMES. C'est dire que la qualité est dans le domaine scientifique ce qu'est une panacée pour une maladie donnée ou une clé universelle pour ouvrir le monde.

La revue *Infundibulum Scientific* se donne pour mission, sans prétention aucune, la tâche d'apporter sa contribution à améliorer les productions scientifiques des chercheurs ivoiriens et africains ; et même d'ailleurs. Elle se veut particulièrement exigeante sur la qualité des travaux qui lui sont soumis pour publication. La vocation de cette revue est d'incarner l'excellence. Tous ceux qui veulent collaborer avec *Infundibulum Scientific* doivent s'inscrire dans cette ligne.

**M. Théophile KOUI**  
Professeur Titulaire des Universités CAMES  
Ex-Directeur de publication  
de la Revue *Infundibulum Scientific*

## SOMMAIRE

### I. ALLEMAND

1. **Eckra Lath TOPPE, Koiadia Michée BOUADOU**: Neue literarische Trends: Die Digitalisierung bzw. Neumедialisierung der Literatur am Beispiel des Romans *Connect* von Thea Mengeler.....pp. **12-29**
2. **Rolland Tchima KONE, Léon Charles N'CHO**: Geometrie und linguistik in der literatur am beispiel ernst jandls brachylogischer dichtung .....pp. **30-47**

### II. ANGLAIS

3. **N'Télam OULAM, Yétigolibe BOLDJA**: Illegitimate political power and morality in *A man for all seasons*.....pp. **48 -59**

### III. ANTHROPOLOGIE

4. **Laurent Gnimian KOUDOUGOU, Léa PARE, Nourou BARRY, Patrice TOE** : Barrières et facilitateurs de l'adoption de la chimio prévention du paludisme saisonnier au Burkina Faso.....pp. **60-77**

### IV. ESPAGNOL

5. **Aboubakar SYLLA, Agré Jules-Arnaud AGRÉ et Bi Gohi Marius SEMI** : Le calque comme outil d'analyse traductologique des toponymes dans la version espagnole DE *En attendant le vote des bêtes sauvages* de Ahmadou Kourouma.....pp.**77-95**
6. **Amoïn Pauline KOUZEHI** : La tentative de coup d'État de 1981 et la transition politique démocratique en Espagne.....pp. **96-104**
7. **Atta Bredoumou Albert AMOAKON** : La pratique du *Melan* comme base d'une croyance et régulatrice de la vie sociale chez les fang de la Guinée Équatoriale.....pp.**105-115**
8. **Disfing Ohouo Armel YAPI**: Resistencia de las voces femeninas en *El amor en los tiempos del cólera*. Una lectura sociológica a la luz de *América ladina*.....pp.**116-132**
9. **Droh Joël Arnould KEFFA**: La transidentidad guineoecuatorialiana : entre opresión y marginalización en *La bastarda* de Trifonia Melíbea Obono.....pp.**133-149**
10. **Gaëlle M'VE** : La crise de l'asile dans l'Union européenne.....pp. **150-169**
11. **Koffi Édouard KOUAMÉ**: La enseñanza comunicativa del español desde el Epc en el secundario marfileño: dificultades y propuestas.....pp. **170-182**
12. **Kouakou Bruce Antoine Hilaire KOFFI** : La construction identitaire basque catalane et andalouse galicenne (1835-1895) .....pp. **182-192**
13. **Kouakou Moïse KOUASSI** : Étude comparée des expressions idiomatiques baoulé et espagnoles.....pp.**193-206**
14. **Kouassi Aurélien KOUAMÉ**: La guerra civil española en *España en el corazón* de Pablo Neruda y en *España, Aparta de mí este Cáliz* de César Vallejo: entre denuncia, testimonios y solidaridad.....pp.**207-222**
15. **Niamien Pascal YAO** : Le féminisme dans la littérature péruvienne des années 80 : "De la rébellion à la liberté" .....pp.**223-236**



- 16. Oi Bosson Benoit BOSSON :** Analyse de l'escalier et du personnage de l'adolescent comme l'enfer et l'espérance dans *La historia de una escalera* de Antonio Buero Vallejo.....pp. **237-250**
- 17. Oscar Roméo Cassien :** Les actions cubaines en Afrique : De Cuito Canavale à la lutte contre Ébola en Afrique de l'Ouest en 2014.....pp. **251-266**
- 18. Zana Moussa OUATTARA:** Efectos del colonialismo español en Guinea Ecuatorial. La política anti española de Francisco Macías Nguema: entre nacionalismo y dictadura.....pp.**267-281**

## **V. GÉOGRAPHIE**

- 19. Assoh Hortance Aman Epse N'GUESSAN, Mathieu Jonasse AFFRO et Bolley Josué Aristide LOUKOU:** Système d'utilisation des milieux humides périurbains et approvisionnement du district d'Abidjan en produits maraichers.....pp.**282-306**
- 20. Baba DIARRA, Cheikh Tidiane WADE :** Caractérisation structurale et agronomique des systèmes de production de l'anacarde (*Anacardium occidentale* L) dans l'arrondissement de Djirédji en Moyenne Casamance dans le Sud du Sénégal.....pp. **307-327**
- 21. Brou Ghislain KOUADIO :** Perception et pratiques organisationnelles liées aux risques sanitaires chez les conducteurs de motos de Bouaké.....pp. **328-343**
- 22. Gondo DIOMANDE, Koffi Bertrand YAO, Gué Pierre GUELE :** Impacts environnementaux et sanitaires des restaurants populaires dans la zone industrielle de Yopougon à Abidjan.....pp.**344-360**
- 23. DANDONOUGBO Iléri, Edem BOTCHI, Mawulolo KOEVI :** Problèmes de mobilité entre le centre-ville et la commune Golfe 7, un milieu périphérique du Grand Lomé au Togo.....pp.**361-376**
- 24. Larissa BLEY :** La gestion de la violence criminelle dans la ville de Duékoué.pp. **377-390**
- 25. Marcel Koko KAMBIRÉ :** L'Espagne et le conflit du Sahara occidental : entre politique de séduction et réalisme.....pp. **391-403**
- 26. Saliou Mbacké FAYE, Mouhamadou Mawloud DIAKHATE :** La réserve de biosphère du delta du Saloum : diversité écosystémique et menaces.....pp. **404-421**

## **VI. HISTOIRE**

- 27. Sougla-Noma LAGBEMA, Nanbidou DANDONOUGBO :** La mise en valeur du nord-est du bassin de l'Oti (Togo) par l'administration coloniale allemande (1895-1914).....pp. **422-438**

## **VI. LETTRES MODERNES**

- 28. Bini Kouamé PRAO :** Analyse pragmatique-sémantique du lexème « Kadhafi » dans le langage ivoirien.....pp. **439-451**
- 29. Gardozi EGNIFI :** De la vulgarité langagière dans *Place des fêtes* de Sami Tchak.....pp. **452-467**
- 30. Guelord GO-DZO MAKAMBO :** Le slogan politique chez Denis Sassou Nguesso : arme de conquête et de conservation du pouvoir.....pp.**468-479**

- 31. Joël Arnaud N'guessan YOBOUÉ** : La poésie négro-africaine : une thérapie sociale et socialisante.....pp.480-491
- 32. Pierre Lieu WATO, Robert GOUET** : Le *nihidaley* : entre promotion culturelle et facteur de développement économique.....pp.492-501
- 33. Séverin NGAKOSSO** : Harcèlements sexuels et viols des Juives : stratagèmes fielleux des personnages nazis pour peaufiner la Shoah.....pp. 502-514

## VII. LINGUISTIQUE

- 34. Nébremy DAO**: Morphosyntaxe des verbo-nominaux du marka .....pp. 515-531

## VIII. PHILOSOPHIE

- 35. Kobena Maxime TAKY**: Immanence contre Transcendance comme figure de l'antagonisme entre Spinozisme et Judéo-christianisme.....pp.532-552
- 36. Mamadou SOUMBOUNOU** : La démocratie à l'épreuve des classes sociales et de la lutte de classes en Afrique.....pp.553-566

## IX. SCIENCES DE L'ÉDUCATION

- 37. Amadou Yoro NIANG** : Étude sur les représentations croisées formateurs-futurs maîtres dans les pratiques réflexives en formation initiale au Sénégal.....pp. 567-583
- 38. Bruno Youssou NDOUR, Efua Irène AMENYAH SARR** : L'éducation à la petite enfance et développement psychosocial et culturel de l'enfant.....pp.584-597
- 39. Salif BALDE** : Analyse des facteurs de motivation des élèves du lycée d'excellence « Mariama Ba » de Gorée.....pp. 598-613

## X. SOCIOLOGIE

- 40. Ahouansou Stanislas Sonagnon HOUNDJI, Konan Bah Modeste GNAMIEN, Tano Kouadio ADINGRA, N'Gazoa Solange Élise KAKOU, MARKS Michael, GONZALEZ BEIRAS Camilia, Kouadio Hugue ABO**: Réponses culturelles et itinéraires thérapeutiques du pian chez les communautés baoulé de Zougounou et de Gogokro dans le centre de la Côte d'Ivoire.....pp. 614- 626
- 41. Karidja FOFANA épouse KONÉ** : Stratégies de prévention de la consommation de la drogue Kadhafi dans les établissements secondaires d'Assabou à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire).....pp. 627-643
- 42. Kouadio Alfred YAO, Achi Amédée-Pierre ATSE** : Le « tchonron », une panacée chez les senoufo de Koumabala et de Togoniere en Côte d'Ivoire ?.....pp. 644-661
- 43. N'gnanda Anne-Marie KOUADIO, Gouin Bénédicte Edwige TIE, Constant N'DA** : École des maris et implication des hommes dans la santé de la reproduction en milieu rural de Toumodi.....pp. 662-675

# PERCEPTION ET PRATIQUES ORGANISATIONNELLES LIÉES AUX RISQUES SANITAIRES CHEZ LES CONDUCTEURS DE MOTOS DE BOUAKÉ

**Brou Ghislain KOUADIO**  
**Attaché de Recherche**  
**Chercheur au Centre de Recherche pour le Développement (C.R.D)**  
**Université Alassane Ouattara (Bouaké)**  
**Département de Géographie**  
[kbroughislain@yahoo.com](mailto:kbroughislain@yahoo.com)

**Résumé :** L'objectif étant d'évaluer la perception et les pratiques des conducteurs de moto-taxi relativement aux risques encourus dans l'exercice de leur activité, cette recherche s'est inscrite dans une approche essentiellement qualitative avec un léger apport quantitatif. L'observation directe, l'entretien semi directif et le questionnaire ont été les techniques mobilisées. Trente (30) personnes ont été interrogées pour le volet qualitatif et cinquante (50) autres pour l'aspect quantitatif. Cette étude montre que les conducteurs de moto-taxi de Bouaké perçoivent leur activité comme étant à l'origine de divers risques, liés aux accidents et aux maladies. Face à cette situation, ces taximen mobilisent un ensemble de stratégies organisationnelles à la fois préventive et curative. Toutefois, les stratégies de gestion des risques développées par les conducteurs de moto taxis de Bouaké ne sont pas basées sur le modèle "de la gestion intégrée des risques" expliquant les multiples désagréments sanitaires relevés par ces derniers.  
**Mots clés :** Perception, pratiques, organisations, risques sanitaires, conducteurs de moto-taxi

## *Percepción y prácticas organizativas vinculadas a los riesgos para la salud entre los conductores de motocicletas en Bouaké*

**Resumen:** Siendo el objetivo evaluar la percepción y las prácticas de los moto-taxis en relación a los riesgos incurridos en el ejercicio de su actividad, esta investigación adoptó un enfoque esencialmente cualitativo con una ligera contribución cuantitativa. Las técnicas utilizadas fueron la observación directa, la entrevista semidirectiva y el cuestionario. Se entrevistó a treinta (30) personas para el aspecto cualitativo y a otras cincuenta (50) para el aspecto cuantitativo. Este estudio muestra que los moto-taxis de Bouaké perciben su actividad como origen de diversos riesgos, relacionados con accidentes y enfermedades. Ante esta situación, estos taxistas movilizan un conjunto de estrategias organizativas que son a la vez preventivas y curativas. Sin embargo, las estrategias de gestión de riesgos desarrolladas por los mototaxis de Bouaké no se basan en el modelo de "gestión integrada de riesgos", lo que explica los múltiples inconvenientes para la salud observados por ellos.

**Palabras clave:** Percepción, prácticas, organizaciones, riesgos para la salud, mototaxistas.

## *Perception and organizational practices linked to health risks among motorcycle drivers in Bouaké*

**Abstract :** The objective being to evaluate the perception and practices of motorcycle taxi drivers in relation to the risks incurred in the exercise of their activity, this research was part of an essentially qualitative approach with a slight quantitative contribution. Direct observation, semi-directive interview and questionnaire were the techniques used. Thirty (30) people were interviewed for the qualitative aspect and fifty (50) others for the quantitative aspect. This study shows that motorcycle taxi drivers in Bouaké perceive their activity as being the origin of various risks, linked to accidents and illnesses. Faced with this situation, these taxi drivers mobilize a set of organizational strategies that are both preventive and curative. However, the risk management strategies developed by motorcycle taxi drivers in Bouaké are not based on the "integrated risk management" model, explaining the multiple health inconveniences noted by them.

**Keywords:** Perception, practices, organizations, health risks, motorcycle taxi drivers.

## Introduction

La croissance régulière de la population pose divers défis au nombre desquels la mobilité en raison de l'inadéquation entre les infrastructures routières et la croissance de la population, la dégradation du réseau routier et la question de l'emploi des jeunes (A. C. Kobenan, 2022, p. 523; S. J. S. Tcheunteu, 2021, p. 38). Pour répondre à la problématique de la mobilité urbaine, plusieurs moyens de déplacements alternatifs sont alors envisagés, notamment les moto-taxis (C. Kalieu, 2016, p. 65, M. Amougou, 2010, p. 4 ; G. Assogba, 2017, p. 3). ). L'activité de moto-taxis est perçue comme une activité qui présente divers atouts. Elle participe à la réduction du taux de chômage et à la mobilité de la population en compensant les déficits de taxis et bus surtout pour les populations vivant dans les quartiers périphériques où l'accès est plus périlleux (S. J. S. Tcheunteu, 2021, p. 48 ; C. Barber, van der Weijde, Kim, 2019, p. IV). Les moto-taxis suscitent un regain d'intérêt comme moyens de transport public ces dernières décennies dans divers pays tels que ceux d'Amérique latine, d'Asie et d'Afrique subsaharienne.

En Afrique, ils sont présents dans plusieurs villes, notamment dans certaines grandes villes avec des proportions très impressionnantes. Il s'agit des villes comme Lomé (40.000), Douala (22.000), Kigali (10.487), etc. (H. Lawin, et al, 2018, p. 126). Par conséquent, l'Afrique a enregistré en 2016, 10 millions de deux roues motorisées sur environ 53 millions dans le monde (A. Tripodi et G. Schermers, 2022, p.3).

En Côte d'Ivoire, l'apparition des motos taxis en tant que moyen de transport collectif est liée à la crise sociopolitique de 2002 notamment dans les villes de Bouaké, Korhogo et autres. En effet, avec l'occupation de la partie centre, nord et ouest du pays par les forces rebelles, les moyens de transport traditionnel ont été fortement impactés (H.-J. N.Kadjo et al, 2017, p. 2 ; P. Traoré, 2015, p. 1 ; M. R. Dindji et al, 2016, p. 191). Initialement, ce mode de transport servait à assurer la liaison interurbaine entre la localité de Bouaké et certaines zones périphériques telles que Djébonoua, distante d'une quinzaine de km. Ensuite, il s'est érigé en principal moyen de déplacement dans la ville de Bouaké, se substituant aux taxis et minicars devenus quasi inexistant du fait de la crise. Les moto-taxis deviennent alors une opportunité de création d'emplois connexes, en témoignent les métiers de chauffeur, de syndicaliste, de vendeur de carburant et de mécanicien qui y sont rattachés (D. Ouattara et G. D. F. Dakouri, 2021, pp. 50-52).

En dépit des revenus conséquents générés aux acteurs de ce secteur d'activité<sup>1</sup> et la facilitation de la mobilité de la population (Kadjo, et al, 2017, p. 14), cette activité constitue un véritable problème de santé publique selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) (H. Lawin, et al, 2018, p. 126) et un enjeu social car un décès est égal à la disparition d'une partie des forces vives de la société (G. Darmanin, 2023, p.1). En effet, les motos taxis sont à l'origine de divers accidents de circulation qui font beaucoup de victimes. En 2014, sur les 846 accidents occasionnés par les moto-taxis, 1400 victimes ont été enregistrées dont six (6) décès (Kadjo al, idem, p. 18). Les victimes sont à la fois des conducteurs de moto-taxis et les usagers de ce type de transport.

Les autorités décident alors de réglementer ce secteur d'activité à travers diverses mesures. Ainsi celles-ci ont instauré une patente annuelle inscrite dans l'annexe fiscale 2018 qui s'élève à 20.000 francs CFA/an pour les moto-taxis à deux-roues, et à 25.000 francs CFA/an pour les moto-taxis à trois roues, faisant ainsi office de reconnaissance étatique de ce secteur d'activité. En sus, les autorités procèdent à l'allègement du coût du permis de conduire pour faciliter son obtention. Elles se lancent également dans des campagnes de sensibilisations de concert avec certaines ONG (USAID), en vue du respect des codes de la route, des mesures de protection sanitaire et du port de l'uniforme orange, pour les distinguer des motos à usage personnel (D. Ouattara et G. D. F. Dakouri, 2021, pp. 50-52). En outre, selon le guide du conducteur (2013) le code de la route concerne à la fois trois entités dont les conducteurs de moto-taxi pourraient en bénéficier. D'abord, les éléments de sécurité englobent les triangles de pré-signalisation routière en cas d'immobilisation, une roue de secours en bon état, la vitesse recommandée et le dépassement. Ensuite, les équipements nécessaires pour l'engin qui prennent en compte le frein principal fonctionnel, l'avertisseur sonore homologué, l'indicateur de vitesse en bon état, le compteur kilométrique fonctionnel, les plaques d'immatriculation réglementaires à l'arrière, l'échappement silencieux, les pneumatiques en bon état, les feux de routes fonctionnels et le dispositif empêchant l'éblouissement du conducteur par le soleil. Enfin les documents du conducteur portant sur le permis de conduire, la carte grise nationale, la visite technique, l'assurance, la vignette, la patente, la carte de transport, la carte de stationnement et le port des tenues de sécurité.

---

<sup>1</sup> Selon une étude menée par KADJO Henri-Joël NIAMIEN, Konan KOUASSI et Joseph P. ASSI-KAUDJHIS, (2017), intitulée: « Essor des mototaxis et restructuration de l'espace urbain de Bouaké dans un contexte post crise », les conducteurs de moto-taxi perçoivent entre 3500 et 5000 francs FCA/jour tandis que les caisses de la mairie enregistreraient environ 68 millions de francs FCA en 2015 liés à cette activité.

Malgré ces dispositions, les risques sanitaires et accidentels jalonnent encore le quotidien des moto-taximen à Bouaké (A. J-M. K. Kouakou, 2017, p. 38 ; K. K. A. Kouadio & F. E. Koffi, 2021, p. 5). Cet état des faits nous amène à nous interroger sur la perception et pratiques des conducteurs de moto-taxi relativement aux risques encourus dans l'exercice de leur activité. Cette recherche s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle la négligence par les conducteurs de moto-taxi de Bouaké des risques sanitaires liés à leur activité justifie le manque d'organisations particulières pour se protéger contre ces risques.

L'étude s'inscrit dans la perspective de la théorie du risque. Celle-ci prend en compte le risque collectif qui porte par exemple sur la technologie, l'écologie, la catastrophe, etc. et le risque individuel qui se traduit par le comportement à risque développé par des individus. « La négligence des règles de sécurité, le désinvestissement, voire la morosité sous ses manifestations diverses peuvent être considérés comme des conduites à risques, au même titre que la transgression des règles établies » (P. Perretti-Watel, 2002, p. 19). Le risque est parfois perçu différemment selon les individus ou les groupes sociaux parce qu'étant un fait construit socialement, résultant des représentations et des logiques d'action des acteurs en fonction de leur éducation, leur mode d'apprentissage, leur «culture du risque» et les comportements résilients adoptés face au risque (S. Amansou, 2019, pp. 272-273). Les significations et les interprétations que l'on accorde au risque sont fonction des expériences particulières ou du groupe d'appartenance (Pardo, 2002). La sociologie des organisations inclut ainsi dans son mode opératoire de la gestion des risques la dimension humaine. En prenant appui sur cette théorie sociale du risque, nous avons pour objectif l'analyse de la perception des risques sanitaires que les conducteurs de motos taxi de Bouaké ont de leur activité et les décisions prises leur permettant de mettre en œuvre des pratiques pour y faire face.

## 1. Méthodologie

Il s'agit d'une étude essentiellement qualitative avec un léger apport quantitatif qui s'est déroulée dans la ville de Bouaké située au centre de la Côte d'Ivoire, à 350 km d'Abidjan. L'étude a eu l'approbation des participants qui ont signé un formulaire de consentement éclairé avant l'entame de chaque entretien ou activité. Elle s'est déroulée sur environ une semaine du 10 au 15 Août 2023 aux quartiers Dar-es-salam, Broukro, Sicogi et au campus 2. L'étude a été précédée d'une enquête pilote qui a eu lieu du mardi 25 au jeudi 27 avril 2023 sur la voie séparant la cathédrale et la préfecture de police près du grand marché de Bouaké et du ministère du transport.

La méthode de la boule de neige a été mobilisée pour la constitution de notre échantillon, étant donné que nous ne disposons pas préalablement de base de données des personnes à interroger. Les premières qui se sont prêtées à nos questions ont été les guides qui ont plaidé auprès de leurs collègues pour qu'ils acceptent de participer à l'enquête. L'étude qualitative a consisté à interroger au moyen d'un guide d'entretien semi directif les conducteurs de moto-taxis qui ont donné leur accord pour prendre part à cette étude. Après trente (30) entretiens, nous avons mis un terme au volet qualitatif car la saturation a été atteinte au regard des différentes triangulations réalisées.

La partie quantitative par l'entremise d'un questionnaire a permis d'interroger cinquante (50) conducteurs de motos-taxi. Les entretiens se sont déroulés aux différents points d'arrêts ou gares des conducteurs de moto- taxis. Les entretiens ont porté sur la perception des conducteurs de moto-taxis de Bouaké des risques sanitaires liés à leur activité, le non-respect du code de la route, les maladies que pourraient occasionner leur activité, la gravité de ces maladies et les pratiques organisationnelles conséquentes développées. Les données qualitatives recueillies ont subi la phase de transcriptions avant de faire l'objet d'analyse de contenu selon les différentes significations dégagées des verbatim. Les données quantitatives obtenues ont été codifiées et traitées par le logiciel de statistique SPSS18.0 pour la détermination des fréquences.

## **2. Résultats**

### **2.1. Perception des conducteurs de moto-taxis de Bouaké des risques sanitaires liés à leur activité**

La perception des risques sanitaires liés à l'activité des conducteurs de moto-taxis de Bouaké a été évaluée au niveau du non-respect du code de la route, des éventuelles maladies induites par cette activité et leur gravité.

#### **2.1.1. Perception des risques encourus liés au non-respect des codes de la route**

La perception des conducteurs de moto-taxi de Bouaké relativement aux risques encourus en lien avec le non-respect du code de la route se polarise autour de deux options. Le tableau ci-dessous en donne une illustration.

**Tableau I :** Perception des risques encourus par les conducteurs de moto-taxi liés au non-respect du code de la route.

|             | Effectif | Pourcentage |
|-------------|----------|-------------|
| Oui         | 47       | 94%         |
| Non         | 03       | 06%         |
| Ne sait pas | 00       | 00%         |
| Total       | 50       | 100%        |

**Source** : *Données d'enquête 2023*

La quasi-totalité des conducteurs de moto-taxi de Bouaké (94%) a une perception positive des risques qu'ils encourent conformément au non-respect du code de la route. Ils justifient ce risque par le fait que conduire sans respect du code de la route expose leur vie et celle de leurs clients à des dangers accidentels comme le stipule cet enquêté : « c'est risqué : oui, oui c'est très risqué parce que toi-même tu exposes ta vie en danger et la vie des autres » (conducteur 1). Deux autres renchérissent en précisant que le non-respect du code routier entraîne souvent des situations dramatiques : « Oui c'est risqué parce qu'il y a trop de choses dedans. Bon exemple comme ça, si tu as grillé le feu et qu'il y a quelqu'un qui sort, ça sera une catastrophe tu vois non voilà » (conducteur 3). « C'est trop risqué même c'est trop risqué parce que tu peux créer accident facilement ou la mort » (conducteur 19).

Seuls 06% ont estimé qu'il n'y avait pas de risques liés au non-respect du code de la route car pour eux « ça dépend de comment tu travailles » (conducteur 23). En effet, l'absence de dégâts notoires constatés par certains conducteurs de moto-taxi en dépit de leur violation du code de la route, les conforte dans cette position. Il ressort de ces différents avis que dans l'ensemble les conducteurs de moto taxi sont conscients des risques encourus en lien avec le non-respect de la réglementation du code routier.

### **2.1.2. Perception des conducteurs de moto-taxis en lien avec les maladies que pourraient occasionner leur activité**

L'activité de moto-taxi à l'instar de toute activité est susceptible d'occasionner certaines maladies. Cette perception est partagée par la majorité des conducteurs de moto-taxis de Bouaké dont le tableau suivant en donne un résumé.

**Tableau II** : Perception des conducteurs de moto-taxis de Bouaké sur la possibilité de leur activité d'occasionner des maladies

|             | Effectif | Pourcentage |
|-------------|----------|-------------|
| oui         | 46       | 92%         |
| non         | 03       | 06%         |
| Ne sait pas | 01       | 02%         |
| Total       | 50       | 100%        |

**Source** : *Données d'enquête 2023*



Au regard des données, plus des trois quarts des conducteurs de moto-taxis de Bouaké (92%) estiment que la pratique régulière de cette activité de transport est à même d'occasionner des maladies. Diverses raisons sont évoquées par les enquêtés notamment le manque de repos, l'état délabré de certaines voies ou les déchets atmosphériques : « Oui, par le fait de s'asseoir à longueur de journée sur la moto en roulant aussi sur des voies moins bonnes » (Conducteur 46). « Oui à travers la poussière dont le conducteur est exposé » (Conducteur 40).

En plus du manque de repos et de l'état délabré de certaines voies, le manque de moyens de protection contre la poussière, les insectes et le vent ont été abordés par d'autres conducteurs de moto-taxi : « Bon, moto-taxis peut entrainer des maladies lorsque tu roules la moto sans casque, les bêtes tombent dans tes yeux et le vent aussi te fatigue beaucoup » (Conducteur 20). « Oui, cette activité peut entrainer des maladies à force de rouler sur des voix dégradées qui fatiguent beaucoup tout le corps, sans lunettes pour se protéger contre le vent qui fatigue beaucoup les yeux et caches nez contre la poussière qui peut entrainer beaucoup de maladies » (Conducteur 33).

Une frange négligeable (06%) soutient le contraire tandis qu'une infime partie (02%) affirme ne rien savoir. Pour les premiers « cela ne provoque pas directement des maladies, mais les conséquences des accidents peuvent causer des problèmes de santé à long terme » (Conducteur 37). Pour les seconds, ils n'ont aucune idée précise quant à la corrélation entre leur activité et l'existence de certaines maladies dont ils souffrent ou ils pourront souffrir.

### **2.1.3. Maladies occasionnées par l'activité du transport évoquées par les conducteurs de moto-taxis**

Les conducteurs de moto-taxis ont énuméré différentes maladies que pourraient occasionner l'activité de conduite. Il s'agit notamment de : la tuberculose, la fièvre typhoïde, les hémorroïdes (koko), la faiblesse sexuelle, les ulcères de ventre dénommées plaies de ventre, l'asthme, le paludisme, le rhume, la fatigue générale, les douleurs dorsales, les hernies, les maladies respiratoires, les furoncles, les maux d'yeux (cataracte), la constipation, les maladies cardiaques, le stress, les fractures, les traumatismes, les lésions, la fièvre. Cet enquêté suivant en résumé comme suit : « ça peut te donner koko, faiblesse sexuelle voilà y a beaucoup de chose quoi mais on ne peut pas citer tout » (Conducteur 3).

### **2.1.4. Perception de la gravité des maladies**

Sans en être des spécialistes, les conducteurs de moto-taxis de Bouaké ont donné leur appréciation de la gravité des maladies liées à leur activité au regard des expériences vécues.

Certaines sont considérées très graves et d'autres en revanche sont simplement perçues comme n'étant pas graves, illustrées dans le tableau ci-dessous.

**Tableau III** : Proportions de la perception de la gravité des maladies

|             | Effectif | Pourcentage |
|-------------|----------|-------------|
| Très grave  | 13       | 26%         |
| grave       | 26       | 52%         |
| Pas grave   | 09       | 18%         |
| Ne sait pas | 01       | 02%         |
| Total       | 50       | 100%        |

**Source** : *Données d'enquête 2023*

Contrairement à certaines attitudes jugées antinomiques au respect des règles de la conduite au niveau des conducteurs de moto-taxi de Bouaké, plus des trois quarts (78%) reconnaissent que les maladies que pourraient occasionner leurs activités sont au moins graves. Ainsi, 26% estiment que ces maladies sont très graves tandis que 52% pensent qu'elles sont graves. Les maladies qualifiées de très graves par certains enquêtés sont celles qui exigent un long délai de traitements pouvant déboucher sur la mort ou qui peuvent entraîner la faiblesse sexuelle : « Elles sont graves très, très graves parce qu'il faut des traitements qui vont jusqu'à 6 mois et ça peut entraîner aussi la mort » (Conducteur 1). « Oui c'est grave, ça peut te donner koko (hémorroïde) et la petite là va dire que tu ne vaux rien » (Conducteur 8). « [...] Quand on parle de koko (hémorroïde), plaie de ventre, c'est grave parce que lorsque plaie de ventre te prend comme ça tu ne peux plus travailler, tu es couché à la maison et tu te torts de douleur, [...]» (Conducteur 16).

Un autre conducteur ajoute que « ces maladies deviennent graves si elles ne sont pas traitées » (Conducteur 42). Pour d'autres, la gravité des maladies est liée aux conséquences désastreuses orchestrées par celles-ci : « Oui ces maladies sont très graves : la cataracte peut te rendre aveugle, une forte constipation provoque l'hémorroïde qui peut te rendre impuissant. Le palu peut vous affaiblir et provoquer le manque de sang. La tuberculose est provoquée par la poussière qu'on absorbe » (Conducteur 29). Cependant, pour une frange non négligeable des enquêtés (18%), ces maladies ne sont pas graves parce qu'ils estiment qu'il existe des médicaments traditionnels qui facilitent le traitement : « non ces maladies ne sont pas graves parce qu'avec les médicaments traditionnels ça passe vite » (Conducteur 14).

Une infime partie des enquêtés (2%) n'a pas donné de réponses précises parce qu'elle estime qu'elle n'a pas contracté de maladies liées à cette activité : « Bon comme moi je n'ai

jamais eu de maladie à cause de la moto je ne peux pas dire si c'est grave ou pas » (Conducteur 21).

### 2.1.5. Possibilité pour les usagers des moto-taxi de contracter des maladies

La possibilité pour les usagers des moto-taxi de contracter des maladies liées à cette activité a été abordée par les conducteurs de moto-taxi. Nous avons résumé les proportions des différents avis dans le tableau suivant.

**Tableau IV** : Répartition des avis des moto-taximen en lien avec la possibilité de leurs clients de contracter une maladie

|             | Effectif | Pourcentage |
|-------------|----------|-------------|
| Oui         | 21       | 42%         |
| non         | 22       | 44%         |
| Ne sait pas | 07       | 14%         |
| Total       | 50       | 100%        |

**Source** : Données d'enquête 2023

Les avis des conducteurs de moto-taxis relativement à la possibilité de leurs clients de contracter des maladies liées à leur activité sont partagés. 42% ont donné des avis favorables tandis que 44% ont soutenu des avis contraires. 14% n'ont pas exprimé de position précise sur la question. La catégorie qui estime que leurs clients sont susceptibles de contracter des maladies liées aux moto-taxi, justifie cela pour des cas où le conducteur aurait une maladie contagieuse : « Oui, oui les clients peuvent avoir ça lorsque vous le conducteur vous êtes déjà contaminé, c'est facile de transmettre cette maladie aux clients aussi. Je prends l'exemple de la tuberculose, le conducteur peut contaminer le client à travers le crachat » (Conducteur 2). D'autres illustrent cette thèse par le fait que le client subit les mêmes désagréments que le conducteur : « Oui les clients peuvent avoir des maladies parce que quand moi je te prends c'est dans les mêmes trous qu'on rentre et cela réveille le koko » (Conducteur 8). « Oui les clients peuvent avoir des maladies tels que l'hémorroïde, dû au fait de trop rouler la moto avec eux sur des voix non bitumées, dégradées » (Conducteur 31).

Pour la catégorie d'enquêtés qui soutient que leurs clients ne sont pas enclins à contracter des maladies liées aux moto-taxis, avance comme explication l'utilisation irrégulière des moto-taxi par ces derniers : « Non le client ne peut pas avoir de maladie parce qu'il n'est pas chaque jour sur la moto pourtant nous on est dessus seulement donc ce n'est pas même chose »

(Conducteur 3). « Non, non ils ne sont pas trop réguliers » (Conducteur 34). Les raisons affichées par les enquêtés qui n'ont pas répondu à cette question se polarisent principalement autour du fait qu'ils ne sont pas les personnes les plus indiquées pour répondre à cette question, illustré par les verbatim ci-après : « Ça c'est une question des clients » (Conducteur 6). « Bon sincèrement dit je ne fais pas attention à ça » (Conducteur 9).

## **2.2. Pratiques développées en matière de protection contre les maladies ou accidents**

Pour éviter les maladies et les accidents liés à la pratique de l'activité de moto-taxi à Bouaké, les conducteurs ont adopté diverses stratégies. Celles-ci sont évaluées à deux niveaux : les pratiques préventives et les pratiques curatives.

### **2.2.1. Pratiques préventives**

Selon les données recueillies plusieurs stratégies organisationnelles sont déployées par les conducteurs de moto taxi dans la prévention des maladies liées à la pratique de leur activité.

#### **2.2.1.1. Adoption de conduites respectueuses des règles de sécurité**

Pour éviter les maladies ou les accidents liés à leur activité, les conducteurs de moto taxi soutiennent adopter des comportements en harmonie avec la réglementation en vigueur dans cette activité, notamment le respect du code de la route. Il s'agit pour eux de conduire avec prudence, respecter les feux tricolores, avoir des jours de repos, éviter de rouler sous la pluie, établir un emploi du temps de travail à respecter, engager des contractuels pour la rotation de la conduite comme le traduisent les déclarations des conducteurs suivants : « Il faut [...] respecter tous les feux tricolores et panneaux. » (Conducteur 6). « Pour un bon déroulement des activités il faut respecter ces consignes suivantes : avoir un emploi du temps, respecter l'emploi du temps, ne pas forcer le travail étant fatigué, avoir une hygiène bien propre. » (Conducteur 37). « Pour éviter les maladies liées à cette activité, j'évite de conduire sous la pluie [...]. » (Conducteur 32).

#### **2.2.1.2. Se munir de matériels d'équipements nécessaires**

En plus de certaines conduites que les conducteurs de moto-taxis estiment nécessaires pour éviter les risques liés à leur activité (maladies et les accidents), ceux-ci optent également pour certains équipements notamment le port de casques, lunettes et veillent à ce que les engins soient munis de rétroviseurs, comme en témoignent ces propos : « Pour les mesures de prévention, je dirais qu'il faut porter les [...] et les lunettes » (Conducteur 29). « Il faut porter casques, rétroviseurs [...]. (Conducteur 6)

#### **2.2.1.3. Port de vêtements de protection**

D'autres stratégies vestimentaires sont déployées pour la protection contre les intempéries. Pour ce faire, ils optent pour les cache nez, les pullovers, les imperméables comme le stipulent les propos ci-après : « Pour les mesures de protection tu portes casque, cache nez, avec quelques pullovers pour bien te sécuriser. » (Conducteur 2). « Pour les mesures de prévention, je dirais qu'il faut porter les caches nez et les lunettes, ensuite porter des habillements imperméables à cause du vent [...] » (Conducteur 29).

#### **2.2.1.4. Usage de certains remèdes**

Certains conducteurs font usage de certains médicaments à titre préventif. Ce sont des décoctions ou des médicaments achetés avec les femmes vendeuses de médicaments pharmaceutiques parallèles chaque soir à la descente, exprimé dans les propos ci-après. « Bon c'est beaucoup les médicaments quoi, nous sommes beaucoup dans le traditionnel, l'indigénat, les plantes et autres [...]. » (Conducteur 25). « Généralement je prends des médicaments de fatigue que j'achète avec les femmes au bord de la route. Ça fait du bien parce que la fatigue n'est pas bonne [...]. » (Conducteur 39).

En plus des pratiques préventives déployées par les conducteurs de moto-taxi pour se protéger contre les risques liés à leurs activités, ceux-ci font également usage d'autres pratiques dites curatives.

#### **2.2.2. Pratiques curatives**

Au niveau des pratiques curatives, les conducteurs de moto-taxi utilisent des médicaments traditionnels ou modernes et ont aussi recours au repos.

##### **2.2.2.1. Usage de médicaments modernes**

Les conducteurs de moto-taxi font usage régulièrement de médicaments modernes lorsqu'ils sentent quelques désagréments sanitaires, comme le précise ce conducteur : « [...], je prends des comprimés chaque soir avec le travail tel que l'Effergal » (Conducteur 32). D'autres soutiennent qu'ils s'approvisionnent sur le marché illicite de vente de médicaments pharmaceutiques : « Généralement je prends des médicaments de fatigue que j'achète avec les femmes au bord de la route [...]. » (Conducteur 39).

##### **2.2.2.2. Recours aux médicaments traditionnels**

Les conducteurs de moto-taxi ont également recours aux médicaments traditionnels pour se traiter. Ces propos ci-après en sont une illustration : « Bon c'est ce que moi je dis là, beaucoup de fois j'aime utiliser les médicaments traditionnels. Hum si je sais que non j'ai mal quelque part seulement je vais chercher médicaments traditionnels en même temps. » (Conducteur 22).

### 2.2.2.3. Repos, comme stratégie curative

L'une des stratégies les plus naturellement utilisées par les conducteurs de moto-taxi lorsqu'ils sont confrontés aux risques liés à leur activité (maladies, accidents) est le repos qu'ils s'imposent en vue d'une bonne récupération sanitaire. C'est cette idée qui est traduite ici par cet enquêté: « je prends du repos nécessairement [...] ». (Conducteur 13).

## 3. Discussion

Cette étude montre que les conducteurs de moto taxi de Bouaké perçoivent leur activité comme étant à l'origine de divers risques, précisément les accidents et les maladies dont ils souffrent actuellement ou pouvant survenir dans le futur. Cette perception est confirmée par C. Meunier et T. Zérual (2006, p.1) qui précisent que « Le transport génère des externalités négatives – notamment environnementales – largement reconnues et dénoncées ». Plusieurs conducteurs de Bouaké jugent ces maladies graves (52%) ou très graves (26%). C'est ce qui justifie les diverses pratiques organisationnelles mobilisées pour y faire face, notamment les pratiques préventives et curatives. En revanche, les conducteurs de moto-taxi de Bénin ont une faible perception des risques et de la gravité du niveau de pollution de l'air en lien avec cette activité de transport car pour eux, ce sont plutôt les mauvais états des voies, les efforts et manutentions et l'absence de sécurité sociale qui sont perçus comme facteurs de risques professionnels insatisfaisants (H. Lawin, 2018, p. 125). La forte perception des risques chez les acteurs de moto-taxi de Bouaké est expliquée par la sociologie des organisations (S. Amansou, 2019, p. 272) qui stipule que le risque n'est pas une « donnée objective » mais une représentation que chacun se fait du risque. Ainsi la perception des conducteurs de moto-taxi de Bouaké de la gravité des maladies liées à leur activité est fondée sur la possibilité que celles-ci pouvaient occasionner la mort.

En plus, les conducteurs estiment que ces maladies sont graves parce qu'elles sont susceptibles de maintenir la personne atteinte pendant longtemps (6 mois) dans un état d'incapacité à être en activité. En conséquence, cette personne est dépourvue de revenu, dont les revers sont notamment les difficultés de gestion des charges familiales quotidiennes. En outre, d'autres conducteurs de moto-taxi établissent un lien de causalité entre les hémorroïdes (koko en langue locale) et la faiblesse sexuelle, justifiant pour eux la perception de la gravité de cette maladie. En effet, ils soutiennent que la faiblesse sexuelle crée assez d'inconfort dans le couple, parce qu'étant source d'incapacité de procréation.

Par ailleurs, les maladies atmosphériques énumérées par les conducteurs de moto-taxi de Bouaké comme étant liées à leur activité cadrent avec les résultats des études

météoropathologiques mentionnées par S. J. S. Tcheunteu (2021, pp. 45 à 47) à Douala. Celui-ci a précisé que les éléments climatiques ont des effets pervers sur l'organisme. En effet, la chaleur affaiblit l'organisme et le prédispose ainsi à des affections microbiennes telles que la fièvre typhoïde, les paratyphoïdes, la dysenterie et les diarrhées colibacillaires. De même, le froid entraîne des accidents tels que les gelures et l'humidité, qui sont source d'affections du système respiratoire et entraînent des rhumatismes. Le vent augmente l'irritabilité et favorise les céphalées, migraines et insomnies. Le rayonnement ultraviolet (UV) solaire peut entraîner la rougeur cutanée jusqu'à provoquer les conjonctivites et le cancer de la peau. L'auteur ajoute que l'exposition prolongée à la poussière est susceptible de provoquer la méningite et les cancers qui apparaissent des années plus tard. Les nuisances sonores dues au ronflement des motos a pour effet l'acuité auditive. Il conclut que les agents atmosphériques (la température, la pression, la luminosité, l'humidité, les vents, les phénomènes électriques, les radiations solaires et les influences cosmiques) peuvent agir sur l'individu de façon mécanique, physique et psychique en modifiant le fonctionnement normal des cellules, des tissus, des organes, par la création de déséquilibre qui se traduit par des troubles organiques variés et d'autant plus aigus que si le sujet présente déjà un état morbide.

Nonobstant le fait que le climat de Douala (zone d'étude) ne soit pas clément, l'auteur a tout de même précisé que les moto-taxis s'adaptent tant bien que mal à ce climat aux variations souvent brusques et brutales. Ainsi pour limiter les dégâts, ceux-ci font usage des pratiques similaires à celles des taximen de Bouaké: les gros blousons, les bonnets, les casques, les lunettes solaires et des bottes en saison pluvieuse, etc. Dès lors, l'utilisation par les conducteurs de moto-taxi de Bouaké des pullovers, des lunettes, des cache-nez, etc. comme mesures de protection contre les agents atmosphériques, montre que ces derniers ont une perception appropriée des malaises en lien avec leur activité.

Cependant, l'insuffisance ou l'application partielle de ces dispositifs de protection est à l'origine de la dégradation sanitaire de ces derniers. Ainsi l'hypothèse que nous avons avancée trouve ici sa justification. En effet, les conducteurs de moto-taxi de Bouaké sont certes conscients de la corrélation entre leur activité et les maladies générées et leur gravité. En revanche, leurs attitudes face aux risques sanitaires traduisent une sorte de négligence de leur part, justifiant un manque de rigueurs organisationnelles pour se protéger contre ces risques. Car comme le souligne S. Amansou, (2019, p. 275), « la finalité de la gestion des risques ne doit pas être seulement d'éviter des pertes, mais d'exploiter de façon plus éclairée des opportunités de prise des risques ». Ainsi, les stratégies curatives et préventives de gestion des

risques des taximen de Bouaké sont fondées sur le principe 4 défini par l'auteur qui prévoit des dispositifs pour gérer le risque. Quatre modes opératoires sont énumérés par ce dernier: (i) soit accepter le risque donné; (ii) soit le céder en tout ou en partie à un tiers par une assurance ou un cabinet de conseil; (iii) soit l'éliminer en adoptant une stratégie de sortie; (iv) ou le contrôler en prévoyant des dispositifs de protection dans le processus opérationnel et en s'assurant que le personnel est apte à le gérer. En définitive, les stratégies de gestion des risques développées par les conducteurs de moto taxis de Bouaké ne sont pas basées sur le modèle "de la gestion intégrée des risques" préconisé l'auteur, ce qui explique les multiples désagréments sanitaires relevés par ces derniers.

## Conclusion

L'incivisme développé par divers conducteurs de moto-taxi à Bouaké, avec son corollaire de multiplicité d'accidents en dépit des campagnes de sensibilisation a été à l'origine de cette étude. L'objectif était de comprendre la perception qu'ont les conducteurs de moto-taxi de Bouaké des risques encourus dans l'exercice de leur activité et d'analyser l'organisation mise en œuvre par ces derniers pour se protéger contre les risques sanitaires.

La quasi-totalité des conducteurs de moto-taxi de Bouaké (94%) a une perception positive des risques qu'ils encourent conformément au non-respect du code de la route. Plusieurs conducteurs de moto-taxis de Bouaké (92%) estiment que la pratique régulière de cette activité de transport est à même d'occasionner des maladies. Ainsi, 26% estiment que ces maladies sont très graves tandis que 52% pensent qu'elles sont graves en raison de ce que ces maladies sont perçues comme pouvant entraîner la mort ou handicaper le malade pendant un long moment sans activité, etc. Pour éviter les risques liés aux maladies et accidents relativement à la pratique de l'activité de moto-taxi à Bouaké, les conducteurs ont adopté diverses stratégies. Celles-ci sont évaluées à deux niveaux : les pratiques préventives (Adoption de conduites respectueuses des règles de sécurité, se munir de matériels d'équipements nécessaires, port des vêtements de protection, usage de certains remèdes) et les pratiques curatives (usage des médicaments traditionnels ou modernes et le recours au repos).

L'utilisation par les conducteurs de taxi-moto de Bouaké des pullovers, des lunettes, des cache-nez, etc. comme mesures de protection contre les agents atmosphériques, montre que ces derniers ont une perception appropriée des malaises en lien avec leur activité. Toutefois, les stratégies de gestion des risques développées par les conducteurs de moto taxis de Bouaké ne



sont pas basées sur le modèle rigoureux “de la gestion intégrée des risques”. Cela justifie les divers désagréments sanitaires répertoriés par ces conducteurs de moto-taxi.

### Références bibliographiques

AMANSOU Saida (2019). « Gestion des risques: fondements théoriques et analyse critique. Assurances et gestion des risques / Insurance and Risk Management», vol.86 n°2-3, 265-287. <https://doi.org/10.7202/1068509ar>.

AMOUGOU Mbarga, Alphonse Bernard (2010). « Le phénomène des moto-taxis dans la ville de Douala : crise de l’État, identité et régulation sociale : une approche par les Cultural Studies. » Revue Anthropologie et Société, Vol. 34, n°1, 55-73. <https://doi.org/10.7202/044196a>.

ASSOGBA Guézéré (2017). *Les taxis-motos de Lomé : des caisses de résonance pour les mouvements sociaux et politiques*, CARNET DES SUDS.

BARBER Caroline et van der Weijde KIM (2019). *Améliorer la compréhension sur l’utilisation sécurisée des motos et motos à trois roues pour le transport rural en République Démocratique du Congo, RDC*, Rapport Final, RAF2114A. Londres : ReCAP pour DFID.

DARMANIN GERALD, (2023). *Sécurité et éducation routière*, PROGRAMME 207: Budget general programme 207, projets annuels de performances annexes au projet de loi de finance pour le ministère de l’intérieur et des Outre-mer de la République Française.

DINDJI Médé Roger, DIABAGATÉ Abou, HOUENENOU Kouadio Dénis, BROU Émile Koffi (2016). «De Taxi-Motos Et Recomposition Spatio-Économique À Korhogo : Les Taxi-Villes Entre Stratégies D’adaptation Et Désespoir», European Scientific Journal vol.12, No.35, 190-208, [URL:http://dx.doi.org/10.19044/esj.2016.v12n35p19](http://dx.doi.org/10.19044/esj.2016.v12n35p19).

GUIDE DU CONDUCTEUR ROUTIER COTE d’IVOIRE (2018). USAID, [www.borderlesswa.com](http://www.borderlesswa.com).

KADJO Henri-Joël NIAMIEN, Konan KOUASSI, Joseph ASSI-KAUDJHIS, (2017). « Essor des mototaxis et restructuration de l’espace urbain de Bouaké dans un contexte post crise » *Germivoire* 5/2017

KALIEU Christian (2016). *Surgissement, prolifération et intégration des moto-taxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam*, Géographie, Université de Bretagne Occidentale 3 Brest-France.

KOBENAN Appoh Charlesbor (2022). «LES MOTOCYCLES ET MOTO-TRICYCLES DANS LE TRANSPORT PUBLIC URBAIN EN CÔTE D’IVOIRE», Revue Internationale du Chercheur, Vol. 3, N° 3, 522 – 543.

KOUADIO Kouassi Kan Adolphe et Fêté Ernest KOFFI (2021). « Etude Des Facteurs De La Récurrence Des Accidents De Circulation Impliquant Des Motos A Bouaké » *Research and Analysis Journals* » Vol. 4 n°10, 25-30.

KOUAKOU, Attien Jean-Michel Konan (2017). « Les services collectifs de transport intra-urbain à Bouaké : des offres de mobilité à hauts risques pour les populations », *EchoGéo* URL : <http://echogeo.revues.org/14882> ; DOI : 10.4000/echogeo.1488 consulté le 24 janvier 2024.

LAWIN Hervé, Lucie Ayi FANOUE, VIKKEY Hinson, Brice TOLLO, Benjamin FAYOMI, Edgard-Marius OUENDO (2018). « Facteurs de risque professionnel et perceptions de la pollution de l'air chez les taxis motoristes à Cotonou, Bénin », *Dans Santé Publique* n°1, Vol. 30, 125-134 Éditions S.F.S.P.

MEUNIER Corinne et Thomas ZEROUAL, (| 2006). « Transport durable et développement économique », *Développement durable et territoires* [En ligne], Dossier 8, mis en ligne le 13 décembre 2006, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/3305>; DOI : 10.4000/developpementdurable.3305.

OUATTARA Drissa, DAKOURI Guissa Desmos Francis (2020). « CARACTERISTIQUES DU TRANSPORT COLLECTIF INFORMEL DANS LA VILLE DE BOUAKE: DYNAMISME AMBIVALENT D'UNE ACTIVITE EN PLEIN ESSOR », *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*, n°36, 45-58.

PARDO Mercedes (2002). « Sociologie *et* risque: Nouveau éclairage sur les facteurs sociaux et la participation publique Mana », *revue de sociologie et anthropologie* n°1011, 285-305.

PERETTI-WATEL Patrick, (2002). « Les conduites à risque des jeunes: défi, myopie, ou déni? » *Agora débats/jeunesses* Année 27, 16-33.

TCHEUNTEU Simo Joël Simplicite (2021). « TRANSPORT URBAIN PAR MOTOS-TAXIS ET RISQUE SANITAIRE A DOUALA (CAMEROUN) » *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé*, vol.4 n°8, 37-48.

TRAORE Porna Idriss (2015). *Mise en œuvre d'un mode de transport urbain performant et durable autour du mototaxi à Bouaké (Côte d'Ivoire)*, CODATU, N°2 Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan.

TRIPODI Antonino. et SCHERMERS Govert (2022). *La sécurité des deux-roues motorisés en Afrique. Abidjan, Côte d'Ivoire* : Banque africaine de développement.