Perception des risques et comportements sécuritaires sur les routes chez les conducteurs professionnels du Togo

SAMATOU Sikirou
samatousikirou@gmail.com,
Université de Lomé

KAZIMNA Pazambadi
dekazimna@yahoo.fr,
Université de Lomé

SIMLIWA PITALA Amaèti
simlmichel@yahoo.fr.
Université de Kara

Résumé :

Au Togo, bien que des actions soient menées pour garantir la sécurité routière, la perception des risques sur les routes reste insuffisante et les traumatismes dus aux accidents de la circulation restent préoccupants. La présente étude a pour but de vérifier la relation entre la perception des risques et les comportements sécuritaires des conducteurs professionnels au Togo. Au moyen d'un questionnaire élaboré, les données sont collectées auprès de 356 conducteurs professionnels et traitées à l'aide de l'analyse de corrélations et de régression linéaire simple. Les résultats obtenus montrent que la perception des risques prédit l'adoption des comportements sécuritaires. De même, les comportements sécuritaires sont influencés respectivement de manière positive par la probabilité d'occurrence et la gravité perçues des risques. Les résultats sont interprétés suivant les stratégies de coping du modèle transactionnel de Lazarus et Folkman (1984). Les structures en charge de la sécurité routière devront intégrer ce facteur psychosocial dans leurs actions de formation et de sensibilisation afin de favoriser davantage les comportements préventifs sur les routes.

Mots clés : Perception des risques, Comportements sécuritaires, Conducteurs professionnels, Routes.

Abstract:

In Togo, although efforts are underway to ensure road safety, risk perception on the roads remains insufficient, and injuries resulting from traffic accidents remain a serious concern. This study aims to examine the relationship between risk perception and safe driving behaviors among professional drivers in Togo. Data were collected from 356 professional drivers using a specially designed questionnaire and analyzed using correlation analysis and simple linear regression. The results show that risk perception predicts the adoption of safe driving behaviors. Similarly, safe driving behaviors are positively influenced by both the perceived probability of risk occurrence and the perceived severity of risks. The results are interpreted according to the problem-focused and cognitive coping strategies of the transactional model of Lazarus and Folkman (1984). Road safety organizations should integrate this psychosocial factor into their training and awareness campaigns to further promote preventive behaviors on the roads.

Keywords: Risk perception, Safe driving behaviors, Professional drivers, Roads.

ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

Introduction

Les évolutions technologiques rendent les voyages de plus en plus confortables et rapides, notamment, dans le secteur des transports routiers. Autant, ces derniers représentent les moyens de transport les plus utilisés, autant la sécurité routière reste un problème de santé publique urgent dans le monde. Ainsi, selon le dernier rapport de l'Organisation mondiale de la santé, les accidents de la circulation sont à l'origine de 1,19 million de décès par an et provoquent plus de deux décès par minute et plus de 3200 par jour (OMS, 2023).

Plusieurs études en psychosociologie ont identifié des facteurs psychologiques, sociaux et organisationnels susceptibles d'influencer la manière dont les conducteurs perçoivent les risques d'accidents et se comportent face aux situations à risque (A. El Bardouni & A. Belhaj, 2022 ; A. Ghazali et al., 2024 ; P. Kazimnan, 2021). D'autres recherches menées dans le contexte de la conduite routière, ont montré que la perception des risques influe sur les comportements sécuritaires (G. Atcha & G. M. Etoua Ondoua, 2025 ; J. R. Chambers & P. D. Windschitl, 2004 ; M. Dubois & O. Desrichard, 2003). Ces travaux ont indiqué, pour la plupart, que pour favoriser les comportements sécuritaires, il ne suffit pas d'imposer des mesures techniques ou légales, mais qu'il est important d'agir également sur les facteurs psychosociaux, notamment, la perception des risques. Selon D. R. Kouabenan (2001, p. 331), cette perception des risques proviendrait d'une construction sociale.

Dans la conception psychosociale et cognitive, « la perception des risques est définie comme l'appréhension d'un vaste ensemble de critères plus ou moins subjectifs à l'origine du jugement du caractère risqué d'un certain nombre d'activités, substances, technologies ou situations. » (B. Chauvin, 2014, p. 19). Le risque a un caractère multidimensionnel si bien que « la perception du risque est un phénomène complexe qui peut avoir des déterminants sociaux, psychologiques, physiques, politiques et culturels » (D. R. Kouabenan, 2007, p. 88). A cet effet, l'analyse de la perception des risques aide à mieux comprendre la réceptivité ou l'absence de réceptivité des individus et des sociétés à l'égard des mesures de prévention (D. R. Kouabenan, 2006). De même, la compréhension de la manière dont les personnes évaluent les risques permet de saisir les comportements (D. R. Kouabenan, 2007, p. 282) et la perception des risques contribue à orienter les décisions de l'acceptabilité des risques ainsi que les comportements de sécurité (B. Rohrmann, 2008). Cependant, la perception des risques est souvent étudiée dans la littérature suivant deux dimensions qu'a distingué P. Slovic (1987) : la probabilité d'occurrence perçue du risque (l'évaluation de la chance qu'un événement à risque se produise pour une personne) et la gravité perçue du risque (l'évaluation du niveau d'intensité des dommages au cas où elles se produisent). En effet, plus un événement négatif a une forte probabilité d'occurrence, plus l'individu a tendance à sous-évaluer le risque. Dans ce sens, F. Spitzenstetter (cité dans P. Causse, 2003, p. 47) a montré que « la probabilité d'un événement négatif amène à l'élaboration d'un seuil à partir duquel le risque peut être considéré par l'individu comme négligeable ». Aussi, les individus ont-ils tendance à surestimer les risques dont les dommages engendrent simultanément plusieurs victimes que les risques occasionnels et graves qui peuvent entraîner peu de victimes (P. Slovic et al., cité dans D. R. Kouabenan, 2007).

Au Togo, où 90% du déplacement des personnes et des biens s'effectue par voie terrestre (République togolaise, 2021), la situation de la sécurité routière reste alarmante en dépit des efforts consentis par les gouvernants et les institutions en charge de la sécurité routière. En effet, les cas d'accidents de la route se multiplient avec des traumatismes graves et ce, surtout en période de fin d'année. Dans ce sens, selon Togo topnews (2024), une presse en ligne, 33

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

cas d'accidents de la circulation sont enregistrés au service des urgences chirurgicales du CHU Sylvanus Olympio seulement dans la journée du 31 décembre 2023 au 1er janvier 2024. Aussi, dans la journée du 1er au 2 janvier 2024, 38 personnes victimes des accidents de la route dont 10 dans un état grave étaient-elles admises. Par ailleurs, les bilans semestriels de la sécurité routière dressés par les ministères chargés de la sécurité et des transports routiers ces 5 dernières années indiquent que les causes des accidents souvent évoquées sont entre autres, le non-respect du code de la route, la conduite sous l'effet de l'alcool, l'utilisation du téléphone en circulation et l'excès de vitesse. Plus récemment, courant la période du mois d'octobre 2025, la nationale numéro 1 (RN1) a été encore très meurtrière avec des accidents graves. Pour autant, différente mesures sont mises en œuvre, d'une part, pour former et sensibiliser les conducteurs professionnels, et d'autre part, pour prévenir et contrôler les comportements non sécuritaires. A ce titre, le décret no 2013-079/PR du 27 novembre 2013 portant interdiction de l'usage du téléphone portable par les conducteurs des véhicules et engins en circulation a été mis en vigueur. Dans la nécessité de se conformer aux dispositions internationales et d'harmoniser les interventions des différents départements ministériels en charge de la circulation routière, la division de la sécurité routière (DSR) est créée en 2014. Ayant pour mission de promouvoir la sécurité routière par le contrôle de la circulation sur l'ensemble du réseau routier national, la DSR contribue à intensifier la sensibilisation et la répression sur les routes togolaises. De même, face à la recrudescence des accidents de circulation, la politique nationale de sécurité routière a été approuvée en conseil des ministres (République togolaise, 2020) et a permis de renforcer les dispositifs de surveillance et de contrôle routier. Cependant, ces dispositions réglementaires, techniques et institutionnelles mises en œuvre par le gouvernement et les instances chargées de la sécurité routière ainsi que les actions de sensibilisation menées par les Organisations Non Gouvernementales et les acteurs de la société civile peinent à contribuer à réduire de manière significative le nombre d'accidents, de blessés et de morts sur les routes togolaises. Il est donc important de chercher à comprendre les perceptions des usagers dans cet environnement où les sensibilisations semblent apporter peu d'effet positif sur la réduction des accidents.

Au regard de ce qui précède, il se pose la question centrale : la perception des risques contribue-t-elle à l'adoption des comportements sécuritaires chez les conducteurs professionnels du Togo ? De façon spécifique, la probabilité d'occurrence et la gravité perçues des risques influent-elles respectivement sur les comportements sécuritaires ?

La présente étude vise à examiner la relation entre la perception des risques et les comportements sécuritaires chez les conducteurs professionnels du Togo. Spécifiquement, elle cherche à déterminer les effets de la probabilité d'occurrence perçue et de la gravité perçue des risques sur les comportements préventifs. A cet effet, nous formulons les hypothèses de recherche suivantes :

Hypothèse 1 : La perception des risques chez les conducteurs professionnels contribue à l'adoption des comportements sécuritaires.

Hypothèse 2 : La probabilité d'occurrence perçue des risques prédit les comportements sécuritaires.

Hypothèse 3 : La gravité perçue des risques détermine les comportements sécuritaires.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

1. Méthodologie

1.1. Procédure et participants

La population d'étude est constituée des conducteurs professionnels. L'échantillon de recherche est constitué de 356 conducteurs membres de groupements de professionnels. Les participants sont enquêtés dans les villes de Lomé (36,40%), d'Atakpamé (11,30%), de Sokodé (28,90%) et de Dapaong (23,4%). L'échantillon est composé de 38,40% de conducteurs de taxi-moto, 9% de conducteurs de tricycle-passagers, 25,10% de conducteurs de taxi-automobile, 20,20% de conducteurs de bus et 7,20% de conducteurs de véhicule de l'État. Les conducteurs de taxi-moto et de tricycle-passagers appartiennent au Collectif des Organisations Syndicales des Taxis-motos du Togo (COSTT), les conducteurs de taxi-automobile et de bus proviennent de l'Union des Syndicats des Conducteurs Routiers du Togo (USYCORT) et les conducteurs de véhicule de l'État relèvent de la Direction du Garage Central Administratif. Les participants à l'enquête sont choisis suivant la technique d'échantillonnage non probabiliste « tout venants » basée sur le principe du volontariat.

En effet, dans la perspective de contrôler un tant soit peu la subjectivité pouvant découler de cette technique de sélection, nous l'avons utilisée sous sa forme d'échantillonnage de commodité et nous nous sommes imposés un critère d'inclusion : les conducteurs, membres du COSTT, de l'USYCORT et de la Direction du Garage Central Administratif,présents lors de la collecte des données et ayant accepté volontairement de participer à l'enquête sont susceptibles de faire partie de l'échantillon. Le tableau ci-après décrit les caractéristiques des conducteurs professionnels de l'échantillon.

Tableau 1 : Répartition des conducteurs professionnels en fonction des caractéristiques socioprofessionnelles

Variables	Items	Effectifs	Pourcentages (%)
Age	Jeunes (18 – 34 ans)	167	46,91
	Adultes et Personnes âgées (35 ans et plus)	189	53,09
Niveau d'études	Primaire	136	38,20
	Secondaire	198	55,62
	Supérieur	22	6,18
Expérience professionnelle	Faible (0 à 11 mois)	24	6,80
	Moyenne (1 à 9 ans)	162	45,50
	Elevée (10 ans et plus)	170	47,70

1.2. Matériel

1.2.1. Questionnaire

Un questionnaire a été élaboré pour collecter les données auprès de l'échantillon d'étude. Il est composé de trois parties : la première partie concerne la perception des risques (l'évaluation de la probabilité d'occurrence et de la gravité des risques), la deuxième partie

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

porte sur les comportements sécuritaires et la troisième a permis de recueillir des informations sur les caractéristiques individuelles des conducteurs professionnels.

La mesure de la perception des risques est effectuée sur la base de l'évaluation de 14 risques de conduite routière identifiés au moyen d'une pré-collecte par un guide d'entretien qui a consisté à interroger les conducteurs sur les risques liés à leur profession. Les 14 risques identifiés sont :

- conduire en état de fatigue par manque de pauses ;
- conduire en état de somnolence sous l'effet de l'alcool, de la drogue, du tabac ou des médicaments ;
- conduire en période de forte chaleur ;
- conduire à des heures tardives la nuit ;
- conduire en situation de difficulté de visibilité sous l'effet de la pluie, du brouillard, du pare-brise sale ou présentant des fissures ;
- conduire sur une route mouillée, en présence d'une substance huileuse ou d'objet glissant sur la route ;
- conduire sous l'effet du stress dû à l'obligation de résultats, au délai à respecter, à l'embouteillage, à l'état de la route ou à la pluie ;
- conduire un véhicule dont le système de freinage est défectueux, l'état des ampoules est mauvais ou les phares sont mal réglés ;
- conduire un véhicule dont les pneus ont une forte pression d'air ou dont les pneus sont usés ;
- conduire sous l'effet de la nervosité due à un souci personnel ou à une dispute avec une personne ;
- conduire en faisant des dépassements défectueux ;
- conduire sous l'effet de la distraction ou du défaut de concentration dû(e) à l'utilisation du téléphone ou à des causeries en circulation ;
- conduire sur une route en mauvais état;
- conduire avec un excès de vitesse.

Les enquêtés sont appelés à estimer la probabilité d'occurrence perçue pour les 14 risques suivant une échelle de type Likert en sept niveaux allant de 0 (il est extrêmement peu probable que je sois confronté à un tel risque) à 6 (il est extrêmement probable que je sois confronté à un tel risque) et la gravité perçue de chacun des 14 risques selon une échelle en sept niveaux allant de 0 (il est extrêmement peu grave que je vive ce risque) à 6 (il est extrêmement grave que je vive ce risque).

La deuxième partie du questionnaire comporte les items constitués d'affirmations décrivant des situations de conduite impliquant une prise de décision. Au nombre de 30 au total, ces items dérivent du questionnaire de Kouabenan (2002) et de la triangulation des données issues, d'abord des recherches documentaires portant sur les causes les plus fréquemment citées dans les rapports sur les accidents de circulation au Togo ces dernières années, ensuite des comportements sécuritaires prescrits par la Loi No 2013-11 du 07 juin 2013 portant code de la route et enfin d'une pré-collecte de terrain au moyen d'une observation participante. Cette dernière a consisté à observer 54 conducteurs professionnels (de bus, taxi-moto, tricycles passagers, véhicules de l'administration publique) dans leur réelle situation de conduite. En effet, sur les 30 items, 22 sont issus du questionnaire de Kouabenan, dont 16 sont reportés intégralement et 6 sont reformulés dans la nécessité de les adapter au contexte du Togo et au niveau de compréhension de notre population d'étude. Les 8 items restants ont

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

donc été élaborés à la lumière des données issues de la recherche documentaire, du code de la route togolaise et des données de l'observation participante. Les 30 items ont été par la suite soumis à l'expertise d'un spécialiste de la sécurité routière. Certains exemples de ces items sont entre autres : *« Dès que je ressens le besoin de s'arrêter en circulation, je serre immédiatement à gauche »* (item 3), *« Lorsque je veux dépasser un véhicule en circulation, je prends toutes les informations nécessaires avant de m'engager »* (item 9), *« Lors d'un trajet, je cause de temps en temps avec mon/mes passager(s). »* (item 17), *« Lorsque je suis en activité, je prends autant de bagages possibles »* (item 26) et *« Lorsque je roule en circulation, je peux utiliser mon téléphone portable en cas d'urgence »* (item 28).

La troisième partie comprend les items qui ont permis de recueillir les données sur les caractéristiques individuelles des conducteurs professionnels. Ces items concernent :

- *L'âge*. Il a été demandé aux conducteurs professionnels de cocher parmi les tranches d'âges *jeune* (18 à 34 ans) et *adulte et personne âgée* (35 ans et plus) celle à laquelle ils appartiennent.
- *Le niveau d'études.* Les conducteurs sont invités à préciser leur niveau dans les études en se positionnant suivant les niveaux *primaire, secondaire* et *universitaire.*
- *L'expérience professionnelle.* La durée d'exercice de la profession de conducteur est mesurée en demandant aux professionnels d'indiquer la fourchette correspondante au temps passé déjà dans l'activité de conduite. Les fourchettes et les codes qui leur sont associés sont : *Faible* (*0 à 11 mois), Moyenne (1 à 9 ans), Élevée (10 et plus).*

1.2.2. Qualités métrologiques

Tableau 2 : Qualités métrologiques des échelles de mesure

Echelles	Alpha de Cronbach (α)	Indice d'asymétrie (Skewness)	Indice d'aplatissement (Kurtosis)	Indice KMO	Nombre d'items
Comportements sécuritaires	0,815	-0,206	2,319	0,827	30
Perception de la probabilité des risques	0,859	0,433	0,092	0,894	14
Perception de la gravité des risques	0,898	-0,483	0,322	0,918	14
Perception des risques	0,893	0,123	0,631	0,891	28

La cohérence interne ou la fiabilité des 4 échelles sont « acceptables » car les valeurs des coefficients d'Alpha Cronbach sont supérieures à 0,7. Les résultats montrent que les quatre distributions présentent une asymétrie faible (Skewness compris entre -1 et +1), traduisant une relative symétrie acceptable. Toutefois, l'échelle des Comportements Sécuritaires se distingue par une kurtosis élevée (2,319), indiquant une distribution plus pointue que la normale. Cela suggère une concentration marquée des réponses autour de la moyenne, justifiant la prudence dans l'interprétation statistique. Les indices de Kaiser-Meyer-Olkin calculés vont de 0,827 à 0,918 (valeurs proches de 1) et indiquent que les quatre échelles mesurent réellement le construit qu'elles sont censées mesurer.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

2. Résultats

Les données collectées sont analysées à l'aide du logiciel SPSS en sa version 21. Nous avons eu recourt à une analyse des corrélations et à une analyse par régression linéaire simple pour étudier les relations entre les variables.

Tableau 3 :Corrélations

	1	2	3	4
1. Comportements sécuritaires	1			
2. Perception de la probabilité des risques	,171**	1		
3. Perception de la gravité des risques	,128*	,323**	1	
4. Perception des risques	,183**	,808**	,819**	1

* La corrélation est significative au niveau 0,05
** La corrélation est significative au niveau 0,01

La perception de la probabilité des risques a une forte corrélation positive avec les comportements sécuritaires (r = 0,171, p< 0,01) tout comme la perception de la gravité du risque qui a une faible liaison significativement positive avec les comportements sécuritaires (r = 0,128, p< 0,05). De même, la perception des risques est fortement corrélée de manière positive aux comportements sécuritaires (r = 0,183, p< 0,01). Ces résultats indiquent que la manière dont les conducteurs professionnels perçoivent la probabilité des risques, la gravité des risques et les risques de manière générale évoluent dans le même sens que les comportements développés par les conducteurs professionnels sur les routes.

Vérification de l'hypothèse 1 : La perception des risques chez les conducteurs professionnels contribue à l'adoption des comportements sécuritaires.

Tableau 4 : Relation entre perception des risques et comportements sécuritaires

Modèle		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés	*t*	Sig.
		A	Erreur standard	Bêta		
1	(Constante)	77,717	2,550		35,472	,000
	Perception des risques	,072	,020	,183	3,511	,001

L'analyse de ce tableau révèle qu'il existe une relation croissante et positive entre la perception des risques et les comportements sécuritaires (ß = 0,183 > 0). De même, ce résultat montre que les deux variables évoluent dans le même sens. L'équation de régression déduite de ces résultats est Y = 0,72*X + 77,71, avec Y qui correspond aux comportements sécuritaires et *X* qui est la perception des risques. Elle indique que si la perception des risques augmente d'une unité, les comportements sécuritaires croissent de 0,72. Ceci signifie que, plus les conducteurs perçoivent les risques, plus ils adoptent des comportements sécuritaires,

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

ce qui conforte l'hypothèse générale qui suppose que la perception des risques chez les conducteurs professionnels favorise l'adoption des comportements sécuritaires.

Vérification de l'hypothèse 2 : La probabilité d'occurrence perçue des risques prédit les comportements sécuritaires.

Tableau 5 : Relation entre perception de la probabilité des risques et comportements sécuritaires

Modèle		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés	*t*	Sig.
		A	Erreur standard	Bêta		
1	(Constante)	80,366	1,942		41,393	,000
	Perception de la probabilité des risques	,110	,034	,171	3,273	,001

La droite de régression linéaire entre la perception de la probabilité des risques et les comportements sécuritaires Y = 0,11*X + 80,36 (Y représente les comportements sécuritaires et Xla probabilité d'occurrence perçue des risques) révèle que si le score de la probabilité d'occurrence perçue des risques augmente d'une unité, celui des comportements sécuritaires augmente de 0,11 unité. Les résultats indiquent également une pente croissante (ß = 0,171 > 0) montrant que la relation entre ces deux variables est positive et croissante. Autrement dit, la manière dont les conducteurs professionnels estiment la probabilité d'occurrence des risques sur les routes (VI) contribue à faire développer davantage, chez ces derniers, des comportements sécuritaires (VD). Ce résultat confirme l'hypothèse selon laquelle la probabilité d'occurrence perçue des risques prédit les comportements sécuritaires.

Vérification de l'hypothèse 3 : La gravité perçue des risques détermine les comportements sécuritaires.

Tableau 6 : Relation entre perception de la gravité des risques et comportements sécuritaires

Modèle		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés	*t*	Sig.
		A	Erreur standard	Bêta		
1	(Constante)	81,121	2,275		35,652	,000
	Perception de la gravité des risques	,080	,033	,128	2,422	,016

Source : données de l'enquête (2024)

Ce tableau présente une pente croissante (ß = 0,128 > 0) montrant que la relation entre la perception de la gravité des risques et les comportements sécuritaires est positive et croissante. La droite de régression linéaire (Y = 0,08*X + 81,12) entre les deux dimensions

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

signifie qu'une augmentation de l'évaluation de la gravité des risques d'une unité fait accroître les comportements sécuritaires de 0,08. De plus, cela signifie que la gravité perçue des risques chez les conducteurs professionnels (VI) prédit des comportements sécuritaires (VD). Cette analyse statistique valide l'hypothèse selon laquelle la gravité perçue des risques détermine les comportements sécuritaires.

3. Discussion

La présente étude avait pour objectif d'analyser la relation entre la perception des risques chez les conducteurs professionnels du Togo et les comportements sécuritaires qu'ils adoptent sur les routes. Les résultats issus des analyses montrent que, non seulement la probabilité d'occurrence et la gravité perçues des risques (des sous-dimensions de la perception des risques) ont respectivement un effet positif sur les comportements sécuritaires, mais surtout la perception des risques prédit favorablement les comportements de sécurité. En effet, lorsque les conducteurs professionnels perçoivent qu'il est probable et qu'il est grave qu'ils soient confrontés à des risques liés à la conduite routière, ils sont enclins à développer des comportements sécuritaires. Ceci démontre que les conducteurs professionnels ne manifestent pas de biais perceptifs vis-à-vis des risques routiers, en revanche, ils sont conscients de leur présence et de leur niveau de dangerosité. Ils ne sont donc pas dans le déni de la réalité afin de réduire leur tension (stress, anxiété, angoisse) face à la fréquence élevée des événements négatifs. Cette perception objective des risques pourrait s'expliquer par le fait que la majorité des conducteurs enquêtés dans cette étude ont plus de 35 ans et ont une expérience professionnelle élevée dans la conduite routière (Tableau 1). A ce titre, la routine des trafics routiers, l'habitude des événements liés à la conduite, les vécus des cas des accidents de la circulation sont autant de situations qui amènent les conducteurs à garder à l'esprit que leur activité professionnelle regorge souvent de risques susceptibles d'engendrer des conséquences néfastes. Par conséquent, les conducteurs auraient plus tendance à respecter les mesures de sécurité sur les routes afin de prévenir les risques dont ils sont conscients. Selon les stratégies de coping centrées sur le problème (ici les risques routiers) et cognitives du modèle transactionnel de R. S. Lazarus et S. Folkman (1984), lorsque les individus sont confrontés à une situation aversive, ils ont tendance à prendre conscience de la situation, ce qui les aide à mieux évaluer la situation et de favoriser l'émergence de solutions. En ce sens, une perception objective des risques liés à la conduite routière conduit au renforcement de la prise de conscience de l'existence des risques routiers en contribuant à une perception non biaisée de la probabilité d'occurrence et de la gravité des risques. Cette perception objective stimule à cet effet des comportements sécuritaires chez les conducteurs professionnels.

Les résultats de cette étude corroborent ceux de B. Palat (2017) qui a observé qu'une forte perception du risque induit des comportements plus sécuritaires tandis qu'une faible perception du risque suscite des comportements moins sécuritaires. Il a également démontré, et en accord avec R. Ngueutsa (2012), que les comportements de prudence développés par les conducteurs varient en fonction du niveau de gravité des accidents vécus. Lorsque les usagers de la route perçoivent un risque élevé, ils sont prudents. Selon G. Atcha et G. M. Etoua Ondoua (2025), les mécanismes perceptifs des conducteurs expliquent l'adoption des comportements dangereux. Les résultats de notre étude vont dans le sens de cette conclusion dans la mesure où les auteurs précisent que les processus perceptifs tels que la perception de la sévérité des blessures, les attitudes face au risque, la perception de la probabilité d'accidents, la perception de contrôle, la perception des habilités de conduite et la perception de la performance de conduite prédisent, respectivement, l'adoption des comportements

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

dangereux pendant l'activité de conduite. Dans la même veine, P. Kazimna (2021) et H. C. Ngah Essomba (2017), ont observé une corrélation entre la croyance et les attitudes des conducteurs. En revanche, il ressort de l'étude de F. I. Ilunga et S. M. Ngenyibungi (2019) que, plus les conducteurs présentent des biais perceptifs comme le biais d'invulnérabilité, le biais d'optimisme et le biais de surconfiance, moins ils adoptent des comportements sécuritaires. Aussi, d'autres chercheurs ont-ils trouvé, dans le milieu industriel (A. El Bardouni & A. Belhaj, 2022) et dans le domaine du football (K. Sallami et al., 2021) que le sentiment d'invulnérabilité amène les individus à développer des comportements à risque et à moins respecter les mesures de prévention de blessures.

Compte tenu des insuffisances de toute recherche, l'hétérogénéité de notre population d'étude limite, un tant soit peu, la généralisation des résultats. Aussi, la technique d'échantillonnage non probabiliste basée sur le principe du volontariat amène-t-elle à généraliser, avec prudence, les résultats à l'ensemble de la population. En outre, les données collectées sont susceptibles d'être entachées de biais du fait de la méfiance dont ont fait montre les conducteurs durant le déroulement de l'enquête parce que ces derniers, comme la plupart des personnes dans les pays en voie de développement, ne partagent pas encore la culture des enquêtes et des questionnaires.

Conclusion

La plupart du temps, chaque individu est confronté à la perception des risques, notamment en conduisant un véhicule, sur la base des expériences et des croyances. Il ressort globalement de cette étude que la perception des risques a un effet positif sur les comportements sécuritaires chez les conducteurs professionnels du Togo. Au regard des objectifs scientifiques, l'étude a contribué à démontrer que lorsque les conducteurs professionnels évaluent mieux objectivement les risques liés à la conduite routière, ils développent davantage des comportements de sécurité. Aussi, cette étude a-t-elle l'avantage de révéler spécifiquement que la probabilité d'occurrence et la gravité perçues des risques prédisent des comportements sécuritaires. Elle a permis également sur le plan scientifique d'identifier quatorze risques liés à la conduite routière au Togo. En termes d'implications pratiques, l'étude met en exergue la nécessité de prendre en considération les facteurs psychosociaux, en l'occurrence la perception des risques, dans les actions de prévention des accidents de la route. En outre, elle incite les gouvernants, les services et organismes en charge de la sécurité routière au Togo à inclure dans leurs stratégies de sensibilisation des facteurs psychosociaux tels que la perception des risques. En définitif, des perspectives de recherches sont souhaitées afin de combler les limites de notre recherche et d'explorer les biais perceptifs susceptibles d'influer sur les comportements sécuritaires chez les conducteurs professionnels au Togo.

Références bibliographiques

ATCHA Georges & ETOUA ONDOUA Galvany Maxime, 2025, « Mécanismes perceptifs et adoption des comportements dangereux pendant l'activité de conduite », *International Multilingual Journal of Science and Technology*, 10, 1, p. 8033- 8045.

CAUSSE Patricia, 2003, *Jugements comparatifs du risque et optimisme comparatif : Le cas de la conduite automobile*, [PhD Thesis, Grenoble 2].

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

CHAMBERS John R. & WINDSCHITL Paul D., 2004, « Biases in social comparative judgments : The role of nonmotivated factors in above-average and comparative-optimism effects », *Psychological bulletin*, 130, 5, p. 813-838.

CHAUVIN Bruno, 2014, *La perception des risques : Apports de la psychologie à l'identification des déterminants du risque perçu*, Louvain-la-Neuve, De Boeck Supérieur.

DUBOIS Michel & DESRICHARD Olivier, 2003, « Quels facteurs à l'origine du non-respect des procédures de sécurité ? Une observation en milieu hospitalier », *D.-R. Kouabénan & M. Dubois (éds.), Les risques professionnels : évolutions des approches, nouvelles perspectives*, p. 105- 119.

EL BARDOUNI Abdelaziz & BELHAJ Abdelkarim, 2022, « Evaluation des comportements à risque adoptés par les opérateurs du Centre Skhirat-l'Entreprise Salam Gaz », *Revue Internationale des Sciences de Gestion*, 5, 4, p. 57-69.

GHAZALI Adil, BEGGAR Kaoutar & REZZOUQ Nabyl, 2024, « Perception du risque des accidents et comportement de prévention chez les conducteurs des grands véhicules routiers », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*. p. 1-17.

ILUNGA Felix Ilunga & NGENYIBUNGI Stephanie Mbelu, 2019, « Etude corrélationnelle entre les biais sociocognitifs et les comportements de sécurité routière déclarés chez les conducteurs particuliers des administrations publiques Marocaines : Perception du risque et comportement de prévention », *Arab Journal of Psychology*, 4, 2, p. 189- 201.

KAZIMNA Pazambadi, 2021, « Croyance fataliste et attitudes de conduite routière des professionnels des taxis moto de Lomé », *Cahiers Ivoiriens de Psychologie*, 15, p. 52-66

KOUABENAN Dongo Rémi, 2001, « Culture, perception des risques et explication des accidents », *Bulletin de psychologie*, 54, 453, p. 329- 342.

KOUABENAN Dongo Rémi, 2002, « Occupation, driving experience, and risk and accident perception », *Journal of Risk Research*, 5, 1, p. 49- 68.

KOUABENAN Dongo Rémi, 2006, Psychologie du risque : Identifier, évaluer, prévenir. Bruxelles,*De Boek*.

KOUABENAN Dongo Rémi, 2007, Incertitude, croyances et management de la sécurité. *Le travail humain*, 70, 3, p. 271- 287.

NGAH ESSOMBA Hélène Chantal, 2017, *Culture, croyances et prise de risque chez les jeunes usagers vulnérables de la route français et camerounais* [PhD Thesis]. Paris 8.

NGUEUTSA Robert, 2012, *Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : Une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun.* [PhD Thesis, Université de Grenoble]. NGUEUTSA Robert &

ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org

KOUABENAN Dongo Rémi, 2014, « Effet du fatalisme et de l'expérience d'accidents sur la perception du risque et les comportements sécuritaires », *Conditions de travail, évaluation des risques et management de la sécurité*, p. 25- 36.

NGUEUTSA Robert & KOUABENAN Dongo Rémi, 2015, « Mes ancêtres et Dieu me protègent du danger, je peux prendre des risques : Effet des croyances de contrôle socio-instrumentales sur les comportementsde sécurité routière », *Psychologie du travail et développement des pays du sud*, p. 241- 254.

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTE, 2023, *Accidents de la route*. https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

PALAT Blazej, 2017, « Biais susceptibles d'influencer les attributions de causes de presque accidents en voiture–analyse exploratoire », *XIIIème Colloque Jeune Chercheur*, p. 51- 52.

ROHRMANN Bernd, 2008, « Risk perception, risk attitude, risk communication, risk management : A conceptual appraisal », *Lors de La 15e Conférence Annuelle de L'International Emergency Management Society (TIEMS)*.

République Togolaise (s. d.). *Lancement du projet pilote de renforcement de la sécurité routière*. Site officiel du Togo, République Togolaise. Consulté 28 octobre 2025, à l'adresse https://www.republiquetogolaise.com/transports/1612-6408-lancement-du-projet-pilote-de-renforcement-de-la-securite-routiere

SALLAMIKaoutar, ELOIRDI Aziz & BENELMOKHTAR Oussama, 2021, « Perception et management du risque sportif Cas de l'équipe Wydad Athlétique Serghini d'El Kelaa (WASK) », *Revue Internationale des Sciences de Gestion*, 4, 2, p. 1106-1122.

SLOVIC Paul, 1987, « Perception of Risk », *Science*, 236, 4799, p. 280- 285.

Numéros 10 & 11, décembre 2025
ISBN: 978-2-9553416-05 - EAN: 9782955341605, © www.revuesonguiri-upgc.org