

MOBILITE URBAINE ET CONSOMMATION DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES : CAS DES CONDUCTEURS ET APPRENTIS-CHAUFFEURS DES COMMUNES D'ADJAME ET DE YOPOUGON A ABIDJAN.

N'ZI kouamé Ferdinand,

*Géographe, spécialiste des transports, Enseignant-chercheur à
l'Université Polytechnique de San Pedro (Côte d'Ivoire),
nzi.ferdinand@usp.edu.ci*

LARE Babénoun,

*Géographe, spécialiste des questions de santé et de population,
Enseignante-chercheuse à l'Université de Kara (Togo),
babenounlare@yahoo.fr*

Résumé

En Côte d'Ivoire, le secteur du transport routier urbain implique une variété d'acteurs. Il demeure essentiel pour l'économie nationale, contribuant significativement au PIB et facilitant les échanges commerciaux. Aussi le milieu professionnel de ce secteur d'activités est-t-il sujet à des conduites addictives, ayant des conséquences sanitaires majeures. En plus des dangers sanitaires pour les professionnels eux-mêmes, l'intégrité physique des usagers du transport routier est mise en mal. Ces pratiques addictives constituent une réelle préoccupation de santé publique, puisqu'elles représentent la première cause de mortalité sur les routes ivoiriennes (Stratégie nationale pour la sécurité routière 2021-2025-Ministère des transports), (2021, p.4). Les communes de Yopougon et d'Adjamé de par leur importance dans le trafic routier urbain à Abidjan, ne sont pas en reste face à ce phénomène. Notre étude vise à mettre en relief non seulement les pratiques et la consommation de substances psychoactives dans le secteur du transport routier urbain dans les communes d'Adjamé et de Yopougon, de mettre en exergue leurs implications sanitaires pour les consommateurs et usagers du transport routier urbain, de relever les opinions et perceptions des parties prenantes, de présenter le dispositif réglementaire en vigueur et surtout les mesures préventives au profit des consommateurs de substances psychoactives. Notre méthodologie repose sur une approche documentaire, une observation directe et une enquête de terrain auprès des professionnels,

usagers et parties prenantes du secteur du transport routier urbain dans les communes d'Adjamé et de Yopougon. Les résultats obtenus mettent en relief non seulement l'existence de pratiques addictives dans le milieu du transport routier urbain, un dispositif réglementaire répressif, mais surtout les mesures préventives menées au profit des professionnels du transport routier urbain en général et en particulier dans les communes de Yopougon et d'Adjamé.

Mots clés : *mobilité urbaine, substances psychoactives, conducteurs, apprentis-chauffeurs, Adjamé et Yopougon*

Abstract

In Côte d'Ivoire, the urban road transport sector involves a variety of stakeholders. It remains essential to the national economy, contributing significantly to GDP and facilitating trade.

The professional environment in this sector of activity is therefore subject to addictive behaviors, which have major health consequences. In addition to the health risks for the professionals themselves, the physical integrity of road transport users is compromised. These addictive practices constitute a real public health concern, since they represent the leading cause of mortality on ivoirian roads (National Strategy for Road Safety 2021-2025-Ministry of Transport), (2021, p.4).

The municipalities of Yopougon and Adjamé, due to their importance in urban road traffic in Abidjan, are not left behind in the face of this phenomenon. Our study aims to highlight not only the practices and consumption of psychoactive substances in the urban road transport sector in the municipalities of Adjamé and Yopougon, to highlight their health implications for consumers and users of urban road transport, to identify the opinions and perceptions of stakeholders, to present the regulatory system in force and especially the preventive measures for the benefit of consumers of psychoactive substances. Our methodology is based on a documentary approach, direct observation and a field survey of professionals, users and stakeholders in the urban road transport sector in the municipalities of Adjamé and Yopougon. The results obtained highlight not only the existence of addictive practices in the urban road transport sector, a repressive regulatory system, but above all the preventive measures carried out for the benefit of urban road transport professionals in general and in particular in the municipalities of Yopougon and Adjamé.

Key-words : *urban mobility, psychoactive substances, drivers, apprentice drivers, Adjamé and Yopougon.*

Introduction

Le secteur du transport urbain implique une variété d'acteurs et d'infrastructures, allant des transporteurs aux autorités étatiques, les structures de régulation, les syndicats, en passant par les entreprises de transport et les usagers de la route. Ce secteur en plein essor, facilite les échanges commerciaux. Il demeure un atout essentiel pour sa contribution au PIB et à l'économie nationale. Le transport routier, dans le trafic urbain participe à « plus de 90% du déplacement des personnes et plus de 75% du trafic des marchandises » (Tra et Yedlock, (2017, p.48). Aussi dans le secteur du transport routier urbain, le milieu professionnel des conducteurs et apprentis-chauffeurs est-il sujet à des conduites addictives. Des substances psychoactives, telles que l'alcool, les stupéfiants, les amphétamines et autres médicaments sont consommées. Ces pratiques, au plan sanitaire, représente une réelle préoccupation de santé publique, qui implique non seulement la mise en danger de l'intégrité physique des conducteurs et apprentis-chauffeurs eux-mêmes, sous les effets de substances psychoactives, mais aussi celle des usagers utilisant les moyens de mobilité routière en milieu urbain.

Ces addictions représentent une réelle préoccupation sociétale, d'autant plus que la consommation d'alcool et de stupéfiants au volant, constituent la première cause de mortalité sur les routes en Côte d'Ivoire (Stratégie nationale pour la sécurité routière 2021-2025-Ministère des transports), (2021, p.4). Le nombre de décès dus aux pratiques addictives et à l'insécurité routière varie d'une année à l'autre. On observe une tendance générale à la hausse entre 2000 et 2020, avec un pic de 1614 tués en 2021, (Portail officiel du Gouvernement de Côte d'Ivoire), (2021,p1). Aussi selon l'organe de presse 7info, « en 2024 c'est une augmentation des accidents de la route, avec une

hausse de 8% par rapport à 2023. Les décès ont augmenté de 14% et les blessés de 17% », (2024 p.5). Ces chiffres alarmants sont particulièrement préoccupants en milieu urbain, où les deux et trois roues, ainsi que les mini-cars (gbakas) et les poids lourds, sont souvent impliqués. Bien vrai que l'arsenal juridique ivoirien prévoit un dispositif réglementaire avec des mesures répressives ; il existe par ailleurs des associations de la société civile, les syndicats de transporteurs et structures étatiques qui mènent des actions préventives pour faire face à cette insécurité routière grandissante.

Aussi convient-il de relever à travers notre étude, les pratiques et l'usage de stupéfiants et autres substances psychoactives dans le secteur du transport routier urbain à Abidjan, de manière générale, mais particulièrement dans les communes d'Adjamé et de Yopougon.

Il s'agit non seulement de mettre en exergue les opinions et perceptions des parties prenantes, les effets sanitaires pour les consommateurs et usagers du transport routier urbain, mais aussi le dispositif réglementaire répressif en vigueur, et les mesures préventives au profit des consommateurs de substances psychoactives dans le milieu du transport routier urbain à Abidjan en général et en particulier dans les communes d'Adjamé et de Yopougon.

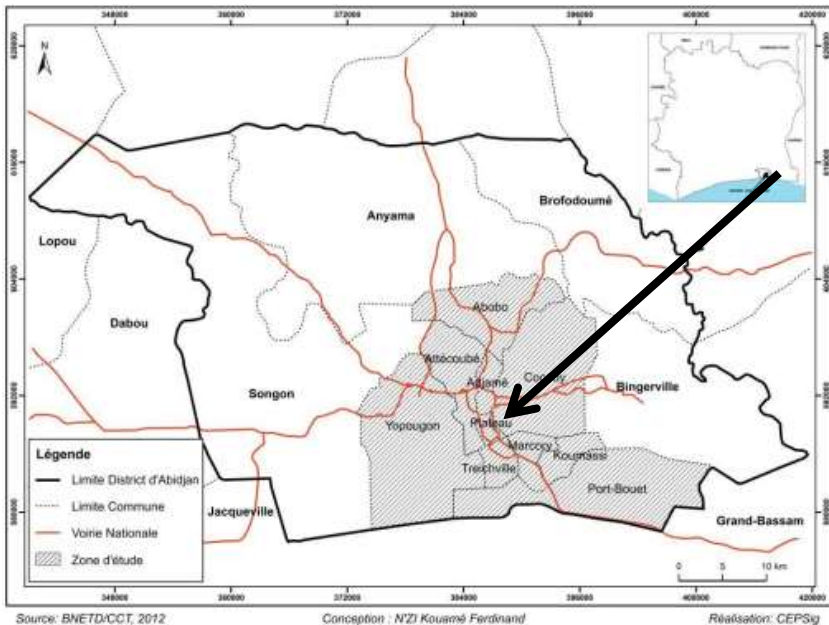
1. Matériels et méthodes

1.1 . Cadre de d'étude

Notre cadre de réflexion prend en compte l'espace métropolitain de la ville d'Abidjan, avec ses (10) dix communes. Nous nous intéressons principalement au champ d'étude relatif aux communes d'Adjamé et de Yopougon, situées respectivement au Centre-Ouest et à l'Ouest de la ville d'Abidjan (Cf. Carte de situation). Rappelons que notre espace d'étude est situé au Sud de la Côte d'Ivoire, entre les latitudes

5°00' et 5° 30'N et les longitudes 3°50' et 4°10' W, en bordure du golfe de Guinée. Il est bordé par la lagune ébrié dans sa partie Sud et s'étend sur une superficie de 16.516 ha, sur un sol ferralitique avec une large auréole de sols fortement désaturés. Le climat y est de type tropical humide, avec une pluviométrie abondante. Il est occupé par une population cosmopolite, faite de populations autochtones, allogènes et étrangères de différentes nationalités.

Carte 1 : Situation géographique de l'espace d'étude



1.2. Cadre de réflexion théorique

La mobilité urbaine a toujours été fonction des déterminants liés aux réalités du trafic urbain à travers l'utilisation au quotidien de moyens de déplacement par le truchement d'infrastructures routières, fluvio-lagunaires ou maritimes

existantes. Pour notre étude, notre approche prend appui sur la théorie dite descriptive, qui vise à expliquer et à comprendre les phénomènes ou les pratiques tels qu'ils existent, plutôt qu'à évaluer leur valeur ou à prescrire leur comportement. L'objectif ici est de caractériser les régularités, les principes et les mécanismes qui sous-tendent les observations ou les systèmes. Notre approche se concentre sur la manière dont les individus prennent réellement leurs décisions, en caractérisant les régularités de leurs choix. Ainsi, la mise en exergue des addictions aux substances psychoactives en milieu professionnel des conducteurs et apprentis-chauffeurs, permettront de mieux appréhender leurs choix. Cette approche explicative relève de la démarche descriptive, aux fins de comprendre ce phénomène socio-comportemental qui implique non seulement des acteurs essentiels du transport routier urbain, mais qui impacte durablement la sécurité routière et le bien-être physique des différents usagers. Le choix d'une telle théorie utilise des méthodes comme l'observation, l'enquête ou l'entretien pour décrire la globalité des comportements humains. Ce qui justifie le choix de cette approche pour la conduite de notre étude.

1.3. Méthodologie de collecte des données

Notre méthodologie vise deux approches de collecte de données, notamment l'une dédiée à la collecte documentaire, et l'autre, une enquête quantitative et qualitative de terrain auprès des parties prenantes du transport routier urbain dans les communes d'Adjamé et de Yopougon.

En effet, nos approches de collecte de données se justifient par le choix de trois (3) techniques à savoir, l'observation directe de terrain, la collecte de données secondaires et une enquête de terrain. Ces trois (3) techniques permettent d'expliquer au mieux les phénomènes socio-comportementaux existants. L'observation directe a donc porté sur les réalités en lien avec

la mobilité urbaine, surtout le transport routier urbain à Abidjan. Nos observations et constats, au sein des communes de Yopougon et d'Adjamé ont eu pour point d'ancrage, l'observation des réalités liées au trafic routier entre ces deux communes. La mise en relief des pratiques addictives en milieu professionnel des conducteurs et apprentis-chauffeurs, nous a conduits à adopter cette première approche dite d'observation de terrain. La seconde approche, celle dite de la documentation secondaire, nous a permis de faire l'inventaire des statistiques afférentes aux accidents de la route dus à la consommation de substances psychoactives et les autres causes. La documentation secondaire est relative non seulement aux conséquences liées à la consommation de substances psychoactives en lien avec le trafic routier urbain à Abidjan, mais aussi comprendre leurs incidences sur la sécurité routière et les mesures prises pour atténuer ce phénomène. Pour finir, une enquête de terrain a permis, aussi bien d'appréhender les opinions et perceptions des parties prenantes, que le dispositif réglementaire en vigueur et les mesures préventives au profit des professionnels du transport routier urbain dans les communes de Yopougon et d'Adjamé. Un questionnaire a été adressé à cet effet à une population accessible de 400 personnes et administré selon la méthode probabiliste aléatoire du tout-venant, auprès de cent (100) conducteurs, soit cinquante (50) conducteurs pour chacune des deux communes et cent (100) apprentis-chauffeurs, répartis en deux grappes de cinquante (50) apprentis-chauffeurs à Adjamé et à Yopougon. Cette population enquêtée est âgée entre 14 et 25 ans pour les apprentis-chauffeurs, des deux sexes et de 20 à 47 ans pour les conducteurs, tous de sexe masculin. Nos investigations ont eu lieu dans les gares routières d'Adjamé « Liberté » et de « Mirador ». A Yopougon, ce sont les gares routières de « Siporex » et de « Palais » qui ont été les sites d'enquête. Par ailleurs, notre enquête a concerné cent (100) usagers des

moyens de transport en commun “gbakas” et cent (100) responsables syndicaux pour l’ensemble des (2) deux communes. Les enquêtes ont été réalisées du 19 au 25 avril 2025, dans les différents points de ramassage des usagers de « gbakas » dans les communes visitées et qui assurent le trafic routier sur les axes intercommunaux (Adjamé-Yopougon) et (Yopougon-Adjamé). Nous avons faits le choix de poser des questions fermées pour plus de précision concernant les informations à recueillir et obtenir une marge d’erreurs assez réduite en lien avec les réponses des personnes enquêtées.

2. Résultats

Nos résultats visent à présenter de prime abord les pratiques et usage de stupéfiants et de substances psychotropes dans le secteur du transport routier urbain à Abidjan. Ensuite mettre en relief les opinions et perceptions des parties prenantes relativement à l’usage de substances psychoactives dans le secteur du transport routier urbain. Et enfin, présenter le dispositif réglementaire répressif en vigueur et les mesures préventives au profit des usagers de substances psychoactives dans notre espace d’étude.

2.1. Pratiques et consommation de stupéfiants et de substances psychotropes dans le secteur du transport routier urbain à Abidjan

Dans le milieu professionnel des conducteurs et apprentis-chauffeurs de « gbaka », il convient de préciser que l’un des déterminants aux conduites addictives et déviantes, reste la trop grande charge quotidienne de travail. En effet, l’exigence et la pression psychologique des propriétaires de véhicules qui fixent la recette journalière entre vingt (20.000) frs CFA et trente-cinq mille (35.000) frs CFA, demeure l’une des raisons

supplémentaires pouvant expliquer les comportements déviants des conducteurs et apprentis-chauffeurs. Le désir d'être productif et performant, laisse entrevoir des conduites addictives. Ainsi, les contraintes de résultat qui leur sont imposées, demandent aux professionnels du transport routier urbain,

à travailler jusqu'à des heures induites, allant jusqu'à vingt (20) heures de travail sans interruption et souvent avec une reprise le jour suivant, dès quatre (4) heures du matin. Il leur est imposé non seulement le dépôt de la recette complète du jour, mais aussi ils doivent tenir fonctionnel leur véhicule de travail et en assurer les réparations en cas de panne. Ils prennent en compte également l'approvisionnement journalier en carburant. Après toutes ces exigences, il leur revient de se constituer un surplus de recette, afin d'assurer les besoins quotidiens à domicile. À la fin de la journée de travail, ce surplus de recette est reparti entre le conducteur et l'apprenti-chauffeur. Le souci de remplir ces obligations, demande à ces professionnels du transport routier urbain d'assumer physiquement ces exigences durant les vingt (20) heures de travail nécessaires, et cela sans une pause réelle.

Cette pression psychologique, ajoutée au stress quotidien, conduit inévitablement à des comportements déviants, avec la prise d'excitants, voire de substances psychoactives, allant du « café noir serré », (un mélange de café moulu à forte dose associé à des amphétamines, appelés dans le jargon 'nouchi « bleu-bleu »'(argot ivoirien) ou encore des comprimés effervescents ; des antitussifs ou l'éphédrine ; les feuilles séchées de cannabis fumées sous forme de cigarettes ; des cocktails de boissons énergisantes (Codys , 3X, Vody etc.), combinés à des comprimés hallucinants. Les effets anesthésiants permettent au conducteur et à son apprenti-chauffeur de travailler sans interruption, de ne ressentir ni la fatigue, ni la faim. Cette addition aux substances

psychoactives est pratiquée de manière discrète, avec la complicité d'un vaste réseau d'approvisionnement, allant des différents acteurs de gestion des gares routières notamment les «gnambros » (recouvreurs de droits de ligne journaliers et des droits de chargements au profit des syndicats), aux petits commerçants et vendeurs ambulants. Ce trafic de substances psychotropes alimente le milieu des professionnels de conducteurs et d'apprentis-chauffeurs, qui selon eux, en consomment pour assurer la charge de travail qui leur est demandée au quotidien par les propriétaires de véhicules. Cependant, quelle est l'opinion et les perceptions des parties prenantes par rapport à l'usage de substances psychoactives dans le secteur du transport routier urbain abidjanais ?

2.2. Opinions et perceptions des parties prenantes du secteur du transport routier urbain abidjanais par rapport à l'usage de substances psychotropes

Les résultats obtenus sont ici présentés sous forme tabulaire et commentés. Ils sont le fruit d'une enquête quantitative et qualitative par questionnaire selon la méthode probabiliste aléatoire sur la base du tout-venant et relativement à l'opinion et la perception des parties prenantes du secteur du transport routier urbain dans les communes d'Adjamé et de Yopougon.

Tableau 1 : Opinions et perceptions des conducteurs de mini-cars inter-communaux (gbakas) relatives à l'usage de substances psychoactives

Questions	Réponses des conducteurs de mini-cars inter-communaux (gbakas)					
	oui	%	non	%	Pas de reponse	%
1-Avez-vous déjà été témoin de la consommation par les chauffeurs de « gbaka » de cannabis , de boissons énergisantes (Codys , 3X, Vody etc.)	100	100				

associées à des comprimés issus de substances psychoactives ?						
2--Le phénomène de la consommation de substances psychoactives est-il présent dans le milieu des professionnels du transport routier urbain à Abidjan ?	100	100				
3 Pensez –vous que la consommation de substances psychoactives est nécessaire à l'exercice de votre activité quotidienne ?	16	16	84	84		
4- Pensez –vous que le phénomène de la consommation de substances psychoactives doit-être réprimé sévèrement ?	92	92	08	08		

Source : nos enquêtes, Avril 2025

Au vu du tableau 1, nos investigations montrent explicitement que les conducteurs de mini-cars inter-communaux « gbakas » ont été au moins une fois témoin de la consommation de substances psychotropes par leurs collègues conducteurs (100% des enquêtés). Cela est confirmé à travers les réponses données (100% des enquêtés), attestant l'existence de substances psychoactives dans le milieu des professionnels du transport routier à Abidjan (cannabis, boissons énergisantes (Codys, 3X, Vody etc.) associées à des comprimés issus de substances psychotropes. Ils reconnaissent dans leur majorité la nuisance pour la santé, le fait de consommer ces substances nocives (84% des enquêtés). Aussi sont-ils conscients que ce phénomène doit être réprimé sévèrement selon les lois en vigueur.

Tableau 2 : Opinions et perceptions des apprentis-chauffeurs de mini-cars (gbakas) relativement à l'usage de substances psychoactives

Questions	Réponses des apprentis-chauffeurs de mini-cars inter-communaux (gbakas)					
	oui	%	non	%	Pas de reponse	%
1- Avez-vous déjà été en contact avec le cannabis , des boissons énergisantes (Codys , 3X, Vody etc.) et autres substances psychoactives ?	100	100				
2- Pensez –vous que la consommation de substances psychotropes est nécessaire à l'exercice de votre activité quotidienne ?	100	100				
3- Pensez –vous que la consommation de substances psychoactives est –il bénéfique pour votre santé ?	72	72	26	26	02	

Source : nos enquêtes, Avril 2025

Le tableau 2 traduit la même réalité concernant l'opinion et la perception des conducteurs déjà interrogés. 100% des apprentis-chauffeurs attestent, dans leur quasi-totalité, avoir été en contact avec des substances psychoactives (le cannabis, les boissons énergisantes (Codys, 3X, Vody et autres substances psychotropes...). Pour eux, (100% enquêtés), la consommation de ces substances reste nécessaire à l'exercice de leur activité. Aussi, estiment-ils que la consommation de substances psychoactives est bénéfique à leur santé, ce qui porte à croire que les effets néfastes de ces substances ne

constituent pas pour eux, dans l'exercice de leur activité, des dangers pour leur santé. Cependant, cette opinion et perception n'est pas toujours partagé par un certain nombre des enquêtés (26%). Ils rejettent cette assertion que la consommation de substances psychoactives est bénéfique pour leur santé.

Tableau 3 : Opinions et perceptions des usagers de mini-cars inter-communaux (gbakas) par rapport à l’usage de substances psychoactives

Questions	Réponses des usagers de mini-cars inter-communaux (gbakas)					
	oui	%	non	%	Pas de reponse	%
1- Pensez –vous que la consommation de substances psychoactives est-elle présente dans le milieu des professionnels du transport routier urbain ?	97	97			03	
2- Pensez –vous que les conducteurs et apprentis – chauffeurs de “gbakas” sont-ils déjà rentrés en contact avec des substances psychoactives ?	100	100				
3- Pensez –vous que votre sécurité est-elle garantie lors de vos voyages à bord des “gbakas” ?	24	24	76	76		

Source : nos enquêtes, Avril 2025

Au vu de nos investigations, le tableau 3, relève que la majorité des usagers de mini-cars inter-communaux (gbakas) ont l’entière conviction (97% des enquêtés) que la consommation de substances psychoactives est belle-bien présente dans le milieu des professionnels du transport routier urbain dans les communes de Yopougon et d’Adjamé. Ces usagers, dans leur quasi-majorité (100% des enquêtés) estiment

que les conducteurs et apprentis-chauffeurs de “gbakas” ont été déjà en contact avec des substances psychoactives. Cette conviction renforce leur opinion et perception (76% des enquêtés). Ils estiment qu’ils ne sont pas en sécurité en empruntant au quotidien les mini-cars “gbakas” à Yopougon ou à Adjamé.

Selon les usagers enquêtés, les conduites additives des conducteurs et apprentis-chauffeurs reste un indicateur déterminant des nombreux cas d’accidents de la route enregistrés sur les tronçons (Yopougon-Adjamé) ou (Adjamé-Yopougon).

Tableau 4 : Opinions et perceptions des responsables de syndicats de transports routiers inter-communaux en liens avec l’usage de substances psychotropes

Questions	Réponses des responsables de syndicats de transports routiers inter-communaux					
	oui	%	non	%	Pas de reponse	%
1- Pensez –vous que la consommation de substances psychoactives est-il présent dans le milieu des professionnels du transport routier urbain ?	100	100				
2-Pensez –vous que le phénomène de la consommation de substances psychoactives doit-être réprimé sévèrement ?	100	100				
3-Organisez vous des campagnes preventives à la consommation de substances psychoactives dans le milieu des professionnels du transport routier urbain ?	97	97			03	03

Source : nos enquêtes, Avril 2025

A l'analyse du tableau 4, nous constatons que les responsables de syndicats du transport routier urbain inter-communaux (100% des enquêtés), ont la même opinion et perception que les autres enquêtés. Ils reconnaissent que la consommation de substances psychoactives est belle bien présente dans le milieu des professionnels du transport routier urbain. Pour eux, (100% des enquêtés), ce phénomène doit être sévèrement réprimé. A ce titre, des campagnes de prévention sont organisées par les différentes associations syndicales (100% des responsables enquêtés), au profit des professionnels du transport routier urbain des communes de Yopougon et d'Adjamé, aux fins de les sensibiliser sur les effets néfastes de la consommation de substances psychoactives, entraînant des comportements déviants.

3. Dispositif réglementaire et mesures préventives au profit des usagers de substances psychoactives en Côte d'Ivoire.

L'arsenal juridique ivoirien prévoit un certain nombre de textes portant répression du trafic et de l'usage illicites des stupéfiants, de substances psychotropes et des substances vénéneuses.

Ce dispositif est à caractère essentiellement répressif. En effet, la loi n°88-686 du 22 juillet 1988 portant répression du trafic et de l'usage illicites de stupéfiants, de substances psychotropes et de substances vénéneuses est votée quatre (04) mois avant la convention des Nations Unies de 1988. Cette loi prend en compte plusieurs aspects préventifs et répressifs, notamment : le régime de la prévention ; la prise en compte des précurseurs ; le volet coopération internationale ; la gestion des saisies issues des avoirs criminels ; le blanchiment des capitaux et la réduction des risques comme politique de santé publique.

Par ailleurs, cette loi de 1988 va nécessiter une réforme, la permettant de prendre en compte des aspects plus humaines et plus équilibrés, cela en conformité avec les trois (03) conventions des Nations Unies sur les drogues, tenant compte des engagements issus de UNGASS 2016, qui visent l'équilibre entre la réduction de l'offre et la réduction de la demande ; entre autres, considérer l'utilisateur de drogue comme une malade, corriger les lacunes constatées dans la loi de 1988 et enfin uniformiser les lois sur les drogues au niveau régional (en Afrique de l'Ouest).

La loi n°97-019 du 7 août 1997, quant à elle est relative au contrôle des stupéfiants, des substances psychotropes, des précurseurs, à l'extradition et à l'entraide judiciaire en matière de trafic des stupéfiants, des substances psychoactives sans préjudice de poursuites, le cas échéant, pour culture; production ; fabrication ou trafic illicite. Ainsi seront punies :

1° - D'une amende de 100 000 à 50 millions de francs CFA, les infractions aux dispositions du Titre I de la présente loi et aux actes pris pour son application. L'amende est doublée, en cas de récidive dans un délai de 3 ans qui commence à courir à compter de la date de la condamnation devenue définitive.

2° - D'un emprisonnement de 6 mois à 3 ans et d'une amende de 10 000 à 50 millions de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement, l'opposition, par quelque moyen que ce soit, à l'exercice des fonctions des inspecteurs de la pharmacie.

Aussi la loi n°2022 – 407 du 13 juin 2022 portant lutte le contre trafic et de l'usage illicite des stupéfiants, des substances psychotropes et leurs précurseurs en Côte d'Ivoire, reste-t-elle une version plus équilibrée de la loi précédente de 1988 et adaptée aux standards internationaux prenant en compte les droits humains. Cette loi donne une définition assez claire des « abus de drogues », qui est l'usage de stupéfiants et de substances psychoactives hors prescriptions médicales. Elle définit la « drogue » comme étant comme un ensemble des

stupéfiants et substances psychotropes qui, absorbés par un organisme vivant, modifient une ou plusieurs de ses fonctions. Une substance psychoactive, quant à elle se définit comme étant toute substance d'origine soit naturelle ou soit de synthèse agissant sur le système nerveux central, à risque élevé ou modéré de dépendance, comportant des conséquences nocives sur la santé.

Il faut noter à ce sujet des avancées, notamment à travers son intitulé : loi portant « répression » à la loi portant « lutte » réduction de l'offre ; la réduction de la peine de prison pour l'usage : 1 à 3 mois d'emprisonnement (art. 10); l'aggravation des peines pour les acteurs de la lutte professionnelle de la santé ou membre d'une ONG etc. (art. 15); la définition de nouvelles règles de procédure pénale mieux adaptées à la lutte contre la criminalité transnationale qu'est le trafic de drogue (art 19 à 20) ; l'instauration de mesures spéciales d'enquête : livraison surveillée ; infiltration ; dispositifs techniques permettant l'écoute ; la localisation etc. (article 22), la durée de la garde à vue; elle est de 96 heures renouvelable une fois (article 25), le contrôle des précurseurs ; la coopération internationale et l'entraide entre Etat dans le cadre des enquêtes sur le trafic de drogue (art. 32 à 37) ; la réduction de la demande : l'aspect alternatif à l'incarcération institue l'injonction thérapeutique pour l'usager de drogue qui est désormais considérée comme un malade (art. 19). Les aspects répressifs mettent en exergue une double disposition : Est puni d'un emprisonnement de cinq(5) à dix(10) ans et d'une amende de 500.000 à 50.000.000 de francs CFA, quiconque, sans autorisation de l'autorité compétente, cultive, produit, fabrique, extrait, prépare ou transforme des drogues.

Est puni d'un emprisonnement de cinq (5) à dix (10) ans et d'une amende de 500.000 frs à 50.000.000 de francs CFA, quiconque, sans autorisation de l'autorité compétente, achète et/ou détient en vue de la vente, de la consommation, offre, met

en vente, distribue, fait le courtage, envoie, expédie, transporte et livre à quelque titre que ce soit des drogues et substances psychoactives.

Cependant, Il ne faudra pas occulter d'autres aspects importants de cette loi, notamment : la dimension scientifique à travers les études et la recherche sur les drogues permettant à l'Etat d'adapter sa réponse à la lutte. (art.38) ; le traitement et la réhabilitation ; la promotion de la réhabilitation ; la réduction des risques et les activités de réduction des risques dans la pyramide sanitaire (art. 39) (des actions préventives, par le biais de campagnes de sensibilisation au profit des usagers de stupéfiants et substances psychotropes, avec les Organisations Non gouvernementales, à l'image de la Croix Blue en Côte d'Ivoire.

4. Discussions

Le positionnement de notre étude met en évidence deux orientations subséquentes qui portent à réflexion, non seulement les effets sanitaires sur les usagers de stupéfiants et de substances psychoactives dans le secteur du transport routier urbain, mais aussi l'approche contributive des mesures préventives au profit des consommateurs.

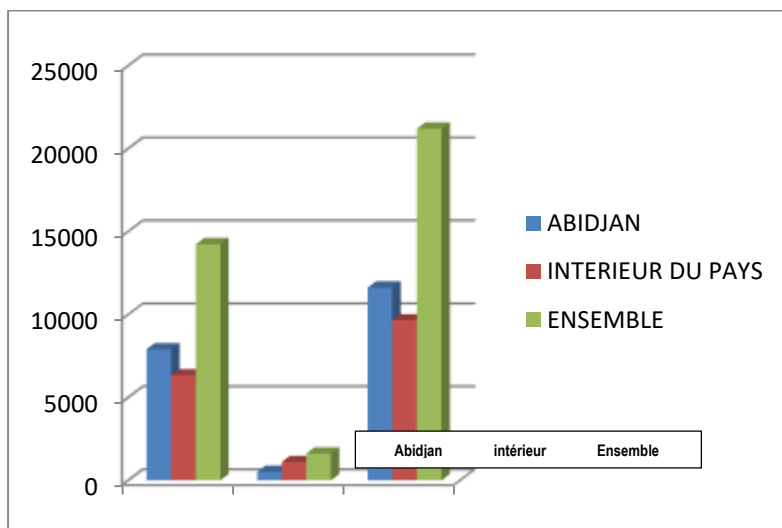
4.1. Addictions et effets sanitaires de la consommation d'alcool, de stupéfiants, et de substances psychotropes dans le secteur du transport routier urbain en Côte d'Ivoire

« Au cours des cinq (5) dernières années, il a été dénombré en moyenne par an, plus de 12 000 accidents corporels, plus de 1200 tués et plus de 21000 blessés, pour une perte moyenne de 3% du PIB pour l'économie nationale. Les accidents de la circulation constituent donc la première cause de mortalité des populations âgées de 05 à 29 ans. (Stratégie nationale pour la sécurité routière 2021-2025/ Ministère des transports 202, p 4).

Les addictions liées à la consommation d'alcool, de stupéfiants et de substances psychotropes au volant, représentent en Côte d'Ivoire, la première cause de mortalité sur les routes (Sur un total de 14234 accidents enregistrés, ce sont 1614 tués en 2021 (Cf. Etat des accidents de circulation en Côte d'Ivoire), (2021,p.1) et 37 accidents par jour (Enquêtes Ministère de l'Intérieur ivoirien, (2024,p5). Ce sont 531 tués avec des jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans dont des conducteurs de véhicules de transport en commun et d'apprentis-chauffeurs de « gbakas » avec plus de +34 tués par rapport à 2023.

Aussi rappelons que la tendance générale entre 2000 et 2020 était-il à la hausse des accidents avec un pic en 2021, entre 1 000 et 1 500 personnes tuées chaque année, (Portail officiel du gouvernement de Côte d'Ivoire, (2021, p.2). La ville d'Abidjan, pour la même année 2021 a enregistré 7899 accidents soit 55,49% de l'ensemble des accidents au niveau national pour 512 tués. Ces chiffres attestent donc de l'ampleur du problème lié à la sécurité routière en Côte d'Ivoire. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces différents cas d'accidents, entre autres le mauvais état des routes, le parc automobile vétuste, les comportements addictifs et le non-respect du code de la route.

Etat des accidents de circulation en Côte d'Ivoire, 2021



Source : Ministère de l'Intérieur, 2021

« En effet en Côte d'Ivoire, selon le gouvernement ivoirien, les accidents mortels liés à la route sont essentiellement dus au facteur humain, environ 90% des cas, à savoir l'incivisme sur les routes dû au non-respect du code de la route, notamment en matière de vitesse, de priorité, et de port du casque ou de la ceinture de sécurité», (Site officiel du Ministère des Transports , Flash Info (2024,p.1.). Il faut rappeler aussi que l'excès de vitesse avec le dépassement des limitations de vitesse reste une cause majeure d'accidents. Selon le site d'actualité de la sécurité routière, l'imprudence des conducteurs avec le non-respect des règles de priorité, dépassements dangereux, usage du téléphone au volant, ayant un lien avec les addictions aux stupéfiants ou substances

psychotropes sont des causes majeurs des nombreux accidents de la route.

Ainsi, la consommation d'alcool ou de stupéfiants, réduit les capacités de conduite et augmente les risques d'accidents. La fatigue et la distraction au volant, notamment par l'utilisation du téléphone, peuvent entraîner des accidents mortels.

Par ailleurs, les facteurs liés à l'environnement et aux véhicules sont également à prendre en compte. Aussi Abidjan enregistre le plus grand nombre d'accidents sur le territoire national. « Le rapport de la session d'août 2022 du Ministère des transports, mentionne 27 dossiers pour 67 % des accidents, soit 18 accidents sont enregistrés à Abidjan. Ces données traduisent les mauvais comportements de conduite des chauffeurs à Abidjan. L'excès de vitesse est la cause principale avec 26 % contre 22 % pour imprudence du conducteur et 19 % pour défaut de maîtrise. Les voitures à titre personnel sont en tête avec 56 % des accidents contre 15 % pour les mini-cars appelés communément « gbakas » (Direction de la coordination et de la gestion intégrée des opérations de transports à la Direction Générale des transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC) du Ministère des Transports, via site officiel Ministère des Transports) , (2022,p.2). Depuis dix (10) ans, l'alcool et la drogue au volant représente la première cause de mortalité sur les routes de Côte d'Ivoire (Direction des transports du Ministère des Transports), (2022, p.4). « Le cocktail de consommation de la drogue, de l'alcool et des substances psychotropes représente un réel danger pour les usagers de la route car de plus en plus, quand il y a un accident on trouve que le conducteur était en état d'ivresse ou drogué. Plus la dose de l'alcool ou de la drogue est élevée plus les effets sur l'organisme sont importants», (Ministre des transports, (2022,p 3). Il faut rappeler qu'en Côte d'Ivoire, le taux requis de présence d'alcool dans le sang au volant ne doit pas

dépasser 0, 8 g, sinon on s'expose à un délit. Les types de drogues qui sont le plus fréquemment utilisés dans les gares routières, restent la cocaïne, l'héroïne, les champignons et les colles inhalantes. L'alcool et la drogue ont pour conséquence d'exclure le centre du cerveau qui sert à traiter correctement les informations. Le conducteur est donc inapte quelque soit le produit qu'il a consommé. Les effets de l'alcool et de la drogue sont, entre autres, la somnolence ; la diminution de l'attention et des réflexes du conducteur, des troubles de vision ainsi que la sous-estimation du danger et la mauvaise coordination dans les mouvements.

La consommation de drogue, d'alcool et de substances psychotropes demeure une cause majeure d'accidents de la route. L'alcool et les drogues affectent la vigilance, le temps de réaction, la capacité à évaluer les distances et augmentent la prise de risque, rendant la conduite dangereuse. Il faut signaler que le café noir est généralement associé à d'autres substances comme des comprimés effervescents ; des antitussifs ou l'éphédrine. Ces produits sont les plus utilisés à cause de leur accessibilité et leur disponibilité, mais également pour leur manque d'effets secondaires supposés. Le taux de consommation des produits psychotropes et du cannabis n'est pas négligeable. « Les conducteurs sous l'influence de l'alcool ou de drogues peuvent croire qu'ils conduisent mieux qu'ils ne le font réellement, augmentant ainsi les risques d'accidents. La consommation combinée de plusieurs substances augmente donc considérablement le risque d'accident mortel » Ornika, (2022, p.2). Les effets de ces substances sur la conduite sont multiples et mettent en danger non seulement les conducteurs, les apprentis-chauffeurs, mais aussi les autres usagers de la route. Pour mieux apprécier les effets de ces substances, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) donne la définition suivante : « l'alcoolisme est décrit

comme une consommation continue ou périodique d'alcool qui se caractérise par une perte de la capacité à contrôler son envie de boire, des épisodes fréquents d'intoxication, un problème avec l'alcool et la consommation d'alcool malgré les effets adverses qui y sont associés ».

Le mécanisme de la dépendance à l'alcool implique une augmentation de la quantité de dopamine disponible dans une zone du cerveau qui gère la notion de plaisir, c'est ce que l'on appelle le circuit de la récompense. La dépendance à l'alcool se développe par l'intermédiaire du circuit de la récompense par la voie mésocorticolimbique.

Les effets de l'intoxication alcoolique aiguë sont globalement de doses-dépendants. Toutefois, une même alcoolémie provoquera moins d'effets chez les personnes présentant une tolérance constitutionnelle ou acquise. En outre, son action euphorisante (détente et désinhibition) est responsable d'une surestimation des capacités des conducteurs.

Toutefois, Banks et collaborateurs, (AÏSSATA D. (2015, p.51), signalent qu'une fonction déterminant le degré de dégradation de la performance selon l'alcoolémie n'est pas une fonction de risque d'accident.

Selon les auteurs, dans le cadre du projet européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), LAUMON, B. et GADEGBEKU, J.-L. M., (2012, p.32). rappelaient que « La fonction de dégradation de la performance augmente plutôt de façon linéaire avec l'alcoolémie, la fonction de risque d'accident est plutôt de forme "exponentielle". »

L'étude SAM (Stupéfiants et Accidents Mortel) (2011, p.49) menée en France, s'est intéressée au risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident mortel lorsqu'il est positif à l'alcool. A ce titre, les stupéfiants et substances psychoactives, « en raison de leurs propriétés pharmacologiques et toxicologiques intrinsèques, peuvent induire une dépression,

une stimulation ou une perturbation du système nerveux Central (SNC).

En conséquence, ils peuvent potentiellement altérer les capacités de conduite d'un véhicule et conduire à des risques réels d'accidents mortels.

Mais qu'en est-il de l'approche contributive des mesures préventives au profit des usagers de stupéfiants ou de substances psychoactives ?

4.2. Approche contributive des mesures préventives au profit des usagers de stupéfiants ou de substances psychoactives.

Dans le cadre de la journée de sensibilisation de l'Organisation non gouvernementale (ONG) « La discipline routière » sur le thème : « les méfaits de l'alcool, de la drogue et autres excitants dans la conduite automobile à Bouaké », Sako, (2025, p2), l'expert en sécurité routière, affirmait qu'« en Côte d'Ivoire, les auteurs des accidents sont le plus souvent "saoulés" ou "drogués" ». Cette affirmation traduit l'ampleur du phénomène et son impact sociétal, notamment les nombreux décès dus aux accidents de la circulation. A ce titre, sur l'initiative de l'Agence Ivoirienne de Presse (AIP), lors d'une campagne de sensibilisation, en août 2025, à la mairie d'Abobo, sur les risques liés à la consommation de substances psychotropes dans le secteur du transport, organisée, le vendredi 1er août 2025, par la Direction de la prévention, de la promotion de la santé et de la sécurité au travail (DPPSST), a tiré la sonnette d'alarme sur les méfaits de la consommation de stupéfiants et de substances psychoactives dans le secteur du transport routier urbain, avec de nombreux décès et blessés. D'autres mesures de prévention ont accentué la sensibilisation, notamment, la campagne en collaboration avec la Caisse nationale de

prévoyance sociale (CNPS) et l'Office de sécurité routière (OSER), tenue le 20 août 2025 à Bouaké, sous le thème « Risques routiers et stupéfiants : un cocktail mortel à éviter ». Cette activité a eu pour objectif d'alerter les travailleurs indépendants, notamment les transporteurs, sur les conséquences dramatiques de l'usage de l'alcool, de la drogue et d'autres substances psychoactives en situation de conduite. Par le succès de cette activité et vu l'ampleur du phénomène de la consommation de drogues et de substances psychoactives dans le milieu du transport routier urbain, la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS) entend multiplier ces actions sur l'ensemble du territoire national, notamment à Yopougon et à Adjamé, centres névralgiques du transport routier urbain à Abidjan. L'un des animateur, Eba, (2025, p.3) affirmait que « notre objectif est de prévenir plutôt que de guérir. Sensibiliser les transporteurs sur les effets destructeurs de ces produits, c'est agir en amont pour sauver des vies ». Dans le cadre de la lutte contre l'incivisme routier, le Ministère des Transports a bénéficié du soutien des transporteurs qui ont décidé de s'impliquer fortement dans cette campagne de sensibilisation. Le samedi 28 août 2021, le Président de la Coordination nationale des gares routières de Côte d'Ivoire, Monsieur Adama Touré a conduit une caravane qui a sillonné plusieurs gares routières dans les communes d'Adjamé et de Yopougon. Pour lui, il faudra « faire beaucoup attention, parce qu'il y a trop d'accidents et de morts sur nos routes » (2021, p1).

Par ailleurs, « Le Programme National de Lutte contre le Tabagisme, l'Alcoolisme, la Toxicomanie et les autres Addictions (PNLTA), ainsi que de la Direction Régionale des Transports des Lagunes (DRTL), ont mené des campagnes de sensibilisation, le vendredi 18 avril 2025, à l'effet de sensibiliser les conducteurs professionnels à Adjamé et à Yopougon sur les méfaits de l'usage l'alcool au

volant et des substances psychotropes et sur l'excès de vitesse. »

Dans la même perspective, « C'est à la gare routière d'Adjamé, lieu qui a servi de lancement d'un autre projet et à la gare UTB de Yopougon, Dr Koffi Nestor, chef du service "Information Education Communication" (IEC) et quelques collègues de service, ont appelé les conducteurs professionnels, apprentis transporteurs, chargeurs, usagers de la route, voyageurs et autres responsables de gares, syndicats de transporteurs, de sauver la vie des populations en s'abstenant de fumer ou boire des substances qui peuvent être un danger pour eux-mêmes, mais aussi pour la population et parfois à l'origine des accidents de la route », (2021, p1).

Toutes ces activités contributives à la prévention de la consommation d'alcool, de stupéfiants et de substances psychoactives en milieu professionnel des conducteurs et apprentis-chauffeurs de mini-cars « gbakas », ont amené le Sous-Directeur des opérations à l'Office de la Sécurité Routière (OSER), Raphaël I. B. (2025, p.2) à insister sur la responsabilité individuelle des conducteurs et apprentis-chauffeurs dans la prévention des accidents. Il a rappelé par ailleurs, que « les principales causes des drames routiers sont liées au facteur humain, notamment la vitesse, la distraction au volant (comme l'usage du téléphone), et l'état mécanique des véhicules, mais surtout la consommation de l'alcool, de la drogue et d'autres substances psychoactives. » Aussi a-t-il déclaré que « se droguer ou consommer de l'alcool au volant, c'est se mettre en danger et mettre en péril la vie des autres. » Il est temps selon lui « de briser le fatalisme et de promouvoir une conduite responsable ». Les participants à ces campagnes de sensibilisation ont été encouragés à adopter des comportements plus sûrs et conformes à la réglementation. Il faut rappeler que ces campagnes s'inscrivent dans une

dynamique nationale de promotion de la santé au travail et de lutte contre les comportements à risque dans le secteur des transports. AIP, (2025, p.3). Lançant une autre campagne de sensibilisation intensive à la sécurité routière, le 30 mars 2018, en prélude à la fête de pâques, à Abidjan, le Ministre ivoirien des Transports, Amadou K. (2018, 10p), révélait aussi que « 95% des accidents sont dus à des facteurs humains. Pour lui « l'accident n'est pas une fatalité, mais une question de responsabilité. Cette hécatombe peut être stoppée, en agissant, notamment sur le facteur humain qui est responsable de 95% des accidents ». Ce qui a amené le Ministre a précisé que « les principales causes des accidents de la route en période de pâques sont, entre autres, l'excès de vitesse, l'imprudence des automobilistes, les stationnements dangereux, la défaillance mécanique, la fatigue et la consommation d'excitants par les chauffeurs ». Aussi à travers cette campagne de 2018, le gouvernement ivoirien vise-t-il « zéro accident sur toute la période de la fête de pâques », a expliqué le Ministre des Transports. Lequel a ajouté que « c'est l'année de la sécurité routière », avec la mise en œuvre de mesures et d'actions fortes, dont la plupart sont inscrites dans le Plan Stratégique National d'action de la Sécurité routière 2016-2020.

L'American Medical Association (AMA), pour une meilleure compréhension, définit l'alcoolisme ou la dépendance à l'alcool comme « une pathologie chronique et primaire associée à des facteurs génétiques, psycho-sociaux et environnementaux qui influencent le développement et les manifestations chez le consommateur.

Selon l'enquête de terrain de KROUBO K. G-C., OUATTARA B. (2021, p.7) « les substances psychoactives consommées par les chauffeurs de moto-taxis ne diffèrent pas de celles des conducteurs de véhicules de transport en commun en milieu urbain, et qui font l'objet de trafic ou de convoyage. Plusieurs produits sont alors consommés et

distribués par les conducteurs. Les types de produits concernés, vont du cannabis, de l'alcool, aux médicaments psychotropes, Café noir associé autres substances, telles que l'héroïne et la cocaïne.» Toutes les campagnes de sensibilisation organisées ont mis l'accent sur les déterminants liés aux addictions, car les substances psychoactives consommées par les chauffeurs de mini-cars « gbakas », apprentis-chauffeurs ou conducteurs de moto-taxis sont multiples et diverses, et se composent de substances licites (alcool, café noir associé à d'autres substances qu'illicites (cannabis, médicaments psychotropes, héroïne et cocaïne). Rappelons que les substances psychoactives les plus consommées sont le café noir (37,5%), les médicaments psychotropes (25%) et le cannabis (16,66%) (Enquête de terrain, 2021, p.8). Raisons pour lesquelles, les campagnes de sensibilisation se sont attaquées principalement aux causes pouvant motiver la consommation de stupéfiants et de substances psychoactives, à savoir les dérives comportementales, notamment l'envie d'excitants, la recherche de l'endurance au travail et la quête de performance dans le rendement physique et financier.

Conclusion

En définitive, notre étude a mis en exergue les pratiques et la consommation de stupéfiants et de substances psychoactives dans le secteur du transport routier urbain à Abidjan. Ces pratiques et addictions restent présentes dans le milieu des professionnels de ce secteur d'activités et plus particulièrement dans les communes de Yopougon et d'Adjamé.

Aussi plusieurs déterminants explicatifs des comportements déviants des professionnels du secteur du transport routier urbain justifient-ils les nombreux accidents de la route

constituant ainsi la première cause de mortalité en Côte d'Ivoire. Relativement aux opinions et perceptions des parties prenantes, la consommation de stupéfiants et de substances psychotropes restent incontestablement présents dans le milieu du transport routier urbain dans les communes d'Adjamé et de Yopougon. Par ailleurs, l'arsenal juridique ivoirien, certes essentiellement répressif, dissuade la consommation et l'usage illicite de stupéfiants et de substances psychoactives dans le secteur du transport routier urbain, mais reste encore timide pour ce qui concerne son impact sur les différents acteurs de ce secteur d'activités.

Par ailleurs, les conduites addictives et leurs effets sanitaires restent perceptibles, en raison de leurs propriétés toxicologiques intrinsèques sur les conducteurs et apprentis-chauffeurs, altérant ainsi leurs capacités et demeurent la cause de nombreux accidents mortels à Abidjan.

La portée socio-utilitaire d'une telle étude réside dans la contribution des activités de prévention au profit du milieu des professionnels du transport routier urbain à Abidjan, ce qui constitue à n'en point douter une solution durable pouvant influencer significativement sur les comportements déviants des conducteurs et apprentis-chauffeurs de « gbakas », de manière général, mais plus spécifiquement dans les communes de Yopougon et d'Adjamé.

Bibliographie

Agence Ivoire de Presse (AIP), 2025. *Campagne de promotion de la santé au travail et de lutte contre les comportements à risque dans le secteur des transports*, AIP, Abidjan.

Amadou Koné, 2018. *Discours au lancement de la campagne de sensibilisation intensive à la sécurité routière*, OSER, Abidjan.

Comité National des Droits de l'Homme (CNDH), 2017. *Rapport sur les phénomènes des « Gnambro » et « des mineurs en conflit avec la loi »*, Abidjan, 10p.

DIAKITE Aïssata, 2015. *Rôle de l'alcool et des substances psychoactives dans les accidents de la voie publique à Abidjan*, Thèse de Doctorat, Toxicologie, Université Claude Bernard-Lyon I, Université Félix Houphouët-Boigny, Lyon, 305 p.

Journal officiel de la Côte d'Ivoire, 1988. *Loi n°88-686 des 22 juillet 1988 portant « Loi répression du trafic et de l'usage illicites des stupéfiants, des substances psychotropes et des substances vénéneuses »*, Abidjan.

Journal officiel de la Côte d'Ivoire, 1997. *Loi n°97-019 du 7 août 1997 relative au contrôle des stupéfiants, des substances psychotropes et des précurseurs et à l'extradition et à l'entraide judiciaire en matière de trafic des stupéfiants*, Abidjan.

Journal officiel de la Côte d'Ivoire, 2022. *Loi n°2022-407 du 13 juin 2022 portant lutte contre le trafic et de l'usage illicite des stupéfiants, des substances psychotropes et leurs précurseurs en Côte d'ivoire*, Abidjan.

KOUMA YAO Ronsard Odonkor, 2024. *Alternative à l'incarcération pour les usagers de drogues : cas de la Côte d'Ivoire*, Comité Interministériel Anti-Drogues, Abidjan.

KROUBO Kafé Guy-Christian et OUATTARA Bakary, 2021. « Trafic et consommation de drogues chez les conducteurs de mototaxis à Bouaké (drug trafficking and consumption among motorcycle taxi drivers in Bouaké », in revue Géotransports, n° 17-18, Avril 2023, Paris, 13p.

LAUMON, Blandine GADEGBEKU et Jean-Louis MARTIN, 2011. *Stupéfiants et accidents mortels : Analyse épidémiologique*, Enquête projet SAM, Observatoire des stupéfiants et toxicomanies, Paris, 166p.

Ministère des Transports, 2021. *Stratégie nationale pour la sécurité routière 2021-2025*, Abidjan, 28p.

Office de la Sécurité Routière (OSER), 2024. *Journée de sensibilisation, thème : « les méfaits de l'alcool et de la drogue et autres excitants dans la conduite automobile*, Bouaké, Agence Ivoirienne de Presses (AIP), Abidjan, 10p.

Ornikar, 2022. *Les effets de la drogue et de l'alcool sur la conduite*, Paris.

SEHI BI TRA Jamal et KOMBA BI YA Pierre, 2022. « Dérives comportementales des chauffeurs et "apprentis" de "gbaka" dans le transport en commun dans le district autonome

d'Abidjan : une analyse à partir de leurs rapports aux policiers », in revue DEZAN, n°2, Janvier 2022, pp.280-296.