



Enjeux sécuritaires de la protection des données personnelles collectées par les plateformes étrangères de VTC à Abidjan: Cas de Heetch, inDrive et Yango

KOUASSI Koffi Evariste

Enseignant-chercheur à l'UFR Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Laboratoire d'Étude et de Prévention de la Délinquance et des Violences (LEPDV), Côte d'Ivoire.

KOMBA Bi Ya Pierre

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

AZI Josselin Wilfred

Enseignant-chercheur à l'UFR Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Laboratoire de Recherche Société et Sécurité (LaReSS).

Résumé: Cet article analyse les enjeux sécuritaires de la protection des données personnelles collectées par les plateformes étrangères de Véhicule de Transport avec Chauffeurs (VTC) opérant à Abidjan, notamment Heetch, inDrive et Yango. Cette étude réalisée dans le District Autonome d'Abidjan (DAA), concerne essentiellement les VTC (Heetch, inDrive et Yango). Quatre (04) techniques à savoir : une analyse documentaire, l'administration du questionnaire, l'animation de focus groupes et l'entretien ont servi pour la collecte des données. L'étude s'est effectuée auprès de 50 utilisateurs, 20 chauffeurs partenaires et 05 personnes-ressources. La recherche adopte un devis mixte convergent, exploratoire et principalement descriptif. Les résultats indiquent un niveau élevé de risque d'utilité sécuritaire et d'enjeu stratégique liés à la dépendance quotidienne aux plateformes étrangères. Ils mettent également en évidence l'ambivalence (protection et exposition) des données personnelles de mobilité à partir de l'identification des zones et comportements à risque entre garde-fou algorithmique et opacité. Elle plaide pour une régulation ivoirienne plus opérationnelle fondée sur la protection spécifique des chauffeurs et le renforcement des capacités nationales de gouvernance des données.

Mots-clés : Enjeux sécuritaires ; Véhicule de Transport avec Chauffeurs ; Protection des données ; Plateformes numériques ; Abidjan.

Abstract: This article analyzes the security implications regarding the protection of personal data collected by foreign ride-hailing platforms operating in Abidjan, notably Heetch, inDrive, and Yango. Conducted within the Autonomous District of Abidjan (DAA), the study focuses primarily on these ride-hailing services. Data collection involved four techniques: document analysis, questionnaire administration, focus groups, and interviews. The study surveyed 50 users, 20 partner drivers, and 5 key informants. The study employs a convergent, exploratory, and primarily descriptive mixed-methods design. The results indicate a high level of risk regarding security implications and strategic stakes associated with daily reliance on foreign platforms. They also highlight the ambivalence surrounding personal mobility data—balancing protection against exposure—as high-risk zones and behaviors are identified amidst a tension between algorithmic safeguards and a lack of transparency. The study advocates for more effective Ivorian regulation based on the specific protection of drivers and the strengthening of national data governance capabilities.

Keywords: Security issues; Chauffeur-driven vehicle; Data protection; Digital platforms; Abidjan.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.22894301>

1.Introduction

En convenant avec les experts en matière de la mobilité, il ressort que le transport demeure un levier important et même indispensable de la vie harmonieuse dans toute société moderne (Goussot, 1998). Cette corrélation transparaît dans les pays à forte mobilité Commission européenne (2011), car dans ces pays, lorsque le taux de mobilité est élevé, le Produit Intérieur Brut (PIB) par habitant suit la même tendance (CERTU, 2008).

Les différents arrêtés, décrets et mesures d'intervention dans le domaine du transport visent à créer un cadre idéal pour la fluidité de la circulation des personnes (Ministère des travaux publics et des transports, 1983). Cette politique du transport mise en place par le gouvernement ivoirien consiste à apporter des solutions à la mobilité des populations. Dans la ville d'Abidjan, il existe une multitude d'activités économiques dont le service des transports.

Mais, il se trouve que le secteur du transport urbain abidjanais est en proie aux dysfonctionnements (Banque Mondiale, 2019). De ce fait, le marché des VTC à Abidjan s'est développé dans un contexte de forte demande de mobilité urbaine, d'embouteillages chroniques, de recherche de sécurité nocturne et de besoin de prix plus prévisibles que dans certains segments du transport informel. Ainsi, à Abidjan, les applications de VTC se sont progressivement installées dans les pratiques ordinaires de mobilité. Par exemple, en quelques gestes, un usager peut commander une voiture, suivre l'arrivée du chauffeur, partager sa position, payer ou négocier le tarif, noter la course et retrouver l'historique de son trajet.

L'on parle alors de différentes plateformes qui non seulement offrent diverses fonctionnalités, mais aussi, reposent sur le même principe ; c'est-à-dire, produire de la confiance entre inconnus par l'identification, la géolocalisation, la traçabilité et la notation. Les politiques de confidentialité consultées décrivent la collecte de données d'identité, d'appareil, de géolocalisation, de commande, de paiement, d'interaction et de sécurité (Heetch, 2024 ; inDrive, 2025 ; Yango, 2026). La notice de Yango du 25 février 2026 rattache notamment le traitement du service de mobilité en Côte d'Ivoire à RideTechnology Global FZ-LLC et prévoit des transferts vers des entités ou prestataires situés dans plusieurs pays.

Cette documentation confirme le caractère transfrontalier des traitements déclarés, sans permettre à elle seule de conclure à une non-conformité. Le retrait d'Uber du marché ivoirien en septembre 2025 illustre par ailleurs la recomposition récente du secteur (Ecofin Agency, 2025). Dans les VTC, le chauffeur produit des données tout au long de son activité sur sa position, temps d'attente, son acceptation ou refus de courses, sa notation, ses litiges, ses itinéraires et ses zones de travail. La collecte des données occupe une place centrale dans ce modèle, car elle change la manière dont la ville est parcourue, observée, évaluée et rendue traçable. Les plateformes collectent des informations d'identité, de localisation, de transaction, d'appareil, d'usage et d'interaction. Sur le plan opérationnel, ces informations améliorent la mise en relation, l'estimation du prix, le suivi en temps réel, la notation, la gestion des plaintes et la prévention de certains incidents.

Avec la collecte des données personnelles, il se dégage une divergence de point de vue. Certaines acteurs trouvent ce fonctionnement est à la fois une ressource fiable des courses et une certaine protection et une contrainte puisqu'il permet une surveillance permanente. D'autres d'acteurs tels que les chauffeurs indiquent qu'ils occupent une position encore plus exposée. Cela est d'autant plus juste que pour de nombreux chauffeurs, ces applications ne sont

plus de simples outils numériques : elles sont devenues un canal d'accès au marché et, parfois, le principal support de travail.

De ce qui précède, une série de questions sensibles relatives à la protection des données de mobilités personnelles collectées par les différentes plateformes. Alors, l'on est en mesure de se demander ces différentes question suivantes : qui contrôle ces données collectées ? Où sont-elles stockées ? Combien de temps sont-elles conservées ? A quelles finalités secondaires peuvent-elles servir ?

Ces questions prennent un relief particulier lorsque les plateformes sont étrangères. Heetch, InDrive et Yango s'inscrivent dans des chaînes techniques, juridiques et économiques qui dépassent le territoire ivoirien. Or les données de mobilité sont produites localement, à partir des trajets, des horaires, des lieux fréquentés et des habitudes des acteurs abidjanais. Elles peuvent révéler des lieux de résidence, des routines professionnelles, des déplacements nocturnes, des zones de forte demande, des comportements de consommation et, parfois, des vulnérabilités. Elles sont donc à la fois personnelles, économiques et potentiellement stratégiques.

D'ailleurs, la Côte d'Ivoire dispose d'un cadre juridique en matière de protection des données, notamment la Loi n° 2013-450 du 19 juin 2013 relative à la protection des données à caractère personnel. Des textes plus récents, dont l'Arrêté n° 0099/MTND/CAB du 16 août 2024 et la Loi n° 2024-352 du 6 juin 2024 relative aux communications électroniques, complètent cet environnement institutionnel (République de Côte d'Ivoire, 2013, 2024a).

Toutefois, l'existence d'un cadre normatif ne garantit pas à elle seule la maîtrise des pratiques effectives des plateformes transnationales. L'enjeu se situe dans l'effectivité : capacité d'audit, transparence des transferts, contrôle des sous-traitants, information des personnes concernées et pouvoir de sanction. Partant de ce fait, la présente étude se justifie par son intérêt criminologique puisque les données de VTC peuvent soutenir la prévention situationnelle.

La présente recherche pose ainsi la question de savoir comment les utilisateurs et les chauffeurs perçoivent-ils les enjeux sécuritaires de la protection des données de mobilités personnelles collectées par Heetch, InDrive et Yango opérant à Abidjan ? L'objectif est d'analyser les enjeux sécuritaires de la protection des données de mobilités personnelles collectées par ces plateformes. En fait, l'article se déploie en quatre parties à savoir: une recension synthétique des écrits sur les plateformes de mobilité, la note méthodologique ; les résultats empiriques, la discussion et la conclusion en mettant un point d'honneur sur des recommandations.

Par ailleurs, la littérature sur les plateformes de mobilité insiste sur divers aspects de transports dont les services numériques de transport à travers des applications de mise en relation, des infrastructures de données de la mobilité à partir de la localisation, des historiques de trajets, des évaluations, des préférences d'usage et des transactions.

Certains auteurs tels que Cottrill, (2020) et Garroussi et al. (2025) ont porté leurs analyses sur la mobilité. D'une part, pour Cottrill (2020), le service de la personnalisation et la fluidité du déplacement reposent sur une collecte étendue d'informations et d'autre part, Garroussi et al. (2025) mentionnent que ce type de service crée des tensions avec la vie privée et la sécurité des données. Ainsi, cette tension dépend aussi du contexte dans lequel les informations ont été communiquées et des usages secondaires qui en sont faits (Nissenbaum, 2010).

D'autres auteurs portent leurs recherches sur la vie privée numérique. C'est dans ce sens que Acquisti et al. (2015) mettent en évidence un paradoxe en indiquant que les individus déclarent

une inquiétude élevée tout en utilisant un service lorsque les bénéfices immédiats jugés supérieurs aux risques. De plus, Kokolakis (2017) évoque le paradoxe de la vie privée et de calcul de confidentialité pour décrire l'écart entre les préoccupations déclarées et les comportements effectifs.

D'autres auteurs encore, montrent que les services de mobilité partagée. C'est d'ailleurs ce que Hesselmann et al., (2021) démontrent avec la présentation des pratiques de traitement qui influence la disposition à communiquer des informations personnelles. En effet, pour eux, ce mécanisme est particulièrement visible dans les VTC. Ainsi, l'utilisateur accepte le suivi parce qu'il recherche un véhicule rapide, un prix prévisible et un sentiment de sécurité. Le chauffeur accepte la connexion permanente parce que son revenu dépend de l'application. La confiance déclarée ne doit donc être confondue ni avec une absence d'inquiétude ni avec un consentement pleinement libre.

Mieux, les travaux sur le management algorithmique montrent que les plateformes organisent et contrôlent le travail par des mécanismes de notation, de classement, de recommandation, de restriction et de récompense (Benlian et al., 2022). Dans les VTC, le chauffeur produit des données tout au long de son activité : position, temps d'attente, acceptation ou refus de courses, notation, litiges, itinéraires et zones de travail. La donnée est à la fois une ressource, parce qu'elle lui apporte des courses et une certaine protection, et une contrainte, parce qu'elle permet une surveillance permanente.

Le concept de colonialisme des données proposé par Couldry et Mejias (2019), permettent d'interroger l'extraction de valeur à partir des traces ordinaires de la vie quotidienne (Lyon, 2018). Appliqués aux VTC, ces cadres aident à comprendre pourquoi les données de mobilité ne sont pas seulement des données commerciales. Elles sont produites localement, mais peuvent être centralisées, analysées et valorisées par des acteurs situés hors du territoire. Ces perspectives doivent toutefois être utilisées avec prudence. Celles-ci ne prouvent pas en elles-mêmes une illégalité. Bien plus, elles servent à poser la question relative aux enjeux sécuritaires de la protection des données de mobilité personnelles ; c'est-à-dire, des asymétries de pouvoir, de transparence et de contrôle.

2.Méthodologie

2.1.Type d'étude

La recherche adopte un devis mixte mobilisant essentiellement les approches exploratoire et descriptive. Ceci revient à noter que les données à la fois quantitatives et qualitatives et puis la collecte documentaire ont été recueillies dans une même séquence de recherche. ces données ont été rapprochées au stade de l'interprétation afin de vérifier les convergences, les nuances et les contradictions entre mesures déclaratives, expériences vécues et normes applicables (Creswell et Plano Clark, 2018).

En s'inscrivant dans cette logique, le caractère exploratoire de cette étude se justifie par le faible nombre de travaux consacrés, dans le contexte ivoirien, aux pratiques de collecte de données par les plateformes de VTC. Ainsi, il est apparu nécessaire de décrire les perceptions de deux catégories d'acteurs exposées différemment aux plateformes et à examiner, à titre exploratoire, si la distribution de leurs réponses varie selon le statut d'utilisateur ou de chauffeur.

Cette position méthodologique évite d'ailleurs, deux surinterprétations. D'une part, elle permet de saisir que les résultats quantitatifs issus d'un échantillon non probabiliste ne constituent pas des estimations représentatives du marché. Et d'autre part, elle ajoute que les tests statistiques servent à apprécier la compatibilité des écarts observés avec l'hypothèse d'indépendance à l'intérieur du corpus afin d'éviter le biais de transformer l'étude en enquête confirmatoire.

2.2.Terrain, population et période de collecte

Le terrain est la ville d'Abidjan, principal espace ivoirien de diffusion des services de VTC. Ce choix se justifie par le fait qu'Abidjan, la capitale économique ivoirienne, représente pour nous un site où se concentre des flux intenses de circulation, d'activités économiques, de pratiques commerciales, de mobilités quotidiennes et d'usages concurrents de l'espace public (Kouassi et al. 2026).

La population cible comprend les utilisateurs de plateformes, les chauffeurs partenaires et des personnes-ressources du champ numérique, juridique ou sécuritaire. Les utilisateurs renseignent la perception du service du point de vue du consommateur. Les chauffeurs permettent d'observer une exposition plus continue, à la fois professionnelle, économique et personnelle. Les personnes-ressources apportent un éclairage sur la régulation, la cybersécurité et la protection des données.

La collecte empirique auprès des usagers et des chauffeurs a été conduite en mars 2026. Les événements antérieurs, notamment la décision de l'Autorité de protection concernant Yango en 2023 et le retrait d'Uber du marché ivoirien en septembre 2025, sont utilisés comme éléments de contexte (Autorité de protection de la République de Côte d'Ivoire, 2023 ; Ecofin Agency, 2025). Il n'y a donc pas de contradiction chronologique entre des événements de marché antérieurs et l'enquête réalisée en 2026.

2.3.Échantillonnage, critères d'inclusion et participants

L'enquête quantitative a été conduite auprès de 70 répondants dont 50 utilisateurs et 20 chauffeurs partenaires. L'échantillonnage est non probabiliste, raisonné et fondé sur l'expérience effective des plateformes. Ont été retenus les usagers ayant utilisé au moins une application de VTC à Abidjan au cours des derniers mois et les chauffeurs exerçant de manière régulière ou semi-régulière via une application. Les personnes sans expérience directe des services étudiés ont été exclues afin de limiter les réponses spéculatives.

La taille de l'échantillon correspond à un échantillon de faisabilité adapté à une étude exploratoire tout en mettant un point d'honneur sur la description et la triangulation. Pour cela, une analyse de sensibilité indique qu'avec $N=70$, un test du χ^2 à deux degrés de liberté, au seuil de 5% et avec une puissance de 80%, ne détecterait de manière fiable qu'un effet d'environ V de cramer égal à 0,37 ou plus. Ainsi, les effets faibles ou modérés peuvent donc ne pas atteindre le seuil de signification, l'absence de résultat significatif ne doit pas être assimilée à une preuve d'absence d'écart.

Le volet qualitatif repose sur (15) quinze participants repartis en deux groupes de discussion réunissant respectivement (05) cinq usagers et (05) cinq chauffeurs partenaires. En plus, il y a (05) cinq entretiens individuels avec des personnes-ressources du champ numérique, juridique ou sécuritaire. Le recrutement a suivi une logique raisonnée ; c'est-à-dire, une expérience

directe du service pour les usagers et chauffeurs et compétence professionnelle pertinente pour les personnes-ressources.

Le nombre de participants qualitatifs n'est pas présenté comme la preuve d'une saturation théorique. Il est apprécié au regard de la spécificité des catégories interrogées, de la focalisation de la question de recherche, de la complémentarité des sources et de la fonction interprétative du volet qualitatif, conformément à la logique de « pouvoir informationnel » proposée par Malterud et al. (2016).

2.4.Instruments de collecte

Le questionnaire comprend des questions descriptives sur l'usage des plateformes relatives aux implications sécuritaires et stratégiques de la collecte, sur les dimensions analytiques telles que la dépendance quotidienne aux plateformes étrangères, la perception du risque lié aux données personnelles et l'identification des zones et comportements à risque. Les items ont été cotés sur une échelle de 1 à 5. Pour les tableaux de distribution et les tests de comparaison, les réponses ont été regroupées en trois catégories ordonnées : faible (1–2), moyen (3) et élevé (4–5). Les moyennes sur cinq sont conservées comme indicateurs synthétiques, mais ne sont pas utilisées seules pour conclure à une différence entre groupes.

Les guides de groupes de discussion et d'entretiens ont été structurés autour de questions ouvertes relatives au suivi numérique, aux bénéfices sécuritaires, à la dépendance économique, à la transparence des traitements, aux décisions automatisées et aux attentes vis-à-vis de la régulation. Ces différents guides ont permis de faire émerger les perceptions partagées, les désaccords et les justifications collectives autour de la collecte, de la confiance, de la sécurité et de la dépendance. Les personnes-ressources ont été interrogées individuellement afin de documenter les enjeux sécuritaires relatives à la protection des données.

2.5.Traitement, triangulation et prudence interprétative

Les données quantitatives ont été traitées sous forme d'effectifs, de pourcentages et de moyennes. Les distributions des utilisateurs et des chauffeurs ont ensuite été comparées, pour chacune des cinq dimensions ordinales, à l'aide du test exact de Fisher–Freeman–Halton, extension du test exact de Fisher aux tableaux 2×3 (Freeman et Halton, 1951). Ce choix est adapté aux petits effectifs et aux cellules dont les fréquences attendues sont faibles. Le seuil descriptif de décision a été fixé à $\alpha = 0,05$, sans correction de multiplicité en raison du caractère exploratoire. La taille de l'association a été appréciée par le V de Cramer, interprété avec prudence comme faible autour de 0,10, modéré autour de 0,30 et fort autour de 0,50. Les valeurs de p et les tailles d'effet sont présentées conjointement afin d'éviter de réduire l'interprétation à la seule significativité.

Le matériau qualitatif disponible a été analysé manuellement selon une procédure thématique inspirée de Braun et Clarke (2006). En effet, le codage a été principalement déductif, à partir de la grille analytique, puis enrichi de façon inductive. Ainsi, une matrice de traçabilité a relié chaque extrait à la catégorie de participant, au thème principal et à sa fonction analytique. Les citations ont été sélectionnées pour illustrer une convergence, une nuance ou une tension déjà identifiée dans le corpus.

La triangulation a consisté à confronter trois registres à savoir : les distributions quantitatives, récits des participants et normes/documentation publique. D'une part, une convergence

renforce la plausibilité d'une interprétation et d'autre part, une divergence est conservée comme résultat à expliquer. Compte tenu du plan d'échantillonnage, les pourcentages, les tests et les verbatims sont lus comme des résultats internes au corpus et non comme des estimations généralisables à l'ensemble du marché abidjanais.

2.6.Considérations éthiques

Les participants ont été informés de l'objet de la recherche et de l'usage scientifique des données recueillies. Les propos cités dans l'article sont anonymisés afin d'éviter toute identification directe ou indirecte. Les extraits ont été légèrement lissés sur le plan linguistique pour faciliter la lecture, sans modification du sens déclaré par les participants. Aucune donnée nominative, aucun numéro de téléphone, aucune localisation individuelle précise et aucun identifiant de compte n'est reproduit dans l'article. Cette prudence est particulièrement importante dans une étude portant sur la surveillance, la mobilité et les données personnelles.

3.Résultats empiriques

L'analyse des enjeux sécuritaires de la protection des données personnelles collectées par les plateformes étrangères de VTC (Heetch, inDrive et Yango) opérant à Abidjan, conduit à faire une triple analyse pour terminer sur une synthèse interprétative. Il s'agit d'examiner la dépendance quotidienne aux plateformes étrangères, de décrire la perception du risque descriptif chez les enquêtés, d'identifier les zones et comportements à risque.

3.1.D'une dépendance quotidienne aux plateformes étrangères à l'insécurité

Les données de mobilité sont particulièrement sensibles parce qu'elles sont répétitives et contextualisées. En fait, pour un trajet isolé et peut-être banal, une série de trajets relatifs (au domicile, au lieu de travail, aux habitudes horaires, aux relations sociales, aux déplacements nocturnes ou des zones évitées) est automatiquement identifiée.

De l'avis de enquêtés, la collecte des données concerne moins la structure objective du marché que la marge de choix ressentie par les acteurs tout en sachant que leur itinéraires sont connus par tous. De fait, les chauffeurs décrivent une dépendance immédiate puisque se déconnecter, c'est la perte d'accès à une partie importante des clients. Chez les chauffeurs, la dépendance est à la fois économique et informationnelle car, l'application distribue les courses, conserve l'historique de l'activité et rend le travail visible, mais elle laisse peu de prise sur les critères de classement, de notation ou de suspension.

Cet état de fait est illustré par un enquête nommé EIA 6 (Chauffeur partenaire, focus group) qui dit en substance : *« On sait que l'application récupère beaucoup d'informations sur nous. Franchement, on y pense parfois. Mais si je me déconnecte, les clients ne vont pas venir me chercher à la maison. Donc je continue parce que j'ai besoin de travailler »*. Un autre ajoute ceci : *« Quand tu roules tous les jours avec l'application, elle finit par connaître toute ta routine. Les quartiers où tu travailles, les heures où tu commences, où tu rentres, (...)»* EIA 3 (Chauffeur Yango).

Les participants ne contestent pas systématiquement l'utilité du service. Ils insistent davantage sur l'impossibilité pratique de s'en passer et sur le déséquilibre entre ce que la plateforme sait d'eux et ce qu'ils savent de son fonctionnement. C'est le cas des usagers qui évoquent plutôt la disponibilité, la rapidité et la prévisibilité du service.

Dans les deux cas, la collecte de données est acceptée dans une relation où les solutions de remplacement sont jugées limitées. Cette expérience se traduit par la capacité réduite à choisir son infrastructure de travail ou à négocier les règles de traitement. Elle renvoie surtout au fait de confier ses déplacements à un service devenu familier, sans toujours connaître la circulation ultérieure des traces produites. C'est ce que ce qui dit EIA 13 (utilisateur de la plateforme) en ces termes : « *Dans leur domaine de travail, rien ne se décide sans l'application. Pour cela, celui qui veut travailler, il est obligé de faire avec ça même si cela ne l'arrange pas* ».

Ce propos ne constitue pas une dénonciation générale de la plateforme. Il décrit une confiance contrainte par le besoin de travailler. La dépendance apparaît ainsi comme un résultat empirique car, elle relie utilité économique, faible pouvoir de négociation et acceptation d'un suivi dont les modalités restent partiellement opaques.

Du côté des utilisateurs, la dépendance est moins professionnelle, mais elle existe sous la forme d'une habitude au service. La possibilité de commander rapidement, de suivre la course et de connaître le prix avant le déplacement réduit la propension à interroger les traitements de données à chaque usage. La commodité agit donc comme un mécanisme de normalisation de la collecte.

Cette différence d'expérience traverse l'ensemble des résultats : la même infrastructure est perçue comme une solution de mobilité, un outil de revenu, un dispositif de sécurité et une source de vulnérabilité informationnelle. D'où, l'apparition d'une confiance élevée, mais pragmatique et parfois contrainte. Cela nous conduit à l'analyse du degré de confiance à travers le tableau ci-dessus.

Tableau 1 : Niveau de confiance dans les plateformes VTC (n utilisateurs = 50 ; n chauffeurs = 20)

Groupes	Faible (1-2) n (%)	Moyen (3) n (%)	Élevé (4-5) n (%)	Moyennes
Utilisateurs	5 (10 %)	15 (30 %)	30 (60 %)	3,9/5
Chauffeurs	3 (15 %)	4 (20 %)	13 (65 %)	4,0/5

Source : enquête de terrain, mars 2026.

Le tableau fait apparaître une coexistence apparemment paradoxale surtout qu'il y a un niveau de sentiment d'insécurité traduite par une perception élevée du risque. En fait, la confiance envers les plateformes reste forte avec un taux de 60 % des utilisateurs et 65 % des chauffeurs. Cette confiance ne veut pas dire que les acteurs se sentent pleinement protégés. Elle signifie surtout que le service fonctionne, qu'il apporte une utilité immédiate et qu'il s'est installé dans les pratiques quotidiennes.

Chez les chauffeurs, la confiance est largement pragmatique puisque l'application donne accès aux courses. Donc, l'aspect économique est mis en priorité car, elle organise la relation avec le client et facilite parfois les paiements. Mais, cette confiance se transforme en une contrainte, surtout que le suivi du trajet et une trace sont laissés par l'application. « *On sait que l'application regarde beaucoup de choses sur nous : nos déplacements, les heures où on travaille, les endroits où on va. Mais aujourd'hui, si tu enlèves Yango ou les autres applications, tu vas chercher les clients où ? Donc on utilise seulement, on fait avec* » tel est le témoignage de EIA 9 (Chauffeur inDrive).

Ces paroles éclairent la nature de cette confiance des chauffeurs au système parce qu'il leur permet de travailler et non se soucier de la protection des données collectées par ces plateformes étrangères. L'on parle alors de l'existence de la tension entre l'économie de plateforme et l'enjeux sécuritaires de ces données.

Chez les utilisateurs, la confiance repose plutôt sur la commodité. Les passagers acceptent la collecte parce que le service réduit plusieurs incertitudes : le temps d'attente, le prix, l'identité du chauffeur, le trajet emprunté et la possibilité de partager la position. Le confort et la sécurité perçue dominant l'inquiétude sur les données. « *Moi, quand je prends une voiture, je regarde surtout si ça arrive vite et combien ça coûte. Je sais que l'application connaît mon trajet, mais je ne vais pas toujours réfléchir à ça avant de monter.* » EIA 10 (Utilisateur de Heetch).

L'acceptation des plateformes ne doit donc pas être interprétée comme une absence de problème. Elle révèle un arbitrage dans lequel les bénéfices immédiats l'emportent sur des risques plus lointains, moins visibles ou plus difficiles à maîtriser.

3.2. Perception du risque descriptivement plus élevée chez les enquêtés

Tableau 2 : Perception du risque lié à la collecte des données personnelles (n utilisateurs = 50 ; n chauffeurs = 20)

Groupes	Faible (1-2) n (%)	Moyen (3) n (%)	Élevé (4-5) n (%)	Moyennes
Utilisateurs	6 (12 %)	19 (38 %)	25 (50 %)	3,6/5
Chauffeurs	1 (5 %)	5 (25 %)	14 (70 %)	4,1/5

Source : enquête de terrain, mars 2026.

Le deuxième résultat tient à un écart descriptif entre chauffeurs et utilisateurs. Dans le corpus, là où, l'on enregistre sept chauffeurs sur dix interrogés, considèrent le risque comme élevé, il y a un utilisateur sur deux interrogés. Cette différence tient surtout à l'expérience quotidienne de la plateforme.

Il se trouve que le chauffeur reste connecté pendant de longues heures ; sa position, ses arrêts, ses courses acceptées ou refusées et ses évaluations alimentent en permanence le système. De ce fait, la notion de risque n'est pas abstraite pour les chauffeurs. Elle renvoie à la possibilité d'être suivi dans des espaces privés, à la révélation des routines familiales et à la crainte d'une fuite de données.

Le sentiment d'insécurité est donc vécu comme un risque social : il touche la maison, les enfants, les revenus et les déplacements quotidiens. Ce sentiment est illustré par EIA 5 (Chauffeur Yango) lorsqu'il dit : « *Je me pose toujours la même question, si un jour ces informations tombent entre de mauvaises mains, qu'est-ce qui peut nous arriver ? ça peut créer des problèmes de sécurité* ».

Cet avis montre plutôt comment les chauffeurs se représentent leur vulnérabilité numérique à partir de leur propre exposition. Les références au piratage, à la revente des données ou à l'acteur étranger traduisent d'abord une crainte de perte de contrôle.

Alors que l'utilisateur, même régulier, se sent généralement exposé surtout pendant le temps de la course. Du côté des utilisateurs, la perception du risque existe, mais elle est plus souvent banalisée. Cette perception se fonde suite à leur analyse comparative des VTC aux autres

services numériques déjà intrusifs. Ainsi, les utilisateurs relativisent la gravité perçue de la collecte des données personnelles par les plateformes. Pour EIA 8 (Utilisateur Heetch) : *« Honnêtement, je sais bien que l'application récupère ma position. Mais je ne réfléchis pas trop à ça. Ce qui compte pour moi, c'est de trouver une voiture rapidement. »*.

De l'avis de cet enquêté, le risque est reconnu, mais il est intégré comme coût ordinaire de la vie connectée. Cela est d'autant plus juste que les utilisateurs savent souvent que des données collectées, sont hiérarchisées autrement. Pour eux, les priorités à savoir : la rapidité, le prix, le confort et la disponibilité pèsent plus lourd que le contrôle informationnel.

Les propos ne constituent pas une preuve technique de transfert illégal ou de piratage. les chauffeurs tendent donc à politiser davantage le risque, tandis que les usagers le normalisent plus facilement. Pour ce fait, les données collectées sont considérées comme outil de prévention d'une utilité reconnue. Ainsi, il importe d'analyser leur perception de l'efficacité de ces données collectées par les plateformes étrangères (voir tableau 3).

Tableau 3 : Perception de l'efficacité des données pour la prévention des incidents (n utilisateurs=50 ; n chauffeurs = 20)

Groupes	Faible (1-2) n (%)	Moyen (3) n (%)	Élevé (4-5) n (%)	Moyenne
Utilisateurs	9 (18 %)	21 (42 %)	20 (40 %)	3,5/5
Chauffeurs	1 (5 %)	5 (25 %)	14 (70 %)	4,1/5

Source : enquête de terrain, mars 2026.

Les données collectées sur la mobilité sont aussi perçues comme des instruments de protection. En effet, le tableau ci-dessus, nous renseigne que sept chauffeurs sur dix interrogés jugent élevée leur efficacité pour prévenir les incidents, contre quatre utilisateurs sur dix enquêtés. Cette différence tient à l'exposition au terrain : le chauffeur circule longtemps, parfois la nuit, dans des zones variables, avec des passagers qu'il ne connaît pas. C'est ce que nous traduit EIA 1 (Chauffeur Yango) à travers son récit : *« Quand le client voit le trajet et que toi aussi tu vois toutes les informations de la course, ça évite certains problèmes. S'il y a une histoire après, au moins il y a une trace pour vérifier »*.

Les dispositifs réduisent l'incertitude puisque la géolocalisation, le partage de position, l'identification du client, l'historique du trajet, la notation et les alertes sont perçus comme des garde-fous. Toutefois, ces dispositions ne suppriment pas le danger relatif à la trace, à la preuve ou la capacité d'évitement.

Les utilisateurs reconnaissent aussi des bénéfices, mais leur jugement est plus modéré. Le partage de trajet avec un proche, l'identification du chauffeur et le bouton d'urgence renforcent le sentiment de sécurité, en particulier pour les déplacements nocturnes ou pour les femmes. Mais plusieurs usagers rappellent que l'application ne remplace pas l'intervention publique en cas de danger réel.

Ainsi, *« le partage de position, c'est bien. Tu peux envoyer ça à quelqu'un de ta famille. Mais après la course, tu te demandes aussi ce que l'application fait avec toutes ces informations. »* EIA 14 (Utilisateur Yango). Un autre ajoute ceci : *« L'application peut garder les traces du déplacement, mais si vraiment il y a danger, elle ne peut pas venir te sauver. Là, ça dépend toujours des personnes qui peuvent intervenir sur place. »* EIA 11 (Utilisateur Heetch).

Le résultat est ambivalent surtout que la collecte des données sur la mobilité produit une sécurité perçue réelle, mais cette sécurité reste partielle et dépend d'une infrastructure privée. L'enjeu public est d'encadrer les conditions de leur collecte, de leur conservation et de leur usage sécuritaire.

3.3. Identification des zones et comportements à risque : entre garde-fou algorithmique et opacité

Tableau 4 : Capacité perçue des plateformes à identifier les zones et comportements à risque (n utilisateurs=50; n chauffeurs=20)

Groupes	Faible (1-2) n (%)	Moyen (3) n (%)	Élevé (4-5) n (%)	Moyenne
Utilisateurs	10 (20 %)	20 (40 %)	20 (40 %)	3,5/5
Chauffeurs	2 (10 %)	5 (25 %)	13 (65 %)	4,0/5

Source : enquête de terrain, mars 2026.

En se référant aux données du tableau 4, l'on note que les avis sont partagés sur la capacité des plateformes à identifier les zones et comportements à risque. Le tableau renseigne qu'environ six chauffeurs sur dix de l'effectif total soit un taux de 65%, évaluent cette capacité comme élevée, contre un taux de 40% des utilisateurs. Il existe de tout même un chauffeur et deux utilisateurs sur dix enquêtés qui considèrent cette capacité faible pour une identification des zones et comportements à risque.

En effet, cette fonction est importante parce qu'elle renvoie à une sécurité proactive. Il ne s'agit plus seulement de documenter un incident après coup, mais d'éviter certaines situations jugées dangereuses. Dans ce sens, les chauffeurs évoquent des itinéraires déconseillés, des zones temporairement bloquées, des passagers mal notés ou des comportements suspects. Ces signaux sont interprétés comme des protections opérationnelles. C'est dans ce sens que EIA 15 (Chauffeur inDrive) montre que « les données accumulées par la plateforme peuvent produire une forme de connaissance pratique de la ville ». Pour renchérir à EIA 5 (Chauffeur Yango) affirme qu' : « il y a des endroits où, surtout la nuit, on préfère éviter. Parfois l'application donne certaines indications. On ne sait pas toujours comment elle calcule ça, mais ça peut aider ».

Cette sécurité algorithmique soulève une autre question relative aux critères d'une zone à risque, aux vérificateurs des signalements et aux dispositions pour éviter un quartier durablement stigmatisé. C'est à ce niveau que l'algorithme reste peu expliqué. La donnée protège, mais elle classe aussi les espaces et les personnes.

Les utilisateurs perçoivent cette fonction de manière plus indirecte puisqu'ils ne savent pas toujours si un détour est proposé pour éviter un embouteillage, une zone dangereuse ou pour optimiser l'algorithme. Cette incertitude limite leur capacité à comprendre les finalités réelles du traitement des données collectées sur leur mobilité. Ainsi, EIA 7 (Utilisateur Yango) nous raconte ceci : « Quand l'application change le trajet, je ne sais pas toujours pourquoi. Est-ce qu'elle veut éviter un endroit dangereux ou seulement un embouteillage ? On ne nous explique pas vraiment ». Cette inquiétude est partagée par EIA 12 (Utilisateur Heetch) qui relève que «

Les notes peuvent aider, mais il ne faut pas croire que ça dit tout sur quelqu'un. J'ai déjà pris des chauffeurs avec une note moyenne et ça s'est bien passé ».

Ces propos des enquêtés empêchent une opposition trop simple entre protection des données et sécurité. Sur le terrain, les chauffeurs acceptent une partie de la surveillance parce qu'elle leur apporte une protection concrète. Le problème n'est donc pas toute collecte en soi, mais l'opacité des critères, des finalités, des durées de conservation et des conditions d'accès aux données. Cela renvoie à l'analyse des enquêtés sur des implications sécuritaires et stratégiques des données collectées telles renseignées dans le tableau 5.

Tableau 5 : Perception des implications sécuritaires et stratégiques des données (n utilisateurs = 50 ; n chauffeurs = 20)

Groupes	Faible (1-2) n (%)	Moyen (3) n (%)	Élevé (4-5) n (%)	Moyenne
Utilisateurs	7 (14 %)	18 (36 %)	25 (50 %)	3,7/5
Chauffeurs	1 (5 %)	4 (20 %)	15 (75 %)	4,2/5

Source : enquête de terrain, mars 2026.

La perception des enquêtés sur des implications sécuritaires et stratégiques des données collectées élargit l'analyse du risque individuel. Dans le corpus, il ressort que qu'environ huit chauffeurs sur dix interrogés et un utilisateurs sur deux de l'effectif enquêtés perçoivent des implications sécuritaires et stratégiques élevées.

Les chauffeurs relient plus spontanément la collecte de données à des enjeux collectifs relatifs à la connaissance fine des déplacements, la dépendance aux infrastructures étrangères, à l'accès possible par des tiers et à la fragilité en situation de crise. Cette conscience stratégique est nourrie par l'immersion quotidienne dans le système.

C'est ce que nous rappelle EIA 11 (Chauffeur inDrive) « *nous savons que l'application connaît nos horaires, nos zones de travail, nos revenus potentiels, nos itinéraires et parfois nos lieux de vie* ». EIA 1 (Chauffeur Yango) complète : « *la collecte des données n'est donc pas pour lui une notion théorique. Elle renvoie plutôt à la collecte des informations qui concernent leur suivi en permanence* ». « *Quand tu travailles longtemps avec l'application, elle finit par connaître beaucoup de choses sur toi : tes heures de travail, les endroits où tu vas souvent, tes habitudes. Pris ensemble, ça fait beaucoup d'informations* » telle est la perception de EIA 4 (Chauffeur Heetch).

Ces propos expriment une perception de vulnérabilité stratégique sur les enjeux sécuritaires de la protection de ces acteurs. Ils montrent également que la collecte des données devient une préoccupation populaire lorsque les acteurs se sentent observés, dépendants et peu protégés.

Les perceptions des utilisateurs restent plus divisées. Certains perçoivent l'enjeu national, mais beaucoup banalisent les flux transfrontaliers en les comparant aux réseaux sociaux, aux services de cartographie ou aux messageries. La collecte des données apparaît alors abstraite face aux enjeux sécuritaires de la protection des données dans ce secteur d'activité. « *Franchement, quand je prends une voiture, je ne pense pas directement à la sécurité nationale. Je pense surtout à arriver rapidement. Les données, c'est une question qui vient après* » s'exclame ainsi EIA 2 (Utilisateur inDrive). « *Si les informations servent seulement à améliorer l'application, ça ne me dérange pas trop. Mais le problème, c'est qu'on ne sait pas toujours où ça s'arrête.* » EIA 8 (Utilisateur Heetch).

A entendre les utilisateurs, l'on retient que ceux-ci évaluent d'abord la donnée à partir du confort immédiat. Alors que les chauffeurs l'évaluent à partir de leur dépendance quotidienne. Dans ce secteur, les chauffeurs apparaissent donc comme un groupe sentinelle des enjeux de souveraineté numérique.

3.4.Synthèse interprétative des résultats

La synthèse ne débouche donc pas sur une opposition simple entre plateformes étrangères et État ivoirien. De cette étude, il ressort une ambivalence très concrète. En fait, les plateformes sont utiles et inquiétantes puisque la collecte des données protège et expose les chauffeurs et les utilisateurs. Ainsi, cette ambivalence constitue le cœur empirique de l'étude surtout que les chauffeurs font confiance tout en se méfiant et les usagers acceptent la collecte tout en sachant qu'elle leur échappe en grande partie.

L'ambivalence est perçue à travers le tableau 6 qui synthétise les tests exacts comparant la distribution des niveaux faible, moyen et élevé entre utilisateurs et chauffeurs.

Tableau 6 : Tests exacts de comparaison entre utilisateurs et chauffeurs

Dimensions	p exact de Fisher–Freeman–Halton	V de Cramer	Lecture exploratoire
Perception du risque	0,354	0,19	Association faible.
Confiance envers les plateformes	0,636	0,11	Association faible.
Efficacité préventive perçue	0,089	0,28	Association faible à modérée ; signal le plus marqué.
Identification des zones et comportements à risque	0,205	0,23	Association faible à modérée.
Implications sécuritaires et stratégiques	0,213	0,23	Association faible à modérée.

Source : enquête de terrain, mars 2026.

Note. N = 70. Les tests portent sur des tableaux 2 × 3 construits à partir des catégories faible, moyen et élevé. Les valeurs de p ne corrigent pas la multiplicité et doivent être interprétées dans une logique exploratoire.

Le contraste le plus prononcé concerne l'efficacité préventive perçue : 70 % des chauffeurs la classent au niveau élevé, contre 40 % des utilisateurs, avec $V = 0,28$ et $p \text{ exact} = 0,089$. Ce résultat ne franchit pas le seuil conventionnel, mais il est cohérent avec les verbatims décrivant l'exposition nocturne, la traçabilité et la valeur des historiques de course pour les chauffeurs. L'intégration des deux volets ne consiste donc pas à présenter la parole qualitative comme une confirmation statistique ; elle sert à proposer une interprétation plausible d'un signal quantitatif incertain.

Aucune des cinq comparaisons n'atteint le seuil de 5%. Les données ne permettent donc pas d'affirmer, au sens confirmatoire, que le statut d'utilisateur ou de chauffeur est associé aux réponses dans la population de référence. Elles montrent néanmoins des tailles d'effet faibles à

modérées, compatibles avec des écarts qui pourraient être étudiés sur un échantillon probabiliste plus large.

4. Discussions

4.1. Contribution scientifique

Notre réflexion sur l'usage de Véhicule de Transport avec Chauffeurs notamment le cas de Heetch, inDrive et Yango à Abidjan, abordé sous l'angle des enjeux sécuritaires de la protection des données collectées. Cela nous apparaît d'actualité et opportune. L'on retient que d'abord, le marché VTC abidjanaise est perçu comme dominé par des plateformes étrangères, ce qui transforme la donnée de mobilité en enjeu de dépendance économique et informationnelle. Ensuite, les chauffeurs et utilisateurs sont plus sensibles aux risques parce qu'ils sont plus exposés. Enfin, les plateformes restent utiles socialement acceptable une part de surveillance pourtant problématique.

Cette lecture rejoint les travaux sur le paradoxe de la vie privée de Acquisti et al. (2015 et Kokolakis (2017). En effet, pour Acquisti et al. (2015), la persistance de l'usage peut coexister avec une inquiétude déclarée lorsque les bénéfices immédiats, les coûts de sortie. Alors que Kokolakis (2017) analyse l'absence d'alternative qui pèse davantage que les risques différés afin d'éviter une erreur : confondre usage massif et adhésion aux pratiques de collecte.

Le terrain montre également une acceptation pragmatique, parfois contrainte, surtout chez les chauffeurs. Et que ce consentement formel à une politique de confidentialité ne garantit pas une liberté substantielle lorsque l'accès au revenu ou à la mobilité dépend de l'application. L'on est en mesure de dire avec Hesselmann et al. (2021) les acteurs acceptent le suivi parce qu'il recherche un véhicule rapide, un prix prévisible et un sentiment de sécurité. Donc, ces deux résultats vont dans le même sens.

Aussi, l'étude montre également que la sécurité algorithmique n'est pas purement discursive. Les données peuvent réduire l'incertitude, documenter un incident, partager une position ou aider un chauffeur à éviter une zone jugée risquée. Cette position explique qu'ils perçoivent plus fortement les risques individuels et les implications stratégiques. C'est à ce résultat que sont parvenus Benlian et al. (2022) en démontrant l'aspect algorithmique (organisation et contrôle) des plateformes par des mécanismes de notation, de classement, de recommandation, de restriction et de récompense.

L'étude montre également que l'utilité des plateformes ne peut toutefois pas servir de justification à une collecte illimitée des données. Ceci est une évidence dans le mesure où, l'usage sécuritaire des données doit rester encadré par les principes de nécessité, de proportionnalité, de finalité déterminée et de durée limitée de conservation. Dès lors, nos résultats dans la même perspective que ceux de Garroussi et al. (2025) quand ils indiquent un pont de tensions entre ce type de service, la vie privée et la sécurité des données.

4.2. Implications publiques

La contribution de l'article tient à l'articulation entre trois niveaux d'analyse. Le premier est individuel : les usagers et les chauffeurs acceptent la collecte parce qu'elle produit des bénéfices immédiats. Le deuxième est professionnel : les chauffeurs subissent une exposition plus continue, liée à leur activité et à leurs revenus. Le troisième est institutionnel : les données de

mobilité, lorsqu'elles sont concentrées par des plateformes étrangères, deviennent un enjeu de gouvernance publique et de souveraineté numérique.

Le principal apport empirique de l'article est de documenter l'ambivalence du rapport aux données. Dans l'échantillon, les chauffeurs déclarent plus souvent des niveaux élevés de risque, d'utilité sécuritaire et d'enjeu stratégique, tandis que les utilisateurs banalisent davantage la collecte et valorisent le confort, le prix, la rapidité et le partage de position. Ces écarts ne sont toutefois pas statistiquement confirmés au seuil de 5% et ne doivent pas être généralisés. Dans les deux groupes, la confiance coexiste avec l'inquiétude. Cette coexistence soutient l'interprétation d'un compromis utilitaire : les acteurs tolèrent une exposition qu'ils ne maîtrisent pas entièrement parce qu'elle leur apporte des bénéfices concrets.

4.3.Limites de l'étude

Toutefois, il est important de souligner que cet article comporte deux limites relatives à l'échantillon et la mesure. La première limite concernant l'échantillonnage, il a été question de la de la technique d'échantillonnage qui s'est limitée à soixante-dix (70) répondants (utilisateurs et chauffeurs), sélectionnés de manière non probabiliste et les deux groupes sont déséquilibrés. Alors que c'est avec cet échantillon que les résultats, y compris les tests exacts ont été décrits. Avec cet échantillon qui semble insuffisant, il constitue une limite pour la généralisation des résultats de cette étude dans l'analyse de sensibilité surtout la détection des associations relativement importantes et des effets faibles ou modérés.

Quant à la deuxième limite relative à la mesure, il ressort que le regroupement d'une échelle de cinq points en trois catégories se positionne comme un limite à la lecture des tests sur petits effectifs. Cela est d'autant plus juste que les tableaux disponibles ne permettent pas d'analyser des corrélations item par item, de contrôler l'âge, le sexe, la fréquence d'usage ou la plateforme principale, ni d'estimer des modèles multivariés.

Il est intéressant d'inscrire cette étude dans une perspective réflexive des recherches de sorte à rendre visibles les choix de catégorisation et de limiter la portée des citations. Ainsi, les résultats de cette étude permettront de vérifier directement les flux réseau, les serveurs, les interfaces de programmation, les sous-traitants ni la conformité effective des transferts. Cela reste une perspective de recherche afin de rendre plus visible des politiques déclarées, des textes juridiques et la documentation publique.

4.4.Recommandations pour une gouvernance responsable des données VTC

Les recommandations découlant directement des résultats, restent opérationnelles. En effet, elles sont autour d'un certain point qui nous semblent importants. Il convient de renforcer la transparence dans les applications telles que les catégories de données collectées, les finalités, les durées de conservation. Cela permettrait de garantir les droits des personnes et voies de recours accessible aux chauffeurs comme aux passagers.

En outre, il est important d'instituer des audits périodiques des plateformes VTC. En fait, ces audits devraient porter sur les transferts internationaux, les sous-traitants, les mesures de sécurité, la conservation des données, l'accès aux historiques et les traitements automatisés affectant les chauffeurs.

De plus, la protection spécifique des chauffeurs doit être assurée à partir de la compréhension des critères de notation, de suspension, d'attribution des courses et de signalement. Toute

décision automatisée ayant un effet sur leur revenu devrait pouvoir être contestée. Il est impérativement capital d'encadrer l'usage sécuritaire des données. Cette mission doit intégrer les historiques de trajets et alertes de zones à risque doivent être soumis à des règles de proportionnalité, d'anonymisation lorsque possible, de traçabilité des accès et de contrôle légal strict.

Bien plus, il faut permettre à la Côte d'Ivoire de développer les capacités nationales de sorte à renforcer ses compétences d'audit, ses infrastructures de confiance, ses capacités de cybersécurité et ses partenariats avec les universités pour mieux gouverner les données de mobilité. Ainsi, il faut soutenir des alternatives locales ou régionales. Par exemple, il ne s'agit pas d'exclure les plateformes étrangères, mais de réduire la dépendance en encourageant des solutions respectueuses du droit ivoirien et auditables par les autorités compétentes.

5. Conclusion

Cette étude montre que les plateformes de VTC à Abidjan doivent être analysées comme des infrastructures de mobilité, de données et de sécurité. Les plateformes étrangères (Heetch, inDrive et Yango) ne se limitent pas à mettre en relation chauffeurs et passagers. Elles conservent des historiques, évaluent les acteurs et accumulent des informations sensibles sur les trajets en ville.

Les enjeux sécuritaires de la protection des données personnelles ne sont pas exclusivement que ces plateformes soient étrangères. Ces enjeux tiennent aussi au manque de visibilité sur les conditions concrètes de la protection de ces données collectées. Les enjeux sécuritaires ne sont pas de freiner l'innovation, mais de la rendre gouvernable. L'enjeu sécuritaire est désormais de passer d'une réaction ponctuelle à une régulation plus systémique, fondée sur des audits réguliers, des obligations de transparence, le contrôle des transferts internationaux, la tenue des registres de traitement et des mécanismes de plainte accessibles.

La collecte des données VTC n'est plus un sujet marginal. Dans cette perspective, l'intervention de l'Autorité de protection relative à Yango en 2023 constitue un signal important. L'article plaide ainsi pour une régulation ivoirienne plus opérationnelle : transparence renforcée, audits indépendants, protection spécifique des chauffeurs, encadrement de l'usage sécuritaire des données et développement de capacités nationales de gouvernance numérique. C'est à cette condition que les VTC pourront rester des outils de mobilité et de sécurité sans devenir des dispositifs opaques de dépendance informationnelle.

Sur le plan des politiques publiques, l'étude invite à dépasser une réponse uniquement déclarative. La protection des données ne peut pas reposer seulement sur l'acceptation des conditions générales par l'utilisateur. Elle suppose des obligations vérifiables imposées aux plateformes : documentation des transferts, limitation de la conservation, information claire des personnes concernées et mécanismes de plainte accessibles. C'est à cette condition que l'innovation en matière de mobilité peut être conciliée avec la sécurité, les droits numériques et la souveraineté de l'État.

REFERENCES

- [1] Acquisti, A., Brandimarte, L., et Loewenstein, G. (2015). « Privacy and human behavior in the age of information ». In *Science*, vol 347 n°6221, pp., 509–514. Disponible sur : <https://doi.org/10.1126/science.aaa1465>. Consulté le 15 décembre 2025.

- [2] Autorité de protection de la République de Côte d'Ivoire. (2023). Décision n°2023-0937 du 23 Août 2023 portant avertissement et mise en demeure de la société YANGOCI LLC en matière de protection des données à caractère personnel. Disponible sur : <https://www.autoritedeprotection.ci/decision-n2023-0937-societe-yango-civ-llc>. Consulté le 14 Février 2026.
- [3] Banque Mondiale. (2019). *Situation économique en Côte d'Ivoire : Que la route soit bonne. Améliorer la mobilité urbaine à Abidjan*. Huitième Edition
- [4] Benlian, A., Wiener, M., Cram, W. A., Krasnova, H., Maedche, A., Möhlmann, M., Recker, J., et Remus, U. (2022). « Algorithmic management: Bright and dark sides, practical implications, and research opportunities ». In *Business & Information Systems Engineering*, vol 64, n°6, pp. 825–839. Disponible sur : <https://doi.org/10.1007/s12599-022-00764-w>. Consulté le 15 décembre 2025.
- [5] Braun, V., et Clarke, V. (2006). « Using thematic analysis in psychology. In *Qualitative Research in Psychology* », vol 3, n°2, pp. 77–101. Disponible sur : <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>. Consulté le 9 mars 2026.
- [6] CERTU. (2008). *Enquêtes ménages déplacements « standard Certu » : Guide méthodologique*. CERTU, collections références, Lyon. Disponible sur : <http://www.certu.fr>. Consulté le 19 Août 2026.
- [7] Commission Européenne. (2011). « Feuille de route pour un espace européen unique des transports. Vers un système du transport compétitif et économe en ressources ». Disponible sur : www.eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/pdf. Consulté le 20 Août 2026.
- [8] Cottrill, C. D. (2020). « MaaS surveillance: Privacy considerations in mobility as a service ». In *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, n° 131, pp. 50–57. Disponible sur : <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.026>. Consulté le 15 décembre 2025.
- [9] Couldry, N., et Mejias, U. A. (2019). « The costs of connection: How data is colonizing human life and appropriating it for capitalism ». *Stanford University Press*. Disponible sur : <https://doi.org/10.1515/9781503609754>. Consulté le 15 décembre 2025.
- [10] Creswell, J. W., et Plano Clark, V. L. (2018). *Designing and conducting mixed methods research* (3e éd.). SAGE.
- [11] Ecofin Agency. (2025, 29 septembre). Uber ends operations in Côte d'Ivoire after six years. Disponible sur : <https://www.ecofinagency.com/news-finances/2909-49089-uber-ends-operations-in-cote-d-ivoire-after-six-years>. Consulté le 15 décembre 2025.
- [12] Freeman, G. H., et Halton, J. H. (1951). « Note on an exact treatment of contingency, goodness of fit and other problems of significance ». In *Biometrika*, vol 38, n°1–2, pp.141–149. Disponible sur : <https://doi.org/10.1093/biomet/38.1-2.141>. Consulté le 15 décembre 2025.
- [13] Garroussi, Z., Legrain, A., Gambs, S., Gautrais, V., et Sansò, B. (2025). « A systematic review of data privacy in Mobility as a Service (MaaS) ». In *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, n°31. Disponible sur : <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101254>. Consulté le 15 décembre 2025.
- [14] Goussot M. (1998). *Les transports dans le monde*. Paris : Armand Colin.
- [15] Heetch. (2024). Privacy policy. à l'adresse. Disponible sur : <https://www.heetch.com/en/privacy>. Consulté le 14 juillet 2026.
- [16] Hesselmann, C., Gertheiss, J., et Müller, J. P. (2021). Ride sharing & data privacy: How data handling affects the willingness to disclose personal information. *Findings*. Disponible sur : <https://doi.org/10.32866/001c.29863>. Consulté le 14 juillet 2025.
- [17] Kokolakis, S. (2017). « Privacy attitudes and privacy behaviour: A review of current research on the privacy paradox phenomenon ». In *Computers & Security*, n°64, pp. 122–134. Disponible sur : <https://doi.org/10.1016/j.cose.2015.07.002>. Consulté le 14 juillet 2026.

- [18] Kouassi K. E., Yao née Bahibo D. S. et Komba Bi Y. P. (2026). « Vidéosurveillance comme outil de prévention de l'incivisme à Abidjan : Enjeux, efficacité et limites ». In *Revue DELLA/Afrique*, Vol 8 N° 33 Juin 2026, pp. 99-127.
- [19] Lyon, D. (2018). « The culture of surveillance: Watching as a way of life ». In *Polity Press*.
- [20] Malterud, K., Siersma, V. D., et Guassora, A. D. (2016). « Sample size in qualitative interview studies: Guided by information power ». In *Qualitative Health Research*, vol 26, n°13, pp. 1753–1760. Disponible sur : <https://doi.org/10.1177/1049732315617444>. Consulté le 20 décembre 2025.
- [21] Ministère des travaux publics et des transports. (1983). « Abidjan Gbaka : le secteur des transports informels dans la Banlieue d'Abidjan ». *Rapport du BCET*.
- [22] Nissenbaum, H. (2010). Privacy in context: Technology, policy, and the integrity of social life. *Stanford University Press*.
- [23] République de Côte d'Ivoire. (2013). Loi n° 2013-450 du 19 juin 2013 relative à la protection des données à caractère personnel. Disponible sur : https://www.artci.ci/images/stories/pdf/lois/loi_2013_450.pdf. Consulté le 14 juillet 2026.
- [24] République de Côte d'Ivoire. (2024a). Arrêté n° 0099/MTND/CAB du 16 août 2024 modifiant l'arrêté relatif au correspondant à la protection des données à caractère personnel. Disponible sur : <https://www.juristic.ci/wp-content/uploads/2024/11/ARRE%CC%82TE-N%CC%82B00099-MTND-Modifiant-lArre%CC%82te%CC%81-N%CC%82B0611-MPTIC-Potant-definition-du-profil-et-fixant-les-condition-demploi.pdf>. Consulté le 14 juillet 2026.