

# Tiré à part

*NodusSciendi.net Volume 23 ième Mars 2018*



*Volume 23 ième Mars 2018*

**Étude Réunie par**

**Dr. TROH GUEYES Léontine**

**Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY**



ISSN 2308-7676

## Comité scientifique de Revue

BLÉDÉ, *Logbo*, Professeur des Universités, U. Félix Houphouët Boigny, de Cocody-Abidjan

BOA, *Thiéméli L. Ramsès*, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët Boigny

BOHUI, *Djédjé Hilaire*, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët Boigny

DJIMAN, *Kasimi*, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët Boigny

KONÉ, *Amadou*, Professeur des Universités, Georgetown University, Washington DC

MADÉBÉ, *Georice Berthin*, Professeur des Universités, CENAREST-IRSH/UOB

RENOUPREZ, *Martine*, Professeur des Universités, Université de Cadix

SISSAO, *Alain Joseph*, Professeur des Universités, INSS/CNRST, Ouagadougou

TRAORÉ, *François Bruno*, Professeur des Universités, Université Félix Houphouët Boigny

VION-DURY, *Juliette*, Professeur des Universités, Université Paris XIII

VOISIN, *Patrick*, Professeur de chaire supérieure en hypokhâgne et khâgne A/L ULM, Pau

WESTPHAL, *Bertrand*, Professeur des Universités, Université de Limoges

## Organisation

Publication / *DIANDUÉ Bi Kacou Parfait*,

Professeur des Universités, Université Félix Houphouët Boigny, de Cocody-Abidjan

Rédaction / *KONANDRI Affoué Virgine*,

Professeur des Universités, Université Félix Houphouët Boigny, de Cocody-Abidjan

Production / *SYLLA Abdoulaye*,

Maître de Conférences, Université Félix Houphouët Boigny, de Cocody-Abidjan

## Sommaire

- 1- Dr BOGAT Marthe, *De la mise en littérature des territoires et du conflit des savoirs*
- 2- Dr DIALLO Adama, « Analyse de l'information topicale dans le fulfulde du Burkina-Faso »
- 3- Dr DIOUF Pierre Mbid Hamoudi, « La symbolique médico-religieuse de l'eau en Grèce ancienne : mythe et survivances »
- 4- Dr DJANDUÉ Bi Drombé, « El español en Costa de marfil: un presente dinámico y un futuro prometedor »
- 5- Dr DJE Bi Tchan Guillaume, Dr NKEZOK KOMTSINDI Valère, « Croyances irrationnelles et conduites à risques chez les conducteurs de motos-taxis du transport urbain au Cameroun »
- 6- Dr ELLA Edgard Maillard, « Les dictionnaires bilingues au Gabon et la prise en compte des contenus historiques et socioculturels pour un meilleur enseignement des langues locales »
- 7- Dr FARENKIA Bernard Mulo, *L'excuse et la préservation des faces en français parlé au Cameroun*
- 8- Dr GNESSOTÉ Dago Michel, « La représentation de l'humanisme dans le conte africain : l'exemple de « La cruche » dans « Le pagne noir » de Bernard Binlin Dadié »
- 9- Dr GUIRE Inoussa, « L'intégration de l'emprunt lexical en langue koromfe, variante de Mengao »
- 10- Dr MESSIA Rodolphe, Martin Millet, le personnage-écrivain et l'expérience esthétique dans *La Fascination du pire* de Florian Zeller
- 11- Dr NTSAME OKOUROU Franckline, *Un roman au confluent des savoirs : les inscriptions de l'histoire dans la fiction littéraire*
- 12- Dr PAMBO PAMBO N'DIAYE Ange Gaël, *The Mirror Effect in Ernest Hemingway's The Old Man and the Sea*
- 13- Dr TROH GUEYES Léontine, « *L'allégorie du sablier comme métaphore du rapport du réel merveilleux et du merveilleux scientifique* »
- 14- Dr YAO Jackin Simplicie, « Véronique Tadjo et l'exhibition d'une hétérogénéité intertextuelle : l'exemple de *L'Ombre d'Imana , Voyages jusqu'au bout du Rwanda* »

# CROYANCES IRRATIONNELLES ET CONDUITES A RISQUES CHEZ LES CONDUCTEURS DE MOTOS-TAXIS DU TRANSPORT URBAIN AU CAMEROUN

**NKELZOK KOMTSINDI Valère**  
Département de psychologie

LEREP/ FLSH

Université de Douala – Cameroun

**DJE Bi Tchan Guillaume**  
Département de Psychologie

LERISS /UFR-SHS

Université Félix Houphouët Boigny-Côte d'Ivoire

**Résumé :** Le présent travail se propose d'étudier l'influence des croyances irrationnelles sur les conduites à risques chez les conducteurs de moto-taxis de Yaoundé au Cameroun. De façon spécifique, il s'agit d'analyser le lien entre les croyances magico-religieuses, alogiques ou illusoire et les conduites à risques dans le transport urbain par moto-taxis. Les données ont été collectées à l'aide d'un questionnaire auprès de 250 moto-taxis (Bend-skiners) sélectionnés suivant les techniques d'échantillonnage accidentel et boule de neige. Ce questionnaire structuré en échelles de type Likert nous a permis d'évaluer le niveau de perception des croyances irrationnelles et leur influence sur les conduites à risques. Les résultats montrent que les croyances irrationnelles ont une influence sur les conduites à risques des Bend-skiners. Ces résultats ont été discutés sur la base des travaux de P. Sanchez (2009) et de D.R. Kouabenan et al. (2006) portant sur la typologie des croyances et de leur influence sur les comportements humains.

**Mots clés :** Croyances, représentation, anomie et conduites à risques

**Abstract:** The present article suggests to examine the influence of motorcycle-taxis Drivers' irrational faiths on risk behaviors in Yaounde-Cameroon. Specifically, we analyze the link between magico-religious faiths, alogic or illusory faiths and risk behaviors in the public transport by motorcycle-taxis. The data were collected through questionnaire addressed to 250 motorcycles-taxis (Bend-skiners). Those participants were selected according to accidental and snow ball samplings. This questionnaire structured in Likert's scale was used to evaluate the level of perception

of irrational faiths and its' impact on risk behaviors. The results showed that irrational faiths have an influence on Bend-skiners risk behaviors. These results were discussed on the basis of studies of P. Sanchez (2009) and of D. R. Kouabenan and al. (2006) relatives to the typology of faiths and their influences on the human behaviors.

**Keywords:** Faiths, representation, anomy and risk behaviors

## Introduction

Le risque et la sécurité occupent de nos jours une place essentielle dans les différentes activités humaines. Et de fait, ces deux substantifs sont devenus des concepts idéologiques présents dans les discours véhiculés aussi bien par les grandes puissances que par les pays en développement. La prolifération du vocabulaire rattaché à ces notions témoigne de la volonté de l'Homme à vouloir contrôler ou maîtriser « l'incertitude ». C'est ainsi qu'on parle aujourd'hui d'identifier, d'évaluer, de prévenir, de gérer ou de manager le risque pour garantir une certaine sécurité sociale, alimentaire, financière, économique, militaire, urbaine, frontalière, aéronautique, ferroviaire, routière, etc.

S'agissant de la sécurité routière, le Cameroun « excelle » depuis plus de trois décennies par un bilan catastrophique relatif à une insécurité qui est loin de laisser indifférents les pouvoirs publics, les chercheurs et la société civile. Sont incriminés, les infrastructures routières, l'état des véhicules et dans une large mesure, les défaillances humaines. De nombreux camerounais conduisent imprudemment, qu'il s'agisse des automobilistes ou des motocyclistes. La sécurité routière constitue désormais un cheval de bataille pour les pouvoirs publics et un champ d'investigation pour les chercheurs. Ces derniers concourent à la compréhension et à la proposition des solutions pour cerner le problème. C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent article. Il se propose d'apporter un éclairage à la compréhension des comportements à risque dans l'activité de transport par « moto-taxi ».

En effet, l'idée fondatrice de la présente recherche est partie d'un constat fort évident : les conducteurs des motos-taxis ne portent pas de casques de sécurité, comme le prévoit la réglementation. Aussi, les avons-nous questionnés en ces termes : « pourquoi ne vous protégez-vous pas en arborant des casques ? ». Les réponses fournies à cette interrogation étaient : « c'est dieu qui protège » « si ce n'est pas ton jour, rien n'arrivera », « depuis mon village natal, je suis protégé ». Dès cet instant et compte tenu de la nature de ces réponses qui ont vraisemblablement un ancrage socio-anthropologique, nous avons eu la curiosité scientifique d'étudier la nature du lien qui pouvant exister entre les croyances des conducteurs des moto-taxis et leurs

comportements irrationnels, qui constituent désormais une source de conflits patents entre les pouvoirs publics d'une part, les automobilistes et les usagers d'autre part. Les incidents de décembre 2011 au quartier Deïdo à Douala en sont le cliché du malaise, voire du mal-être des acteurs de cette activité mais aussi, du « lobby » qu'ils constituent. En effet, ces jeunes, pour la plupart, se sont transformés en gang et ont tenu tête aux autorités publiques. Il s'en est suivi une décision prise par les populations autochtones de ne plus jamais voir un seul de ces motos-taxis dans ledit quartier, à la suite d'un crime perpétré sur un autre jeune du quartier Deïdo-Douala sur fond de règlement de compte.

Le développement du transport routier urbain par moto-taxis a connu une implosion remarquable au cours des vingt dernières années au Cameroun, concourant ainsi à l'expansion et à la complexification du secteur informel. Plusieurs études s'accordent dans l'identification des facteurs ayant contribué à l'expansion de ce phénomène (R. Fohopa, O. Garro&J.P. Mortelette, 2006 ; P. Kamdem, C. Kaffo, B. Tatsabong&L.M. Diébo, 2007). Mais, c'est surtout avec P. Kamdem, C. Kaffo, B. Tatsabong& L.M. Diébo. (2007) qu'on retrouve énumérées avec précision, les conditions spécifiques dont a bénéficié la diffusion des motos-taxis. Ils évoquent notamment la situation socio-politique des années 1990, ponctuée par les « villes mortes », la fermeture des entreprises de transport intra-urbain présentes dans les villes de Douala et Yaoundé, la recrudescence du chômage à la suite du gel des recrutements et concours administratifs, la dégradation des voiries urbaines rendant inaccessibles plusieurs quartiers aux autos-taxis de ville et enfin les multiples mouvements d'humeur des conducteurs d'autos-taxis de ville. L'entrée sur le marché camerounais de nouvelles marques de motos d'origine asiatique vendues au prix relativement plus bas par rapport aux marques *Yamaha*, *Suzuki*, *Honda*, la multiplication des usines locales de montage, de vente de motos et de pièces détachées ont constitué également un déclic à cette saturation. S'il est évident que le secteur d'activités de transport par moto-taxi recrute, accueille et fournit aujourd'hui du travail à de milliers de personnes par absorption pure et simple de la main d'œuvre (des « sans-qualifications » aux déflatés, des jeunes aux vieux, des analphabètes aux diplômés de l'enseignement supérieur), il est toutefois difficile de donner des statistiques et des caractéristiques fiables de la population qui occupe ce secteur de transport au Cameroun. Cependant, nous pouvons relever avec F. Kengne et A. Metton (2000) et l'Institut National de la Statistique (2002) quelques données qui permettent de penser que l'activité de moto-taxi a considérablement influencé le taux d'occupation de la population active dans le secteur informel. Ainsi, en 1997 par exemple, 8.5% de la main d'œuvre du secteur informel au Cameroun étaient constitués d'individus ayant perdu leur emploi dans les secteurs parapublic et privé modernes et, 17.2% étaient des diplômés de l'enseignement supérieur exerçant leur

premier emploi. Au cours de la même période, 84% de la population active exerçaient dans le secteur informel. Alors que ce chiffre qui excède aujourd'hui le taux de 95% de personnes était de 37% en 1980.

De nos jours, force est de constater que la moto, comme moyen de déplacement, est entrée dans les mœurs camerounaises et ce d'autant plus qu'elle est devenue absolument indispensable dans le secteur des transports en zones urbaine et périurbaine dans nombreuses de nos villes. A en croire M. Bekolo (2007), les deux-roues assurent le transport des personnes pour près de 95% dans les villes secondaires, près de 40% à Douala et environ 30% à Yaoundé. Ce taux avoisine 80% dans les capitales régionales du Grand-Nord (Ngaoundéré, Garoua et Maroua). Dès lors, son utilité ne souffre d'aucun doute car de nombreux travaux (M. Bekolo, 2007 ; P. Kamdem, C. Kaffo, B. Tatsabong & L. M. Diébo, 2007 ; L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet, & M. Sahabana ,2007) ont évoqué les raisons principales pour lesquelles les populations choisissent ce mode de transport pour leurs déplacements (notamment l'enclavement des zones rurales et périphériques des villes, le service de porte à porte, la rapidité, le coût réduit). En même temps, l'activité de moto-taxi permet d'occuper bon nombre de camerounais dans un contexte où le chômage demeure encore important. Ils y trouvent un refuge, où, s'y rabattent en attendant de « trouver mieux ».

A travers le Décret n° 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008, fixant les conditions d'exploitation des motocycles, on peut comprendre que l'une des priorités des pouvoirs publics est de sécuriser cette activité. Mais à regarder de près, cette réglementation, qui vise à protéger à la fois les conducteurs et les usagers, n'est pas respectée. Pourtant, selon l'ancien Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation [(MINATD) (2008 :224)] : « la connaissance des précautions de sécurité n'est pas étrangère aux agents concernés ». S'agit-il d'un refus délibéré de la part des « Bend-skiners » de respecter cette réglementation ? En d'autres termes, comment comprendre que certains conducteurs de motos-taxis puissent être aussi indifférents à toutes les mesures de sécurité qui contribuent à une bonne santé ou à les maintenir en vie ? Ces questionnements ont indubitablement déterminé notre intérêt à investiguer sur l'une des thématiques majeures de l'heure : la sécurité routière. C'est pourquoi, nous pensons que l'imprudence, l'inconscience, l'incivisme qui caractérisent les « Bend-Skiners » peuvent aussi trouver une explication dans le registre de la psychologie, de l'anthropologie et de la sociologie. Au demeurant, nous privilégierons pour la compréhension et l'explication des conduites dangereuses dans ce mode de transport urbain par motocyclette, les théories psychosociales, bien que cette activité, qui se trouve au centre de nombreuses explications causales, implique que l'on l'aborde sous un angle transversal ou systémique. Par ailleurs, il serait utile de comprendre, pourquoi, certains moto-taximen résistent au changement et

adoptent des comportements répréhensibles, qu'ils ne modifient pas nonobstant l'existence d'une réglementation.

De ce fait, la principale interrogation qui constitue le fil d'Ariane de cette recherche est la suivante : *les croyances irrationnelles favorisent-elles les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxis ?* Autrement dit, les croyances magico-religieuses, alogiques ou illusoire expliquent-elles les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxi ? Il s'agit, dans la présente étude, d'analyser les conduites de sécurité routière des Bend-Skineurs en relation avec les croyances alogiques, illusoire et magico-religieuses.

Sur le plan psychologique, la croyance est en rapport avec la personnalité et elle peut évoquer la confiance en soi ; ce qui peut déterminer certaines attitudes devant des situations précises. La psychologie cognitive s'est appropriée cette notion pour examiner chez l'individu non seulement l'objet de la croyance, mais surtout la manière dont celle-ci opère sur la pensée et détermine la conduite globale de l'individu. La définition que proposent D. R. Kouabenan et al. (2006 :299) met en évidence cette liaison, en désignant la croyance comme : « *La manière dont un individu perçoit une situation ou un événement en relation très souvent à la manière dont il perçoit ses propres capacités à y faire face* ». Cela renvoie aussi à sa représentation de cette situation ou de cet événement ; c'est aussi le processus par lequel on donne du sens aux événements et aux choses. Selon Wyer et Albarracin, cités par D.R. Kouabenan (2008), les croyances sont des estimations de la probabilité qu'une connaissance acquise sur un référent soit correcte, ou, qu'un événement ou un état se produise ou encore qu'une affirmation soit **vraie**. Ainsi, la typologie de croyances que propose D.R. Kouabenan (op.cit.) nous semble appropriée pour répondre de la réalité des faits dans le transport par moto-taxi à Yaoundé. Cette typologie résume et englobe celle proposée par Boudon cité par P. Sanchez (2009). Elle constitue donc les dimensions opérationnelles de notre variable indépendante dans la logique de comprendre et d'expliquer la relation entre les croyances irrationnelles et les conduites à risque : *il s'agit des croyances magico-religieuses, alogiques et illusoire*. Les croyances magico-religieuses renvoient à l'adhésion d'un sujet, à la manière dont il perçoit une situation ou un événement comme inhérent ou dépendant de la volonté d'une divinité, des forces occultes, d'un être suprême. Les croyances alogiques, étranges ou paranormales stipulent de la part de l'individu, une incohérence, une absence de logique et de respect des normes ou des règlements en vigueur. Les croyances illusoire, quant à elles, renvoient aux biais ou distorsions observées dans la perception des risques. Elles reflètent les tendances des individus à mésestimer leurs capacités face à une situation ou à un événement. Elles sont généralement présentes dans les conditions liées à la conduite et aux accidents (biais de supériorité, biais de contrôle, illusion d'invulnérabilité). **Les** orientations



théoriques sont celles de L. Festinger (1954) sur la dissonance cognitive, de l'anomie sociale d'E. Durkheim, de Moscovici sur l'influence sociale et d'A. Bandura sur l'apprentissage social.

Pour L. Festinger (1957), les individus ajusteraient *a posteriori* leurs opinions, croyances et idéologies au comportement qu'ils viennent de réaliser. Ainsi, si habituellement, nous nous attendons à ce que l'Homme soit un être rationnel qui agit sur la base de ses convictions, ici, le lien est inversé. L'Homme justifie après coup son comportement en ajustant ses convictions à ce comportement. Les différentes cognitions peuvent entretenir entre elles trois types de relations : la dissonance, la consonance et la réduction.

Rapportant cette théorie au phénomène étudié dans le présent travail, on peut comprendre que les motos-taximen, parce qu'évoluant depuis de nombreuses années sans être assujettis au respect de la réglementation, sans être contraints à remplir les conditions légales nécessaires pour l'exercice de la profession ainsi que les mesures de sécurité adéquates visant à protéger à la fois le conducteur et les passagers, auraient été conditionnés à adopter, en lieu et place des « bonnes pratiques » ou des « pratiques normales » des comportements à risque. Ils éprouveraient de ce fait de grandes difficultés à les modifier. Ce qui expliquerait le rejet de l'application des normes établies. Cette réaction est donc consécutive à l'état de dissonance découlant de l'idée selon laquelle les conducteurs de motos-taxis savent qu'ils exercent leur activité sans avoir besoin de se protéger ou d'avoir toutes les pièces requises, même comme il leur est exigé de disposer d'un ensemble de pièces et d'accessoires pour pouvoir exercer cette profession. Ceci entraîne, certainement, un coût financier important qu'ils disent ne pas avoir et ils s'engagent de ce fait dans le comportement qui leur coûte d'apparence bon marché ou qui leur est profitable.

Cependant, la théorie de la dissonance ne permet pas d'expliquer l'ensemble des faits observés dans l'activité. En effet, nous avons observé que, selon les quartiers, on pouvait dénombrer quelques conducteurs portant des casques de protection. La théorie de l'influence sociale apporte des connaissances qui permettent de comprendre cette situation. Comme le souligne Moscovici(1984), les phénomènes d'influence sont au cœur de toutes les relations d'un individu à l'autre et de l'individu au groupe dont il fait partie. Le phénomène des motos-taxis que nous étudions met en interrelation les individus qui les conduisent, le groupe que constituent les usagers et la société. L'influence sociale recouvre tout ce qui produit un changement de la conduite, en vertu d'une relation dynamique entre les pressions dominantes dans un contexte donné et l'adaptation des individus.

L'influence sociale nous fait comprendre qu'en l'absence de toute norme, les individus ont tendance à créer une norme à laquelle le groupe se conforme. Par

ailleurs, lorsque les normes établies n'ont pas assez de puissance et d'impact, la conduite des individus n'est pas régie par celles-ci. C'est le constat qui est fait dans le mode de transport urbain par moto-taxi. En effet, au départ, les individus qui se sont lancés dans cette activité, ont eux-mêmes créé ce qu'il convient d'appeler « leur norme ». Par la suite, l'élaboration des lois par les autorités administratives n'a pas été suivie par des mesures fortes pour leur application. Les moyens n'ont pas été mis en œuvre pour assurer le respect des lois. D'où l'impression d'une absence de normes dans cette profession, que l'on observe à travers notamment la violation de règles de circulation et de sécurité.

La minorité psychologique ici est constituée d'individus qui adoptent plus ou moins des comportements de sécurité et la majorité psychologique est, quant à elle, constituée de ceux-là qui font fi des mesures de sécurité et qui ne s'y conforment pas. L'influence sociale place l'individu dans une position prépondérante. L'anomie trouve ici son origine ou sa source en l'individu. Par contre, la théorie de l'anomie dans l'approche durkheimienne place l'individu au cœur du système social.

L'anomie constitue une absence ou une insuffisance de régulation des comportements, qui s'observe notamment dans les périodes de crises sociales ou chez les individus connaissant des trajectoires de forte mobilité (sociale ou géographique). Utilisée par E. Durkheim (1897) pour désigner en premier lieu l'absence ou l'insuffisance de réglementation permettant d'assurer la coopération entre les différentes fonctions sociales spécialisées, l'anomie se traduit par des crises économiques, des conflits de classe, la perte d'unité de la science. E. Durkheim associe à l'anomie l'idée d'une insuffisante réglementation sociale des aspirations individuelles. L'auteur se fonde sur la thèse objectiviste et centrale de l'anomie. A ce niveau, on se rend compte que ce n'est pas à la personne (le sujet) qu'il faut attribuer le qualificatif, mais au fait social. On passe d'une « maladie de l'homme » à un « état maladif ». La notion diffère, il ne s'agit pas de trait de personnalité, mais de contraintes extérieures s'imposant aux individus. Selon la vision objectiviste, l'acte anémique trouve son origine dans le système social. L'anomie résulte donc d'un défaut ou d'une carence d'adaptation ou encore de régulation au sein d'un système social en transformation. C'est l'absence ou l'insuffisance de réglementation sociale dans les relations qui crée cet état anémique.

Reprenant ce mode d'approche objectiviste de la notion d'anomie, R.K. Merton (1938) a construit des typologies d'adaptation individuelle à l'ordre social. Le type d'adaptation anémique résulte dans ce schéma d'un déséquilibre entre une forte valorisation des buts à atteindre et une faible définition normative des moyens utilisables pour les atteindre. Ainsi, Merton considère-t-il que l'anomie est liée au fait que si tous les individus adoptent la même finalité dans leurs actes, ils peuvent voir leurs aspirations freinées par l'impossibilité dans laquelle ils se trouvent d'adopter

des moyens licites pour y arriver. Contrairement aux thèses subjectivistes, l'anomie n'est plus ici le fait d'un non-respect des règles mais plutôt de leur caractère inadapté. Le sujet n'est pas pris en faute de dépassement des normes, mais il est contraint par son environnement social et culturel. L'anomie est symptomatique de l'imperfection de la « conscience collective ». Les passions étant illimitées chez l'individu, il est nécessaire qu'une force régulatrice, qui lui soit extérieure, vienne poser les bornes de son action. Ce rôle modérateur doit être joué par la société, que l'individu reconnaît et légitime pour qu'il soit efficace.

À la lumière de cette théorie, nous comprenons que l'adoption des comportements à risque, le non-respect des mesures de sécurité par le conducteur de mototaxi résulte de l'absence, mais surtout des faiblesses dans la régulation des comportements de ces derniers. En effet, de telles faiblesses seraient observées comme pis-aller à l'exode rural massif, au chômage des jeunes et à la pauvreté. C'est ainsi qu'un jeune venu du village où il a passé toute son adolescence, peut arriver en milieux urbains (Douala, Yaoundé) et se mettre à circuler en moto-taxi sans un permis de conduire et ignorant toutes les règles de conduite. La population jeune et même adulte, dans une large mesure, s'évertue à pratiquer des activités génératrices de revenus pour survivre. Ainsi, certains n'hésitent pas à se lancer dans cette activité de moto-taxi sans toute autre forme de procédure, foulant au pied les conditions requises pour sa pratique.

L'environnement social joue nécessairement un rôle dans l'apprentissage. La conception développée par A. Bandura (1980), dont les concepts de bases sont l'observation et l'imitation, accorde une place essentielle aux manifestations de la personnalité face aux situations d'apprentissage. Ce ne sont plus seulement les fonctions mentales de représentation, de raisonnement qui sont prises en compte, mais l'ensemble des formes de la vie affective et de la volonté. L'apprentissage est examiné dans ses rapports avec les attitudes, l'attention, la motivation, les croyances, les opinions et les projets.

Pour A. Bandura (op.cit.), l'être humain n'est plus seulement un jouet de l'environnement mais un individu possédant un système de contrôle qui prévaut sur une réponse comportementale face à un stimulus. Il élabore ainsi les principes directeurs de sa théorie en ces termes : la conséquence de la réponse (telle que la récompense ou la punition) influence la probabilité de la reproduction du même comportement dans une situation donnée; les être- humains apprennent par observation et imitation. De plus, ils peuvent apprendre en participant personnellement à cet apprentissage. On donnera le nom d'apprentissage vicariant à ce type de comportement; les individus ont tendance à modeler leurs comportements en observant les personnes auxquelles ils peuvent s'identifier. L'auteur pense que l'imitation consiste pour un sujet donné, à utiliser l'expérience

d'un autre, c'est-à-dire observer son comportement et les conséquences qui en résultent. Une telle démarche suppose attention, rétention, reproduction et motivation, quatre sous-fonctions qui gouvernent l'apprentissage par observation. Ces sous-fonctions sont mises en place à travers l'expérience vicariante, la référence aux modèles et l'expérience active de maîtrise.

L'apprentissage vicariant pourrait correspondre, dans un contexte scolaire et pour simplifier, à ce que l'enfant peut apprendre en marge du discours du maître proprement dit, en regardant faire et en écoutant ceux qui savent faire (modèle) ou en train d'apprendre ou encore par extension, en analysant la production de ceux qui savent faire. Profiter de l'expérience des autres est une façon extrêmement courante d'apprendre. Le renforcement n'est pas alors directement applicable aux comportements de l'apprenant, mais à des comportements que celui-ci observe. L'expérience vicariante, c'est-à-dire l'opportunité de pouvoir observer un individu similaire à soi-même exécuter une activité donnée, constitue une source d'information importante influençant la perception d'auto efficacité. Une grande quantité de modelage psychologique survient dans les réseaux quotidiens d'association. Les personnes ou congénères (adultes, pairs...) avec lesquelles on est régulièrement associé, par choix ou par obligation, déterminent les compétences, attitudes et orientations motivationnelles qui seront fréquemment observées.

Par ailleurs, A. Bandura (op.cit.) affirme, pour se démarquer des thèses béhavioristes des anglo-saxons, que le fait de pouvoir apprendre par observation rend en effet les individus capables d'acquérir des comportements ou des savoir-faire sans avoir à élaborer graduellement par un processus d'essais et d'erreurs.

Enfin, A. Bandura (2003) affirme que les expériences actives de maîtrise constituent la source la plus influente d'informations sur l'efficacité parce que ce sont elles qui démontrent le plus clairement que la personne peut rassembler ce qui est nécessaire pour réussir. En rapprochant cette théorie de notre étude, on retient que les comportements de certains moto-taximen vis-à-vis de la sécurité sont influencés non seulement par l'environnement dans lequel ils évoluent, mais aussi par leurs caractéristiques personnelles. Par observation et imitation de leurs pairs qui travaillent comme *motomen*, certains individus ont ainsi appris à conduire sans passer par une formation à l'auto-école; ils ont appris à ne nullement prendre en considération le respect des normes dans ce secteur d'activité. Ces individus, à travers le sentiment d'efficacité personnelle qu'ils ont certainement développé, se croient à l'abri de danger, quand bien même ils ne prennent pas de mesures de sécurité pour limiter les risques. Par conséquent, l'incivisme, la prise de risque, le goût du risque, l'adoption des comportements anormaux ne peuvent être que la résultante d'un apprentissage social.

## 1. Méthodologie

En guise de rappel, notre étude porte sur les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxis. Elle vise à analyser ces conduites en relation avec les croyances irrationnelles que sont les croyances alogiques, illusoire et magico-religieuses. Dans cette partie réservée à l'aspect méthodologique, les points développés sont relatifs aux participants, à l'instrument de collecte des données, aux procédures d'enquêtes et de passation de questionnaire et enfin aux outils d'analyse et de traitement des données.

### 1.1. Participants

Les Bend-skiners sont estimés, pour la ville de Yaoundé, à 600 000 (Ministère des Transports, 2017). C'est de cette population que nous avons sélectionné les participants à l'étude. La constitution de cet échantillon s'est faite suivant deux stratégies d'échantillonnage non-probabiliste, la technique d'échantillonnage accidentel ou de convenance et la technique d'échantillonnage boule de neige. La première technique a consisté à interroger les premières personnes rencontrées et qui appartiennent à la population d'étude. Le choix de cette stratégie est tributaire de l'absence d'une base de données fiables de Bend-Skiners par Arrondissement par exemple, où l'on pourrait les rencontrer. Le choix de la seconde stratégie obéit au fait que nous pensions au départ que les moto-taximen seraient totalement ouverts et disposés à répondre à notre questionnaire. Hélas ! Il a fallu trouver une autre stratégie qui consiste à nous rapprocher de l'un d'entre eux ; le convaincre du caractère essentiellement scientifique de la recherche, et c'est ce dernier qui sert de courroie de transmission des questionnaires à ses compères, et ainsi de suite jusqu'à ce que le nombre de questionnaires soit couvert. Le nombre de participants interrogés, qui est arrêté à 250 personnes, s'est fondé sur la table d'estimation de la taille de l'échantillon de F. Dépelteau (2011). Les individus interrogés sont de sexe masculin, âgés 18 ans au moins. Cet âge correspond à l'âge légal pour obtenir un permis de conduire de catégorie « A », autorisant la conduite d'un motocycle. Ils presque tous lettrés ; ils savent lire et écrire.

### 1.2. Instrument de collecte des données

Le questionnaire de notre recherche a été élaboré suivant les modèles de mesure des attitudes de type Likert (méthode de Likert) et d'Osgood, Suci et Tanenbaum (différenciateur sémantique). Ce choix des mesures d'attitude obéit à la logique que précisent C. Gagné et G. Godin (1999 : 6) selon laquelle : « *La majorité des études utilisant la théorie du comportement planifié font appel au différenciateur sémantique pour mesurer l'attitude envers le comportement. La méthode de Likert*

*s'avère quant à elle fort utilisée pour mesurer les croyances et les construits cognitifs comme la norme subjective, la perception du contrôle et l'intention. »*

Notre questionnaire de recherche est composé de 5 rubriques :

- *L'identification* : constituée des questions relatives aux caractéristiques sociodémographiques (sexe, âge, niveau d'étude, situation matrimoniale, expérience professionnelle, ...) et ethnosociologiques (appartenance religieuse, région d'origine ou ethnie, ...);
- *la croyance magico-religieuse* : composée d'items nous permettant de connaître l'opinion et/ou la position de l'enquêté par rapport aux pratiques religieuses et magiques dans son activité ;
- *la croyance alogique* : cette rubrique présente des items permettant de déceler l'anomie, l'absence de rationalité, les attitudes d'approbation ou de désapprobation de l'entourage de l'enquêté vis-à-vis de sa conduite dans le métier ;
- *la croyance illusoire* : avec des items dont l'objectif est de vérifier si des biais perceptifs transparaissent pendant l'exercice de l'activité de l'enquêté, à savoir la conduite de moto-taxi ;
- *la conduite à risque* : dont les items permettent d'avoir l'opinion et la position du participant sur les mesures de sécurité respectées ou pas, propres à leur activité.

Pour les 4 dernières rubriques, les questions sont posées de telle manière les participants répondent sur une échelle de type Likert.

### **1.3. Procédure d'enquête**

Cette recherche est de type exploratoire. Notre démarche se veut inductivo-hypothético-déductive. Par ailleurs, la planification de notre enquête a consisté d'abord, en un travail de prospection pour identifier les grandes zones de regroupement des moto-taximen dans la ville de Yaoundé. Cette identification nous a été utile lors de l'étape de pré-enquête et de l'enquête définitive. Ainsi, pouvons-nous affirmer, à l'observation, que les quartiers tels que "Mendong", "Ngouso", "Mimboman", "Essos", "Obili", "Damas", "Ekounou", mais aussi "Ngoa-Ekéle (bonamoussadi)", "Byem-assi", "Melen" et "Emana" sont des grands pôles de rassemblement des « Bend-Skineurs ». Ensuite, cette étape a permis de nouer des contacts avec ces conducteurs. Ces contacts nous ont permis de nous faire accepter par la population des enquêtés au moment de l'administration du questionnaire d'autoévaluation. Les participants étant pour leur grande majorité des lettrés, la passation des questionnaires s'est effectuée sans un souci de compréhension des questions. Mais, à cause de leur mobilité permanente, nous avons opté pour le pied de grue. Dès que nous étions en présence d'un groupe de Bend-Skiners accessibles et disposés, nous leur remettons le questionnaire d'autoévaluation et le matériel

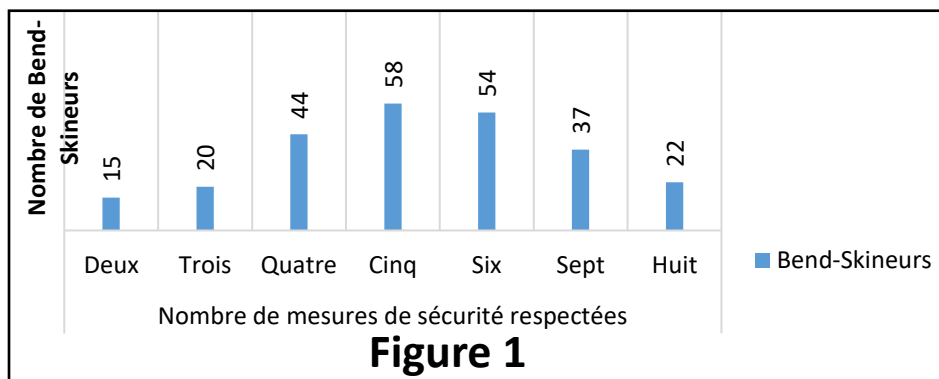
nécessaire pour cocher les cases à partir desquelles ils se positionnent et signifient leurs pronostics.

#### 1.4. Outils d'analyse des données.

Les variables à l'étude étant mesurées sur une échelle de type Likert, elles se présentent sous les formes nominales. Il s'agit de comparer les fréquences des pratiques routières observées chez les Bend-Skineurs d'une part et d'autre part, les fréquences de leurs croyances. Les fréquences étant indépendantes les unes des autres, nous avons opté pour le test de khi deux de Pearson, pour des échantillons indépendants.

## 2. Résultats

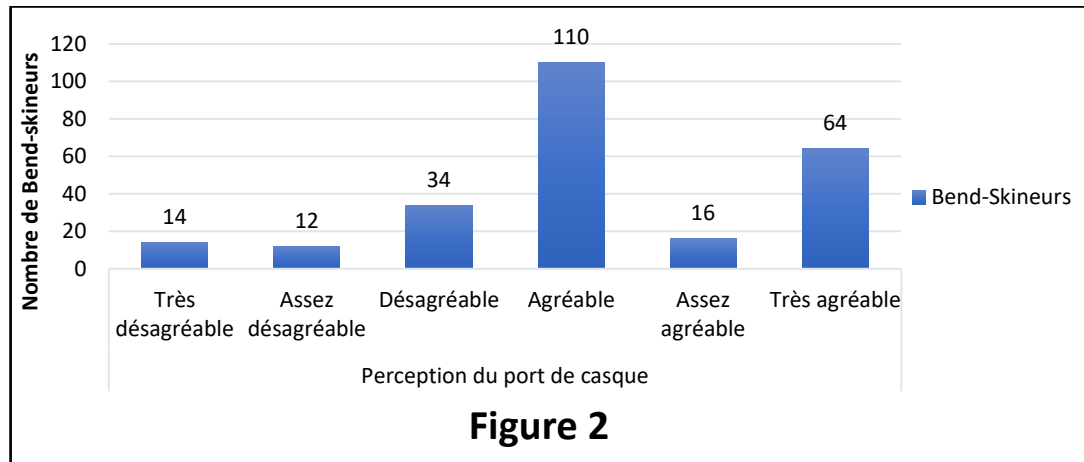
### 2.1. Pratiques des mesures de sécurité par les Bend-Skineurs



La figure ci-dessus montre que seuls 22 Bend-Skineurs respectent les 8 mesures de sécurité routière que nous leur avons présentées, et qui sont aussi importantes les unes les autres. La fréquence de Bend-Skineurs la plus élevée (58) correspond au respect de seulement 5 mesures de sécurité. Dans la pratique de leur profession, nous relevons une différence significative entre les Bend-Skineurs quant au respect des mesures de sécurité ( $\chi^2 = 49.43$  ;  $p \leq .05$  ; significatif). La majorité des Bend-Skineurs ne respectent pas les mesures de sécurité. Ces résultats confirment non seulement nos prévisions, mais confortent également les observations quotidiennes de quiconque vit à Douala, Yaoundé...

Parmi ceux qui ne respectent pas la totalité des mesures de sécurité, nous avons observé le non-port de casque de protection. Cela nous a amené à interroger les participants à propos de leur rapport avec le casque de protection.

## 2.2. Perception du port de casque

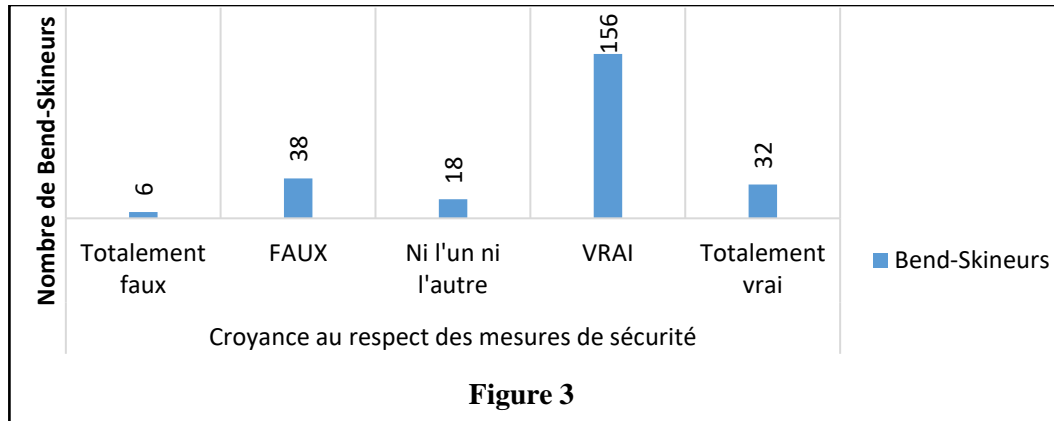


Au regard de la figure 2, il ressort que les Bend-Skineurs ressentent différemment le confort du port de casque. Les différences entre les perceptions du port de casque sont significatives ( $X^2 = 180.77$  ;  $p \leq .05$  ; significatif). Plus des 2/3 (190 de participants) trouvent agréable de porter le casque pendant la conduite de moto. Dans ce cas, pourquoi les Bend-Skineurs ne le portent-ils pas pendant leurs activités ? Pour comprendre ces comportements d'insécurité, nous nous sommes interrogés à propos d'un certain nombre de connaissances partagées par les Bend-Skineurs, et qui les confortent dans leurs pratiques. Ce sont les croyances partagées par les Bend-Skineurs, et qui se rapportent aux croyances alogiques, illusoires et magico-religieuses.

## 2.3. Croyances alogiques

A la proposition, « Vous exercez votre profession sans mesure de sécurité », voici les réponses des participants :

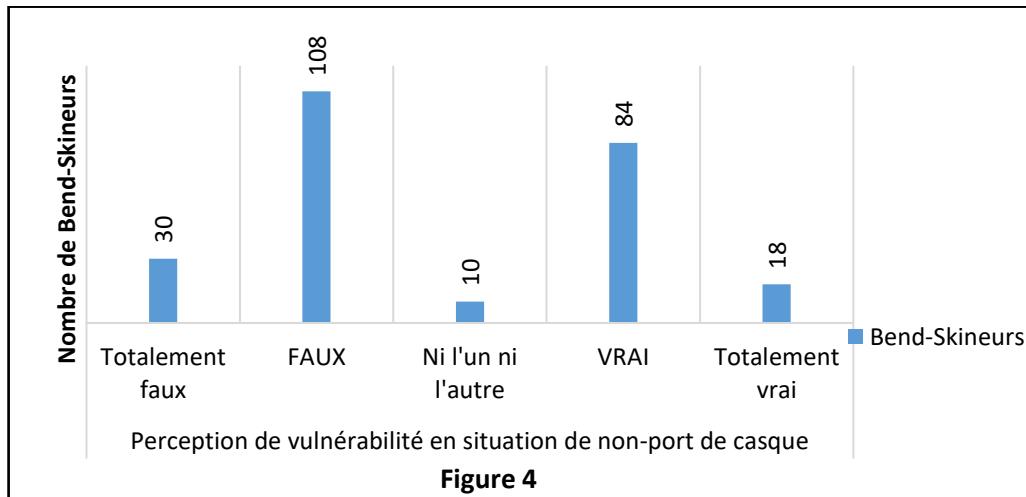




Les croyances des participants se distribuent en 5 modalités. La modalité « Vrai » a la fréquence la plus élevée. Les différences entre les fréquences de ces modalités sont significatives ( $X^2 = 296.88$  ;  $p \leq .05$  ; significatif). Plus de  $\frac{3}{4}$  de participants croient qu'ils respectent les mesures de sécurité.

#### 2.4. Croyances illusoires

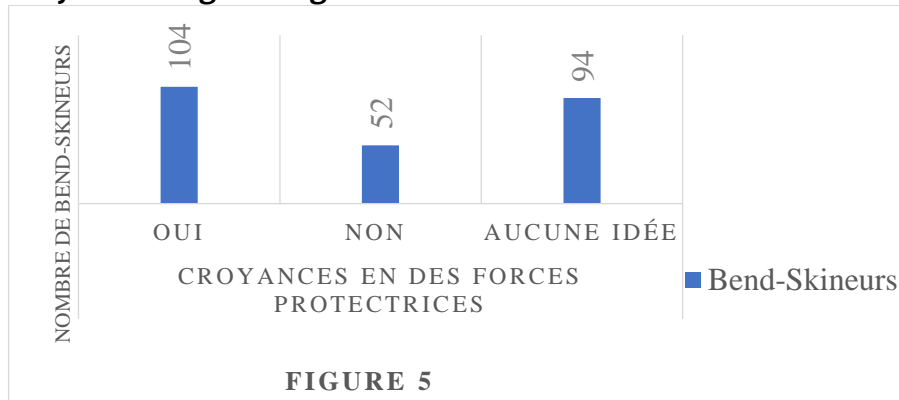
A la proposition, « Vous vous sentez inquiet lorsque vous conduisez sans casque », voici les réponses des participants :



La figure 4 montre que la perception de vulnérabilité dans la conduite de moto sans casque de protection est variable chez les Bend-Skineurs. Ils diffèrent significativement relativement à cette perception de vulnérabilité ( $X^2 = 150.88$  ;  $p \leq .05$  ; significatif). Plus de la moitié des interviewés ne se sentent pas inquiets de conduire les motos sans casque de protection. D'où provient cette assurance en une

sécurité en dehors des mesures de sécurité? Pour répondre à une telle préoccupation, nous avons interrogé les participants quant aux croyances magico-religieuses.

## 2.5. Croyances magico-religieuses



À l'analyse de la figure 5, on peut observer que les croyances magico-religieuses varient chez les participants. La fréquence des Bend-Skineurs qui croient en des forces protectrices est significativement supérieure à celle des Bend-Skineurs qui n'y croient pas ( $X^2= 18.37$  ;  $p\leq .05$  ; significatif). Dans la pratique de leur profession, les Bend-Skineurs croient que leur sécurité est assurée par des forces surnaturelles. Il s'agit de croyances magico-religieuses.

## 3. Discussion

L'objectif de la présente étude est d'analyser les conduites à risque observées chez les Bend-Skineurs. L'analyse est faite en relation avec trois types de croyances que se partagent les Bend-Skineurs dans la pratique de leur profession.

Les résultats auxquels nous sommes parvenus montrent que, dans la pratique de leur profession, les Bend-Skineurs n'observent pas les mesures de sécurité. Entre autres mesures, ils sont plus nombreux à pratiquer la profession sans casque de protection, quand bien même ils ne trouvent pas inconfortable de le faire.

Pour rappel, nous voulons souligner qu'à l'heure actuelle au Cameroun, le transport par moto-taxi est une activité relevant du secteur informel. Dans ce secteur, il y a une faible réglementation des comportements des acteurs. En outre, la plus part des Bend-Skineurs sont des déscolarisés ou des étudiants qui ont marqué un arrêt dans leurs études, et qui sont en quête d'emplois formels. Les exigences de l'adaptation en milieu urbain amènent cette frange de la population à s'engager dans cette activité de transport. Cette activité constitue une activité très importante pour ces jeunes, même si elle représente un tremplin pour les uns (Etudiants en quête d'emploi formel) ou un plein emploi pour les autres (Déscolarisés). Dans tous les cas,

ces jeunes engagés dans l'activité de moto-taxis subissent pour la plus part d'énormes pressions sociales. Ces pressions sociales, combinées à la faible réglementation du secteur d'activité, favoriseraient des situations anomiques dans ce secteur, où chaque Bend-Skineur se concevrait une norme de sécurité, en référence aux expériences individuelles acquises au cours de l'exercice de la profession. C'est ce sens que, suivant une approche objectiviste, R. K. Merton (1938) appréhende la notion d'anomie. Pour lui, l'anomie procéderait d'un déséquilibre entre un niveau élevé de valorisation des buts à atteindre et une faible définition des voies réglementaire à suivre pour les atteindre. En situation anomique, les comportements sont considérés normaux lorsqu'ils sont produits par des individus identifiés comme des modèles. C'est le processus d'apprentissage social (A. Bandura, 2003) qui, en l'absence de normes contraignantes, est plus efficace dans la construction de norme de fonctionnement d'un groupe.

Les Bend-Skineurs auraient appris à fonctionner conformément aux normes de sécurité perçues de leur corporation, lesquelles normes seraient différentes de celles définies par l'Etat camerounais. D'où les écarts entre les pratiques des mesures de sécurité adoptées par les Bend-Skineurs et les normes de sécurité en vigueur. En effet, à la proposition, « Vous exercez votre profession sans mesure de sécurité », plus de  $\frac{3}{4}$  des Bend-Skineurs interrogés répondent par « Vrai ». Ce qui laisserait penser que les Bend-Skineurs sont suffisamment conscients des risques qu'ils encourent en ne se conformant pas aux mesures de sécurité. Mais, lorsqu'on leur demande, « A quelles mesures de sécurité vous référez-vous pour répondre », ils mentionnent « Le port de casque de protection ». La majorité des Bend-Skineurs réduisent les mesures de sécurité au port du casque de protection. Pour eux, lorsqu'ils ont porté le casque de protection, ils sont conformes aux mesures de sécurité routière. Cette conception de la sécurité routière nous semble tellement restrictive que nous la qualifions d'alogique. Cette conception s'apparente à une croyance dans la mesure où les Bend-Skineurs ne semblent pas percevoir, ni même apprécier à leur juste niveau les risques liés aux autres mesures de sécurité telles que l'état de leurs moto, le port de gilet, le permis de conduire, etc. Cela paraît une distorsion dans les perceptions de risques routiers. C'est dans ce sens que Boudon cité par P. Sanchez (2009) qualifie les distorsions perceptives de croyances alogiques ou illusoire. En réduisant les mesures de sécurité au port de casque de protection, les Bend-Skineurs se croiraient capables de faire face aux risques pouvant procéder des autres aspects de la sécurité routière. Il s'agirait d'une croyance alogique.

Cette croyance alogique est tellement bien consolidée que lorsqu'on demande aux Bend-Skineurs si, « oui » ou « non », ils sont inquiets quand ils conduisent sans casque de protection, on observe des différences significatives dans leurs réponses. En effet, plus de la moitié des Bend-Skineurs interrogés répondent par la négative à

cette préoccupation. Ils rapportent n'éprouver aucune peur particulière quand ils conduisent la moto sans casque de protection. Il y a chez eux une forme de sous-évaluation du risque. Par exemple, pour la majorité des participants, l'expérience de la conduite moto et surtout la chance sont des facteurs importants pour être à l'abri d'accidents. Dans ce cadre, N. D., un Bend-Skineur soutient : « *Même avec le casque, en cas d'accident, on peut mourir. Je pense que si on est prudent, avec la chance, on peut s'en sortir* ». Les observations de la présente étude confortent ainsi celles de D. R. Kouabenan et al. (2006) et de P. Sanchez (2009). Il y a chez les Bend-Skineurs une tendance à se croire plus habiles, plus aptes à faire face aux risques. Il y a également chez eux une tendance à croire en l'occurrence plus probable d'événements positifs dans la pratique de leur profession.

En mentionnant le vocable de chance, les participants se réfèrent en général au surnaturel. Nous avons relevé au cours de la présente étude une fréquence significativement plus élevée de Bend-Skineurs qui se réfèrent à Dieu, aux forces surnaturelles ou à leurs ancêtres pour leur sécurité. En fait, pour ces derniers, quel que soit le nombre de mesures de sécurité, elles ne suffisent pas pour un prévenir un accident, ou pour être épargnés d'accident. Seul Dieu les protège dans les situations d'accidents. En conséquence, il n'est pas rare de les voir porter des objets contrephobiques tels que les amulettes, qu'ils qualifient de porte-bonheur, les chapelets. 104 des 250 Bend-Skineurs interrogés croient en la protection par ces objets contrephobiques. Ces croyances magico-religieuses ont des influences aussi importantes que, munis des objets contrephobiques, les Bend-Skineurs sont plus nombreux à manifester qu'ils n'éprouvent pas de peur à exercer leur profession sans mesures de sécurité formelles. Les comportements de non-respect des mesures de sécurité observés chez les Bend-Skineurs seraient corrélés aux représentations qu'ils ont des risques d'accidents. Autrement dit, les comportements à risque et de non-protection des conducteurs de moto-taxis seraient liés à la manière dont ils se représentent la survenue d'un accident. Pour eux, l'occurrence ou non d'un accident est l'œuvre ou la volonté d'une divinité. De ce fait, pendant que nous pensons qu'ils ne sont pas protégés, pour eux, ils le sont à travers les objets contrephobiques qu'ils portent, et qui représentent les divinités auxquelles ils croient. Comme nous pouvons l'observer, la perception des risques routiers chez les Bend-Skineurs comporterait des facteurs structurants, notamment leurs croyances en des divinités. Ces croyances en des divinités renforceraient les illusions dans leur perception de risques. Il apparaît ainsi une consolidation des analyses faites par D. R. Kouabenan (2006) en ce qui concerne les biais dans la perception des risques routiers. Concernant la présente étude, ces croyances seraient si fortes que les Bend-Skineurs sous-évalueraient les dangers qu'ils encourent en exerçant leurs activités professionnelles sans respecter les mesures de sécurité formelles. Cela conforte les observations de D. R.

Kouabenan(2001) se rapportant à la relation entre la culture, la perception des risques et l'explication des accidents.

### Conclusion

L'activité de mototaxis, l'une des problématiques au centre des préoccupations gouvernementales, a été l'objet de la présente étude. Les observations faites à propos des comportements de Bend-Skineurs confirment les observations courantes. La majorité des Bend-Skineurs ne respectent pas les mesures de sécurité formelles. À l'analyse de leurs comportements, il ressort qu'il s'agit d'un phénomène de groupes sous-tendu par des apprentissages sociaux. Les moins anciens sont influencés par les pratiques des plus anciens dans la profession. À la base de ces comportements à risque, nous avons, au cours de la présente étude, identifié des croyances magico-religieuses, normatives et illusoires. Chaque Bend-Skineur, en se référant aux comportements des autres Bend-Skineurs, se croit conforme aux mesures de sécurité. À l'instar de leurs collègues, ils ne se sentent pas en insécurité, car assurés par les forces surnaturelles auxquelles ils croient. Et de fait, le non-respect des mesures formelles de sécurité semble être la référence, et donc pratiquée par la majorité des Bend-Skineurs. *In fine*, nous pensons que les campagnes visant les changements de comportements des Bend-Skineurs, les programmes de sensibilisation et de prévention des risques routiers pourraient intégrer les résultats de la présente étude. Cela pourrait, au demeurant, favoriser une plus grande portée de leurs actions.

### Bibliographie

- BANDURA, Albert, 1980, *L'apprentissage social*, Bruxelles: Mardaga.
- BANDURA, Albert, 2003, *Auto-efficacité le sentiment d'efficacité personnelle*, Bruxelles : De Boeck.
- BEKOLO, Minkoumou, 2007, *Circulation des piétons et des deux roues: Cas du Cameroun*, Document pdf repéré à [www.piarc.org](http://www.piarc.org) visité le 01/02/2017 à 19h17min.
- DECRET n° 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008
- DEPELTEAU, François (2011), *La démarche de la recherche en science humaines : de la question de départ à la communication des résultats*. Bruxelles: De Boeck.
- DIAZ, Olvera Lourdes, PLAT, Didier, POCHET, Pasca l& SAHABANA, Maïdadi, 2007, *La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara*, XLIII<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLF, Grenoble-Chambéry 11, 12, 13 Juillet. Document pdf repéré à [www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/diaz\\_olvera.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/diaz_olvera.pdf) visité le 01/2/2017 à 18h48min.
- DURKHEIM, Emile, 1897, *Le Suicide : Étude de sociologie*, Paris, Félix Alcan.

- FESTINGER, Léon, 1954, A theory of social comparison processes, *Human Relations* 7:117- 140.
- FESTINGER, Léon, 1957, *A Theory of Cognitive Dissonance*, Stanford, Stanford University Press.
- FOHOPA, Rémon, GARRO, Olivier & MORTELETTE, Jean-Paul, 2006, *L'emploi et la formation au Cameroun, L'enquête « génération 2000 »*, Yaoundé : Edition proximité.
- Institut National de la Statistique, 2002, Conditions de vie des populations et profil de pauvreté au Cameroun en 2001, *Rapport principal de l'ECAM II*.
- KAMDEM, Pierre, KAFFO, Célestin, TATSABONG, Basile & DIEBO, Louis-Marie, 2007, *L'intégration des motos-taxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de L'Etat : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne*. Document pdf repéré à [www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/kamdem.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/kamdem.pdf) visité le 15/01/2017 à 10h01min.
- KENGNE, Fodouop, & METTON, Alain, 2000, *Economie informelle et développement dans les pays du sud à l'ère de la mondialisation*, Yaoundé : PUY.
- KOUABENAN, Dongo Rémi, 2001, Culture, perception des risques et explication des accidents. *Bulletin de Psychologie*, 54(3), 327-342.
- KOUABENAN, Dongo Rémi, 2006, Des facteurs structurants aux biais ou illusions dans la perception des risques. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir* (pp.126-145). Bruxelles: De Boeck.
- KOUABENAN, Dongo Rémi, 2008, *Rôle des croyances dans le management de la sécurité*, Document pdf repéré à [www.reims-ms.fr/agrh/docs/actes-agrh/pdf-des-actes/2008kouabenan.pdf](http://www.reims-ms.fr/agrh/docs/actes-agrh/pdf-des-actes/2008kouabenan.pdf) visité le 04/7/2011 visité le 04/07 2011 à 10h01min.
- KOUABENAN, Dongo Rémi, CADET, Bernard, HERMAND, Danièle & MUÑOZ-SASTRE, Maria Teresa, 2006, *La psychologie du risque. Identifier, évaluer, prévenir*, Bruxelles : De Boeck (« Ouvertures psychologiques »).
- MERTON, Robert King, 1938, "Social Structure and Anomie", *American Sociological Review*, 3 (5): 672-682.
- Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation, 2008, *Rapport sur l'état de la protection civile au Cameroun 2007-2008. Sécuriser le milieu professionnel*,
- Ministère des transports, 2017, *Recueil de textes sur la réforme du permis de conduire, La sécurité routière pour préserver la vie sur la route*.
- MOSCOVICI, Serges, 1984, *Psychologie Sociale*, Paris: PUF.
- SANCHEZ, Pascal, 2009, *Les croyances collectives*, Paris : PUF, (« Que sais-Je ? ») n° 3868.