

# CROYANCES ET CONDUITES A RISQUES DANS LES MODES DE TRANSPORT URBAIN : CAS DES MOTOS-TAXIS DE LA VILLE DE MAROUA

| Oyono Michel Tadjuidje |

Ecole Normale Supérieure | Université de Maroua | Cameroun |



| Received December 06, 2021 |

| Accepted January 08, 2022 |

| Published January 20, 2022 |

| ID Article | Oyono-Ref01-ajira061222 |

## Résumé

La présente recherche a pour objectif principal d'établir un lien corrélationnel entre les croyances et les conduites à risques dans les modes de transport urbain par moto-taxis dans la ville de Maroua. La recherche a porté sur des observations faites auprès de deux cents cinquante « bous skinneurs ». Les orientations théoriques spécifiques qui ont nourri cette recherche sont entre autres celles de Festinger (1954) [1] sur la dissonance cognitive, de Durkheim (1858) [2] sur l'anomie sociale, de Moscovici (1964) [3] sur l'influence sociale et de Bandura (1997) [4] sur l'apprentissage social. Les hypothèses formulées sur les croyances des conducteurs de motos et l'incidence de celles-ci sur la naissance des conduites à risque ont été éprouvées à partir d'une analyse tant quantitative que qualitative dudit phénomène. Ces hypothèses mettent en avant l'influence des croyances magico-religieuses ; des croyances normatives ; des croyances illusives sur les conduites à risque dans le mode de transport urbain par mototaxis. Ladite recherche est appliquée et se fonde sur une démarche inductivo-hypothético-déductive. La collecte des données s'est faite grâce à un questionnaire d'autoévaluation et la procédure d'analyse des résultats a consisté, sur la base des tests d'hypothèses (khi deux et coefficient de corrélation r de Pearson), à établir un lien significatif entre les croyances et les conduites à risque dans les modes de transport urbain par motos-taxis dans la ville de Maroua. A cet effet, l'existence d'une telle liaison est avérée.

*Mots clés : croyances, représentation, anomie, conduites à risque, Maroua.*

## ABSTRACT

The present finding has as main objective to establish a correlational link between believes and risk riding in urban transport modes by taxi bikes in Maroua town. The finding has geared on observations made on two hundred and fifty « bikemen ». The specific theoretical orientations which have feed this research are amongst others that of Festinger [1] on cognitive dissonance, of Durkheim [2] on social anomie, of Moscovici (1964) [3] on social influence and of Bandura [4] on social learning. The hypotheses formulated on the believes of bike riders and the incidence of this on the birth of risk riders had been proven from quantitative as well as qualitative analysis of the said phenomenon. On the forefront these hypotheses put the influence of magico religious believes; normative believes; illussious believes on risk riding in urban transport mode by taxibikes. The said finding is applied and based on a deductive – hypothetico - inductivo procedure. Data collection is been done thanks to an autoevaluaton questionnaire and the procedure of results analysis had consisted, on the basis of hypotheses tests (Khi two and correlation coefficient of Pearson), to establish a significant link between believes and risk ridings in of urban transport modes by bike riders in Maroua town. To this effect, the existence of such a link is recognized.

*Key words: believes, representation, anomie, risk riding, Maroua.*

## 1. INTRODUCTION

Le risque et la sécurité sont devenus deux concepts idéologiques présents dans les discours véhiculés aussi bien par les grandes puissances que par les pays en voie de développement. La prolifération du vocabulaire rattaché à ces notions témoigne de la volonté de l'Homme à vouloir contrôler ou maîtriser les zones d'incertitude qui sont légions dans le système social. C'est ainsi qu'il urge de nos jours d'identifier, d'évaluer, de prévenir, de gérer ou de manager le risque pour garantir la sécurité sur les plans social, alimentaire, routier, etc. S'agissant de la sécurité routière, le Cameroun brille depuis moult décennies par un bilan de moins en moins reluisant. Les facteurs explicatifs de cet état de choses généralement avancés par les pouvoirs publics sont les infrastructures routières, l'état des véhicules et dans une large mesure, les défaillances humaines. De nombreux citoyens camerounais conduisent imprudemment, qu'il s'agisse des automobilistes ou des motocyclistes. La sécurité routière constitue désormais une des préoccupations majeures pour les pouvoirs publics et un champ d'investigation tout aussi fertile pour les chercheurs. Ces derniers ont pour objectif principal de contribuer à la compréhension dudit phénomène et à la proposition des solutions adéquates. C'est dans cette optique que s'inscrit l'objet de ce papier. Notre effort vise à apporter un éclairage sur la compréhension des conduites à risque dans l'activité de mototaxis de la ville de Maroua à l'Extrême Nord Cameroun.

L'idée qui nourrit la présente recherche a vu le jour lorsque nous interrogeons régulièrement dès notre arrivée dans la ville de Maroua les conducteurs de motos-taxis qui nous transportaient : « pourquoi ne mettez-vous pas un casque pour votre protection ? ». Les réponses obtenues étaient généralement : « on n'a pas d'argent », « c'est Dieu qui nous protège » « si ce n'est pas ton jour, rien ne va t'arriver ». C'est fort de ces pré-enquêtes récurrentes que naquit la nécessité de travailler sur le lien entre les croyances des conducteurs et les conduites à risque dans le secteur de transport par moto-taxi. Les conduites à risques sont sources des conflits entre les pouvoirs publics, les automobilistes et les usagers. Les récents incidents (Décembre 2011) au quartier Deïdo à Douala, en sont le cliché du malaise voire du mal-être lié à une déliquescence du sens de l'éthique.

Le développement du transport routier urbain et souvent interurbain par les conducteurs de mototaxi a connu une explosion remarquable au cours des vingt dernières années au Cameroun ; contribuant ainsi à l'expansion du secteur informel. Plusieurs études s'accordent dans l'identification des facteurs ayant contribué à l'expansion dudit phénomène. Nous pouvons citer entre autres ceux de Fohopa et al., (2006) et ceux de Kamdem, et al., (2007) [5, 6]. Mais c'est surtout avec Kamdem et al., (2007) [6] que l'explication des conditions spécifiques ayant favorisé la diffusion de l'activité du mototaxi se retrouve plus située. Les facteurs explicatifs les plus favorablement évoqués sont 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 suite au gel des recrutements et concours administratifs, la dégradation des voiries urbaines rendant inaccessibles plusieurs quartiers aux autos-taxis de ville, 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 bas par rapport aux marques Yamaha, Suzuki, Honda, la multiplication des usines locales de montage, de vente de motos et de pièces détachées ont été également un déclic.* » S'il est évident que le secteur d'activité 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 qualification 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 qu'occupe ce secteur de transport au Cameroun. Cependant, nous pouvons relever avec Kengne et Metton (2000) [7], l'Institut National de la Statistique [8] 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 moderne 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 ces chiffres qui excèdent aujourd'hui le taux de 95% de personnes étaient de 37% en 1980.

A l'heure actuelle, force est de constater que la moto comme moyen de déplacement, est entrée dans les mœurs camerounaises d'autant plus qu'elle règne en maître dans le secteur des transports en zones urbaine et périurbaine dans nombreuses de nos villes. A en croire Bekolo (2007) [9], les engins à deux-roues assurent le transport des personnes pour près de 80% dans les capitales régionales de l'Adamaoua et du Nord (Ngaoundéré, Garoua) et de 100% pour le chef-lieu de la région de l'Extrême-Nord (Maroua). De nombreux travaux [9, 6, 10] ont évoqué les mobiles principaux pour lesquels les populations choisissent ce mode de transport pour leurs déplacements (l'enclavement des zones rurales et périphériques des villes, le service de porte à porte, la rapidité, le coût réduit). En même temps, dans la ville de Maroua le manque des autres moyens de transport intra urbain a permis aux uns et aux autres de se construire des schémas de pensée qui n'accordent aucune place à d'autres moyens de transport ; car faute de trouver mieux. Il est tout aussi nécessaire de préciser que toute tentative de mise en place d'autres types de moyens de transport est vouée à un échec cuisant (projet de lancement de dix autos-taxis dans la ville de Maroua piloté par le gouverneur Awa Faustine ; Avril 2012) [11]. Dans ce contexte se construit et s'institutionnalise la culture de la moto comme mode de transport intra urbain.

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 l'observation, cette réglementation qui vise à protéger à la fois les conducteurs et les usagers n'est pas respectée. Pourtant, selon le Ministère de l'Administration Territoriale et de la décentralisation (MINATD [12]) : « *la connaissance des précautions de sécurité n'est pas étrangère aux agents concernés* ». S'agit-il d'un refus délibéré de la part des « *motos-taximen* » à ne pas respecter cette réglementation ? Tout porterait à le croire si nous fondons nos analyses sur les conjonctures théoriques d'Eboussi Boulaga cité par Pigeaud (2011) [13] et de Njiengwé (2008)[14] sur le pouls de la société camerounaise. Le premier auteur déclare que : « *Notre modèle est le chauffeur de taxi qui n'aimerait pas se trouver devant des policiers devenus subitement intègres. Il lui faudrait avoir une voiture en bon état continuellement, avoir ses papiers en règle, etc. Tout ceci lui paraît plus insupportable que d'avoir à glisser quotidiennement quelques billets de 500 francs à ceux qu'il traite de tous les noms.* » (Pigeaud (2011) [13]).

Pour le second, le diagnostic le plus probant est d'ordre psychologique dans la mesure où on y lit une sorte de résignation et de démission devant l'adversité. C'est d'ailleurs ce qui explique à juste titre les propos suivants :

*En réalité, par apprentissage, les individus développent des stratégies d'évitement cognitif face aux réalités déplaisantes pour lesquelles ne semble accessible aucune réponse acceptable. Ils finissent aussi par s'adapter, à s'habituer à la situation qui devient « normale » de ce simple fait. Cela va se décliner sous d'autres acceptions du type : on va faire comment ? Dévoilant une attitude elle-même liée aux leçons accumulées de frustration face à un désir dont la tentative de satisfaction est frappée de conséquences désagréables voire punitives.* (Njiengwé (2008) [14].

Sur la base de la transposition, on peut comprendre que les transporteurs par moto-taxi se plaisent plutôt à être réprimés, rackettés, pourchassés par les forces de sécurité et les agents des Collectivités Territoriales Décentralisées (CTD) parce qu'ils sont par habitude réfractaires aux mesures de sécurité, car ne disposant pas des pièces autorisées inhérentes à l'exercice de la profession.

Dans le même sens, on les entend souvent prétendre être des « ampoules grillées qui n'ont pas peur du coup circuit », des « ratés », des « laissés pour compte » ou encore des « sacrifiés » du système en place puisqu'ils mènent une activité dont ils n'auraient jamais souhaité exercer. Faute d'avoir meilleure situation, ils acceptent difficilement leur condition mais finissent par s'y adapter. Cependant, l'accumulation des frustrations et des désirs non-réalisés est vécue comme une injustice, ce qui les rend généralement agressifs, inciviques, réfractaires à toute législation qui les « dérange » dans leur vécu quotidien assez difficile déjà. Devant pareille situation, l'intériorisation des normes devient une tâche ardue et dans cette posture les conduites d'éthique sont difficilement mises en place. Car les principes et les valeurs liées à cela s'altèrent au profit de l'émergence des attitudes inciviques et désocialisantes. Alors, comment comprendre que certains conducteurs de motos-taxis puissent être aussi apathiques à toute mesure de sécurité ? Cette question a indubitablement trahi notre inclination à investiguer sur l'une des thématiques préoccupantes de l'heure : la sécurité routière. Il s'agit de mettre en orbite l'imprudence, l'inconscience, l'incivisme qui caractérisent les usagers de la route et particulièrement les « mototaximen ». Ces conduites peuvent aussi trouver une explication sous les prismes psychologique, anthropologique et même sociologique. Ainsi, dans notre recherche, nous privilégierons davantage l'angle disciplinaire de la psychologie sociale cognitive dans la compréhension et l'explication des conduites dangereuses au niveau du mode de transport urbain par motocyclette bien que, cette activité de transport qui se trouve au centre de nombreuses explications causales, implique que l'on l'aborde dans une approche systémique. Nous ambitionnons donc de comprendre afin d'expliquer, pourquoi certains moto-taximen résistent au changement c'est-à-dire adoptent des comportements malsains qu'ils ne modifient pas malgré l'existence d'une réglementation. De ce fait, la principale interrogation qui constitue le fil conducteur de cette recherche est la suivante : Les croyances déterminent-elles les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxi dans la ville de Maroua ? En d'autres termes, les croyances magico-religieuses déterminent-elles les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxi ? Les croyances normatives influencent-elles les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxi ? Les croyances illusoirement influencent-elles les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxi ?

De manière générale, nous voulons au terme de ce travail déterminer la relation qui existe entre les croyances et les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxi. De manière plus spécifique, il s'agit d'abord de déterminer la relation entre les croyances magico-religieuses et les conduites à risque dans le transport urbain par moto-taxi ; ensuite d'analyser le lien entre les croyances normatives et les conduites à risque dans le transport urbain par moto-taxi et enfin d'examiner la relation entre les croyances illusoirement et les conduites à risque dans le transport urbain par moto-taxi.

Pour des raisons de spécificité conceptuelle, Il est nécessaire de signaler ici que sur le plan psychologique, la croyance en rapport avec la personnalité peut évoquer la confiance en soi, ce qui peut déterminer certaines attitudes devant des situations précises. La psychologie sociale 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 Kouabenan et al., (2006) [15] met en évidence cette liaison en désignant 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 sens aux événements et aux choses ». Les croyances à mobiliser sont magico-religieuses, normatives et illusoirement. Les premières renvoient à la manière dont un individu perçoit une situation ou un événement comme inhérent ou dépendant de la volonté d'une divinité, des forces occultes, d'un être suprême. Les secondes renvoient à la perception par l'individu de la probabilité que des personnes importantes pour lui, approuvent ou désapprouvent un comportement donné. Les croyances illusoirement renvoient aux biais ou distorsions observées dans la perception des risques. Elles reflètent les tendances des individus à surestimer leurs capacités face à une situation ou à un événement. Elles sont généralement présentes dans les situations liées à la conduite et aux accidents (biais de supériorité, biais de contrôle, illusion d'invulnérabilité). Les orientations théoriques sont celles de Festinger (1957) [1] sur la dissonance cognitive, de l'anomie sociale de Durkheim (1993) [2], de Moscovici [3] sur l'influence sociale et de Bandura (1980) [4] sur l'apprentissage social.

L'unité de base de la théorie de la dissonance cognitive est la cognition, conçue comme tout élément de connaissance, opinion ou croyance, valeur ou attitude sur l'environnement, sur soi-même ou sur son propre comportement. Selon Festinger (1957) [1], les individus ajusteraient à posteriori leurs opinions, croyances et idéologies au comportement qu'ils viennent de réaliser. Ainsi, l'homme justifie après coup sa conduite en ajustant ses convictions à cette conduite. Les différentes cognitions peuvent entretenir entre-elles trois types de relations : la dissonance, la consonance et la neutralité.

Selon Festinger (1957) [1], plus la dissonance sera forte, plus le travail de réduction de la dissonance sera important. En transposant la théorie au phénomène étudié, 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, ont pour ainsi dire ancré comme « bonnes pratiques » ou « pratiques normales » les comportements malsains. Ils ressentent de ce fait de grandes difficultés à modifier ces pratiques. Ce qui explique 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 la profession. Ceci entraînant certainement un coût financier important qu'ils disent ne pas avoir, ils s'engagent de ce fait dans le comportement qui leur coûte « *moins cher* » 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 plus ou moins de conducteurs portant par exemple un casque de protection. La théorie de l'influence sociale apporte des connaissances qui permettent de comprendre cette situation. Comme le soulignait Moscovici cité par Delouée (2010) [16], 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 de moto-taxi que nous étudions met en interrelation les individus qui le conduisent, le groupe que constituent les usagers, 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.

Pour Moscovici (1980) [3] deux sources d'influence peuvent conduire à la conformité : l'influence informationnelle et l'influence normative. L'influence informationnelle renvoie à la prise en compte des opinions d'autrui pour en savoir plus sur la réalité. L'influence normative, quant à elle, relève de la recherche d'approbation sociale. L'influence normative a lieu lorsque les individus se conforment en adoptant l'avis de la majorité pour éviter le ridicule en présence d'autrui et cherchent à se faire bien voir des autres membres du groupe. L'influence minoritaire est déterminée par certaines stratégies d'influence de telle sorte que des types de comportements spécifiques soient plus efficaces que d'autres pour produire un impact de l'influence minoritaire. Moscovici (1980) [3] attache du prix au style de comportement minoritaire. La résistance, l'anomie et la déviance sont des modifications concrètes de la non-conformité sociale. Les analyses précédentes ont permis de saisir pourquoi les individus se conforment, il est tout aussi important de comprendre pourquoi ils résistent à l'influence sociale.

L'influence sociale nous fait comprendre qu'en l'absence de toute norme, les individus ont tendance à créer la 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 qui 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 que l'on a d'une relative absence de normes dans cette profession, à travers notamment la violation de règles de circulation de sécurité. La minorité psychologique ici est constituée d'individus qui adoptent plus ou moins des comportements de sécurité et la majorité psychologique constituée de ceux-là qui font fi des mesures de sécurité, qui ne se conforment pas. L'influence sociale place l'individu dans une position prépondérante. L'anomie ici trouve son origine ou sa source en l'individu. Par contre, on constaterait par ailleurs un climat anomique au sens durkheimien.

L'anomie est 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 Durkheim 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. Durkheim (1993) [2] lui associe l'idée d'une « *insuffisante réglementation sociale des aspirations individuelles* ». Certains travaux, notamment ceux de Durkheim se fondent 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 de « *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 l'approche objectiviste, l'acte anomique 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 anomique. Au-delà de ces formes temporaires d'anomie ou d'état anomique liées aux mutations sociales, il existe de façon permanente et inhérente aux sociétés industrielles, démocratiques une autre forme, liée à « *l'illimitation des désirs humains* » dans un contexte d'affaiblissement de la régulation sociale. Contrairement à ce qui ressortait des 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. A la lumière de cette théorie, nous comprenons que l'adoption des comportements à risque, le non-respect des mesures visant à protéger le conducteur de moto-taxi résulte de l'absence mais surtout de l'insuffisance dans la régulation des comportements de ces derniers au moment où la majorité de la population est frappée par le chômage et la pauvreté. Elle s'évertue tant bien que mal pour gagner de quoi subsister. Ainsi, certains n'hésitent pas à se lancer dans l'activité sans toute autre forme de procédure, foulant au pied les conditions requises pour entrer dans la profession.

Abordant la fonction psychologique qu'est l'apprentissage dans le processus d'adaptation des individus, Bandura [4], dans sa conception pense que les mécanismes de bases de l'apprentissage sont l'observation et l'imitation et 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 les leviers de l'apprentissage, 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. La TAS repose sur trois principes de base. 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 êtres 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 modéliser leurs comportements en observant certains autres auxquels ils peuvent s'identifier. Bandura (1980) [4] 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.

En transposant cette théorie de Bandura (2003) [17] à notre étude, la plus-value de celle-ci est que les comportements de certains conducteurs de moto vis-à-vis de la sécurité sont influencés par l'environnement dans lequel ils évoluent mais aussi par leurs traits de personnalité. Par observation et imitation de leurs pairs qui travaillent comme eux, certains individus ont ainsi appris à conduire sans passer par une formation à l'auto-école, de plus, ils ont appris à ne point prendre en considération le respect des normes dans ce secteur d'activité. Ces individus à travers le sentiment d'efficacité personnelle qu'ils développent certainement croient bien s'en sortir même sans prendre des mesures de sécurité pour limiter les risques. L'incivisme, la prise de risque, le goût du risque, l'adoption des comportements anormaux ne sont que la résultante d'un apprentissage social. Ces conduites qui se mettent progressivement en place renforcent le niveau de déliquescence de l'éthique dans ce secteur d'activité. Il y a donc un laisser-aller complaisant et malicieux qui profite à une dégradation des bonnes mœurs et à une mise en place d'un nouveau type d'individu qui fait de son code d'activité le non-respect morbide des lois qui régissent son secteur d'activité quand bien même il existe.

## 2. MATERIELS ET METHODOLOGIE

### 2.1 Type d'étude

L'étude que nous menons porte sur les croyances et les conduites à risque dans le mode de transport urbain par moto-taxi. Elle vise à déterminer le lien entre les croyances et les comportements dangereux observés chez certains individus exerçant cette activité. Cette recherche est de type exploratoire. Notre démarche se veut inductivo-hypothético-déductive c'est-à-dire que nous allons tenter de généraliser à partir des cas particuliers et au moyen des hypothèses préalablement formulées et éprouvées. Cependant, nos variables restent des variables qualitatives et quantitatives.

### 2.2 Données collectées

La collecte des données sur le terrain s'est faite à travers le questionnaire, les entretiens et l'observation d'autoévaluation. Par ailleurs, la planification de notre enquête a consisté d'une part, en un travail de prospection pour identifier les grandes zones de regroupement des moto-taximen dans la ville de Maroua. Cette identification nous a été utile lors de l'étape de pré enquête et de l'enquête définitive. Ainsi, nous pouvons affirmer à l'observation, que les quartiers tels que "Ouro tchédé (collège de l'espoir et petit marché)", "Domayo (Pont Vert)", "Dougoi", "Hardé", "Kakataré", "Pitoaré", "Palar" sont des grands axes où circulent fréquemment les conducteurs de moto taxis. Cette étape a d'autre part permis de nouer des contacts avec ces conducteurs. Ces contacts avaient pour visée la facilitation de notre introduction au sein des groupes au moment de l'administration du questionnaire.

### 2.3 Population et échantillonnage

L'étude des croyances en relation avec les conduites à risque dans le secteur des motos-taxis en tant que phénomène social, exige que l'on s'intéresse sans distinction à toutes les religions, ethnies, etc. Ainsi, les personnes qui exercent l'activité de moto-taxi dans la ville de Maroua constituent l'ensemble des individus dont les caractéristiques répondent aux objectifs de notre étude. Cette population est estimée d'après le Ministère des Transports [18] à environ 1250 personnes. La constitution de l'échantillon de notre recherche a obéi à la stratégie d'échantillonnage probabiliste notamment celle aléatoire simple. Suivant cette logique, l'échantillon constitué est de 250 personnes de sexe masculin, âgées d'au moins 16 ans. Cet âge est inférieur à l'âge légal pour obtenir un permis de conduire de catégorie « A », autorisant la conduite d'un motocycle (Ministère des transports du Cameroun).

### 2.4 Elaboration du questionnaire

Le questionnaire de notre recherche a été élaboré suivant les modèles de mesure des attitudes de Likert (méthode de Likert) et d'Osgood, Suci et Tanenbaum (différenciateur sémantique). Ce choix des mesures d'attitude obéit à la logique que précisent Gagné et Godin (1999) [19] : « 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. » L'échelle d'attitude selon Thomas et Alaphilippe (1983) [20], est : « une série de questions dont les réponses permettent de classer l'ensemble de la population étudiée en fonction de l'attitude mesurée depuis le degré le plus bas jusqu'au degré le plus relevé de cette attitude ». Les items d'une échelle de Likert consistent généralement en

des énoncés favorables ou défavorables envers l'objet d'étude. Les répondants doivent sélectionner l'option de réponse traduisant le mieux leur degré d'accord ou de désaccord avec l'item. Une valeur d'échelle (1 à 5 par exemple) est attribuée à chacune des options selon le niveau d'accord ou de désaccord exprimé par l'option de réponse, la position favorable ou défavorable de l'item envers l'objet d'étude. Ainsi, l'option de réponse traduisant le plus haut niveau d'accord avec un énoncé favorable à l'objet d'étude recevra la valeur d'échelle la plus élevée. Le différenciateur sémantique consiste en une série d'adjectifs opposés et séparés par une échelle comportant un nombre plus ou moins élevé de catégories de réponse. L'objet est placé bien à la vue, en haut de l'échelle et les sujets doivent évaluer l'objet en choisissant l'une des catégories de réponse entre les deux adjectifs. En conclusion, les questions de notre questionnaire sont à dominance fermées.

Notre questionnaire de recherche est composé de 5 rubriques :

- L'identification : constituée des questions relatives aux caractéristiques sociodémographiques (sexe, âge, niveau d'étude, appartenance religieuse, région d'origine, situation matrimoniale, expérience) ;
- 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 normative : cette rubrique présente des items permettant de déceler ou non une influence, des 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 la moto ;
- 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.

## 2.5 Analyse statistique

Pour donner du sens aux informations recueillies, il est nécessaire de procéder au traitement des données. Les informations recueillies dans la ville de Maroua, au moyen du questionnaire auprès de 250 conducteurs de mototaxis représentant l'échantillon de cette étude, ont subi un traitement à l'aide du logiciel SPSS dans sa version 17.0. Pour l'analyse inférentielle, le test du  $\chi^2$  ou khi-deux ( $\chi^2$ ) a été utilisé. Le calcul du  $\chi^2$  se fait à partir d'un tableau à double entrée avec des totaux marginaux, de la formulation des hypothèses nulle et alternative ; du calcul du degré de liberté (d.d.l.) et de la définition du seuil de signification ( $\alpha$ ). Les fréquences observées ( $f_o$ ) sont issues des modalités de variables.

## 3. RESULTATS et DISCUSSION

Dans cette rubrique, nous allons nous atteler à la présentation des résultats de notre recherche. Par ailleurs, il est généralement recommandé au chercheur en sciences sociales d'utiliser un seuil de signification  $\alpha = 0.05$  soit 5% de marge d'erreur c'est-à-dire que pour une étude menée par 100 personnes, seules 5 n'arriveront pas aux mêmes résultats ou conclusions. Ce seuil est celui que nous utilisons dans ce travail de vérification.

**Table 1:** Les croyances magico-religieuses et les conduites à risque chez les conducteurs de motos-taxis dans la ville de Maroua.

		Conduites à risques							Total	
		Aucune réponse	Une réponse	Deux réponses	Trois réponses	Quatre réponses	Cinq réponses	Six réponses		Sept réponses
<b>Croire en des croyances magico religieuses</b>	OUI	16	4	12	32	26	8	4	2	<b>104</b>
	NON	10	16	4	2	8	6	6	0	<b>52</b>
	AUCUNE IDEE	18	20	12	20	14	8	0	2	<b>94</b>
<b>Total</b>		<b>44</b>	<b>40</b>	<b>28</b>	<b>54</b>	<b>48</b>	<b>22</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>250</b>

Alors, avec:

- le seuil de signification  $\alpha = 0.05$  ;
- le degré de liberté (d. d. l) = 14 ;

La valeur calculée du  $\chi^2$  suivant la formule de correction de continuité de Yates dans la mesure où nous dénombrons plusieurs fréquences théoriques inférieures à 5 unités. Les résultats sont présentés dans le tableau du test du khi-deux suivant :

**Table 2:** Résultats du test du Khi-deux sur les croyances magico religieuses et les conduites à risques

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	46,190	14	<b>0,000</b>
Rapport de vraisemblance	55,323	14	<b>0,000</b>
Association linéaire par linéaire	6,610	1	<b>0,010</b>
Nombre d'observations valides	250		

Nous obtenons un  $\chi^2$  calculé égal à 46.190 ;

La lecture du  $\chi^2$  critique dans le tableau indique 23.685 ;

Pour  $\chi^2_{cal.} > \chi^2_{lu}$ ,  $H_0$  est rejetée et  $H_a$  est acceptée.

Le calcul du Coefficient de Contingence (C) lorsque l'hypothèse nulle est rejetée est nécessaire pour déterminer la zone de rejection de cette hypothèse.

Le coefficient de contingence équivaut à 0.29 soit 29 % d'indépendance entre les deux variables, comme l'indique le tableau des mesures symétriques.

**Table 3:** Résultats des mesures symétriques sur les croyances magico religieuses et les conduites à risques

		Valeur	Signification approximée
Nominal par Nominal	Coefficient de contingence	0,298	<b>0,000</b>
Nombre d'observations valides		250	

Les résultats stipulent que les conduites magico-religieuses des conducteurs de motos-taxis déterminent les conduites à risque observées dans l'activité. La confirmation de cette hypothèse nous montre le faible (c'est mon avis car  $C=0,298$ ) lien de dépendance entre les croyances de ces conducteurs et les comportements dangereux dont ils sont l'objet. Au-delà, elle traduit la faible (idem) implication des croyances (magique et religieuse), des représentations dans la manière d'appréhender les phénomènes de manière particulière et la vie de manière générale chez ces personnes. Sanchez dit à propos des croyances magiques que leur présence au sein d'un peuple est révélatrice d'une mentalité primitive. Le primitif étant intimement persuadé que le monde surnaturel, mystique, est coextensif au monde physique et qu'il est le principe directeur de ce monde. Ce principe autorisant l'adhésion à des croyances déroutantes du point de vue d'un esprit éduqué par la science moderne. Par ailleurs, on comprend avec Kouabenan (2008) [21] que les représentations que se fait un individu déterminent son comportement. Sous un autre angle, la théorie de l'influence sociale stipule que le comportement d'un individu ou d'un groupe d'individus peut être modifié suite aux pressions exercées par un autre individu ou groupe par rapport à un objet. Les processus de normalisation mais surtout de conformisme sont mis en exergue en ce qui concerne ce phénomène de moto-taxi. Les personnes exerçant cette activité sans aucune disposition sécuritaire ne s'alignent qu'à la tendance qui y prévaut. Ce qui se traduit par les prises de risque importantes et démesurées.

**Table 4:** Croyances normatives et conduites à risque chez les conducteurs de motos-taxis dans la ville de Maroua.

		Conduites à risques							Total
		Deux réponses	Trois réponses	Quatre réponses	Cinq réponses	Six réponses	Sept réponses	Huit réponses	
<b>Croyances normatives</b>	Totalement faux	0	0	2	4	0	0	0	<b>6</b>
	Faux	1	4	10	4	8	7	4	<b>38</b>
	Ni l'un ni l'autre	0	2	6	2	4	4	0	<b>18</b>
	Vrai	14	14	26	40	30	24	8	<b>156</b>
	Totalement vrai	0	0	0	8	12	2	10	<b>32</b>
<b>Total</b>		<b>15</b>	<b>20</b>	<b>44</b>	<b>58</b>	<b>54</b>	<b>37</b>	<b>22</b>	<b>250</b>

Alors, avec:

- le seuil de signification  $\alpha = 0.05$  ;
- le degré de liberté (d. d. l) = 24 ;

La valeur calculée du  $\chi^2$  suivant la formule de correction de continuité de Yates. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau du test.

**Table 5:** Résultats du test du Khi-deux sur les croyances normatives et les conduites à risques

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	60,871	24	<b>0,000</b>
Rapport de vraisemblance	69,110	24	<b>0,000</b>
Association linéaire par linéaire	3,378	1	<b>0,066</b>
Nombre d'observations valides	250		

La valeur du  $\chi^2$  calculé égal à 60.871 ;

La lecture du  $\chi^2$  critique dans le tableau indique 36.415

Pour  $\chi^2_{cal.} > \chi^2_{lu}$ ,  $H_0$  est rejetée et  $H_a$  est acceptée.

**Table 6:** Résultats des mesures symétriques sur les croyances normatives et les conduites à risques

		Valeur	Signification approximée
Nominal par Nominal	Coefficient de contingence	0,345	<b>0,000</b>
Nombre d'observations valides		250	

Le Coefficient de Contingence (C) est de 0.34, soit 34% d'indépendance entre les deux variables.

Après analyse des données collectées, les résultats montrent l'existence d'un lien significativement faible (ibidem) entre les croyances normatives des conducteurs et les conduites à risque dans leur métier. Cette proposition a été retenue comme confirmée. Cette hypothèse basée sur le processus d'influence sociale visait à déterminer si les comportements à risque observés chez des moto-taximen sont tributaires à la perception d'une pression sociale qui les pousse à s'engager dans ces comportements. De même, la théorie durkheimienne de l'anomie sociale stipule que l'absence ou l'insuffisance de réglementation sociale dans les relations est la source des actes antinomiques. Elle nous permet de comprendre ainsi que, le désordre, les prises de risque existant dans l'activité de moto-taxi sont répandus par une carence de régulation dans le système social. L'instinct de survie qui caractérise ces conducteurs et l'insuffisance de la force de la réglementation font que ces derniers ne perçoivent pas l'utilité de respecter les mesures édictées pour encadrer ce secteur.

**Table 7:** Croyances illusoires et conduites à risque chez les conducteurs de motos-taxis dans la ville de Maroua.

		Conduites à risques						Total
		Très désagréable	Assez désagréable	Désagréable	Agréable	Assez agréable	Très agréable	
<b>Croyances illusoires</b>	Totalement faux	0	2	4	8	2	14	<b>30</b>
	Faux	6	2	14	66	4	16	<b>108</b>
	Ni l'un ni l'autre	0	2	2	6	0	0	<b>10</b>
	Vrai	6	6	10	26	10	26	<b>84</b>
	Totalement vrai	2	0	4	4	0	8	<b>18</b>
<b>Total</b>		<b>14</b>	<b>12</b>	<b>34</b>	<b>110</b>	<b>16</b>	<b>64</b>	<b>250</b>

Alors, avec:

- le seuil de signification  $\alpha = 0.05$  ;
- le degré de liberté (d. d. l) = 20 ;

La valeur calculée du  $\chi^2$  suivant la formule de correction de continuité de Yates. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau du test.

**Table 8:** Résultats du test du Khi-deux sur les croyances illusoires et les conduites à risques

	Valeur	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)
Khi-deux de Pearson	50,993	20	0,000
Rapport de vraisemblance	56,380	20	0,000
Association linéaire par linéaire	0,003	1	0,954
Nombre d'observations valides	250		

La valeur du  $\chi^2$  calculé égal à 50.993 et la lecture du  $\chi^2$  critique dans le tableau indique 31.410

Pour  $\chi^2_{cal.} > \chi^2_{lu}$ ,  $H_0$  est rejetée et  $H_a$  est acceptée.

**Table 9:** Résultats des mesures symétriques sur les croyances illusoires et les conduites à risques.

		Valeur	Signification approximée
Nominal par Nominal	Coefficient de contingence	0,315	0,000
Nombre d'observations valides		250	

Le Coefficient de Contingence (C) est de 0.31, soit 41% d'indépendance entre les deux variables.

Concernant la dernière hypothèse qui établissait le lien entre les croyances illusoires et les conduites à risque chez les moto-taximen, elle a été également confirmée. Cette confirmation dénote ainsi la présence des « *illusions positives* » ou biais de perception dans la conduite motocycliste de ces acteurs. On comprend dès lors avec Kouabenan et al., (2008) [22] que les conducteurs de motos-taxis ont souvent tendance à sous-estimer le niveau de risque, à nier l'existence du risque. Ils se croient plus habiles, plus aptes à faire face aux risques qu'autrui, à percevoir l'occurrence des événements positifs comme plus probable qu'elle ne l'est en réalité, à contrôler des événements. Le respect des mesures exigées dans la profession peut être vu comme contraignant et limitant la prise des risques alors que c'est ce qu'ils recherchent pourtant. Cela les met évidemment en situation de dissonance dont l'une des résolutions du conflit consiste à se braquer contre toute situation, à rejeter ce qui viserait selon eux à réduire leur liberté.

En considérant que l'expansion de l'activité de moto-taxi est l'une des problématiques au centre des préoccupations gouvernementales, notre regard s'est focalisé sur l'un des pans de ce phénomène : l'aspect comportemental. Les



conducteurs de ces véhicules sont généralement caractérisés par un incivisme qui se traduit par l'irrespect des mesures de sécurité, des mesures légales, la conduite anarchique, l'occupation des voies de circulation, etc. Cette étude montre de ce fait que les croyances magico-religieuses, normatives et illusives peuvent ainsi être prises en considération dans la compréhension des acteurs exerçant cette activité, dans la prise des décisions concernant l'activité, dans les programmes de sensibilisation et de prévention des risques routiers. Elle montre également que l'on peut s'appuyer sur les croyances dans la résolution des conflits liés au non-respect de la législation propre au secteur car celles-ci constituent des blocages et favorisent plutôt l'instauration ou l'ancrage des pratiques inciviques.

## REFERENCES

1. Festinger L. *A theory of cognitive dissonance*. Standford University Press. 1957.
2. Durkheim E. *Les règles de la méthode sociologique*. Alcan. 7<sup>e</sup> édition. 1993.
3. Moscovici S. *Psychologie sociale*. Puf. 1984.
4. Bandura A. *L'apprentissage social*. Mardaga. 1980.
5. Fohopa R, Garro O, Mortelette JP. *L'emploi et la formation au Cameroun. L'enquête « génération 2000 »*. Edition Proximité. 2006.
6. Kamdem P, Kaffo C, Tatsabong B, Diebo IM. *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*. 2007. 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 15/11/2020 à 10h01min.
7. Kengne F, Metton A. *Economie informelle et développement dans les pays du sud à l'ère de la mondialisation*. PUY. 2000.
8. Institut National de la Statistique. *Conditions de vie des populations et profil de pauvreté au Cameroun en 2001*. Rapport principal de l'ecam ii.2002.
9. Bekolo M. *Circulation des piétons et des deux roues : cas du Cameroun*. 2007. Document pdf repéré à [www.piar.org](http://www.piar.org) visité le 15/11/2020 à 10h50min.
10. [www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/diaz\\_olvera.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/diaz_olvera.pdf)
11. Projet de lancement de dix autos-taxis dans la ville de Maroua piloté par le gouverneur Awa Faustine. 2012 Avril.
12. Ministère de l'administration territoriale et de la décentralisation. *Rapport sur l'état de la protection civile au Cameroun. 2007-2008. Sécuriser le milieu professionnel*.
13. Pigeaud F. *Au Cameroun de Paul Biya*. Editions karthala, (« les terrains du siècle »). 2011.
14. Njiengwe EF. Etat des mœurs : opinions, attitudes, espoirs. *L'Etat du Cameroun. 2008* ; 407-458.
15. Kouabenan DR, Cadet B, Hermand D, Muñoz Sastre MT. *la psychologie du risque. Identifier, évaluer, prévenir*. De Boeck, (« ouvertures psychologiques »). 2006.
16. Delouée S. *Psychologie sociale*. Dunod. 2010.
17. Bandura A. *Auto-efficacité le sentiment d'efficacité personnelle*. De Boeck. 2003.
18. Ministère des Transports. *Recueil de textes sur la réforme du permis de conduire. La sécurité routière pour préserver la vie sur la route*. 2000.
19. Gagne C, Godin G. *Les théories sociales cognitives. Guide pour la mesure des variables et le développement du questionnaire*. 1999. Document pdf repéré à [www.godin.fsi.ulaval.ca/fichiers/rapp/guide\\_mesure\\_variables.pdf](http://www.godin.fsi.ulaval.ca/fichiers/rapp/guide_mesure_variables.pdf) visité le 17/11/2020 à 18h00 min.
20. Thomas R, Alaphilippe D. *Les attitudes*. PUF (« que sais-je ? »). 1983.
21. Kouabenan DR. *Rôle des croyances dans le management de la sécurité*. 2008a. 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 04/11/2020 à 10h01min.
22. Kouabenan DR. *Diagnostic et changement de comportement en matière de sécurité*. 2008b. Document pdf repéré à [asso.univ-lyon2.fr/afpto/img/pdf/kouabenan.pdf](http://asso.univ-lyon2.fr/afpto/img/pdf/kouabenan.pdf) visité le 25/11/2020 à 11h58min.



Cite this article: **Oyono Michel Tadjuidje**. CROYANCES ET CONDUITES A RISQUES DANS LES MODES DE TRANSPORT URBAIN : CAS DES MOTOS-TAXIS DE LA VILLE DE MAROUA. *Am. J. innov. res. appl. sci.* 2022; 14(1): 52-60.

This is an Open Access article distributed in accordance with the Creative Commons Attribution Non Commercial (CC BY-NC 4.0) license, which permits others to distribute, remix, adapt, build upon this work non-commercially, and license their derivative works on different terms, provided the original work is properly cited and the use is non-commercial. See: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>