



# Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun.

Robert Ngueutsa

## ► To cite this version:

Robert Ngueutsa. Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun.. Psychologie. Université de Grenoble, 2012. Français. <NNT : 2012GRENH002>. <tel-00820973>

**HAL Id: tel-00820973**

**<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00820973>**

Submitted on 7 May 2013

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



## THÈSE

Pour obtenir le grade de

## DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE GRENOBLE

Spécialité : **Psychologie Sociale et Expérimentale**

Arrêté ministériel : 7 août 2006

Présentée par

**Robert NGUEUTSA**

Thèse dirigée par : **Pr. Dongo Rémi KOUABENAN**

préparée au sein du **Laboratoire Interuniversitaire de  
Psychologie/Personnalité, Cognition et Changement Social (LIP/PC2S)**  
dans l'**École Doctorale Sciences de l'Homme, du Politique et du Territoire  
(SHPT)**

### **Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun**

Thèse soutenue publiquement le **12 Novembre 2012**,

devant le jury composé de :

**Mme. Pascale DESRUMAUX**

Professeure, Université de Lille 3 – France, Présidente du Jury

**Mme. Catherine HELLEMANS**

Professeure, Université Libre de Bruxelles – Belgique, Rapporteur

**M. Dongo Rémi KOUABENAN**

Professeur, Université Pierre Mendès-France, Grenoble 2, Directeur de thèse

**M. Philippe SARNIN**

Maître de Conférences, Université Lumière, Lyon 2 – France, Examineur

**M. Alain SOMAT**

Professeur, Université de Rennes 2 - France, Rapporteur

**Mention: Très honorable avec les félicitations à l'unanimité du  
jury**



*A mes enfants,*

*Yannick Harold et Princesse Laetitia.*

## Remerciements

---

Remercier les contributeurs à la réalisation d'une œuvre est un exercice complexe parce qu'il est fort probable de ne pas pouvoir mentionner tout le monde ou d'en oublier. Je sollicite d'emblée l'indulgence de toute personne ayant contribué à la réalisation de la présente thèse, qui peut ne pas être mentionnée ici ou dont les mots ne traduisent pas suffisamment l'importance de sa contribution. Dominique Kogueun Leumen mérite d'être mentionné en premier, pour m'avoir encouragé à quitter le Cameroun pour réaliser une thèse sans financement en France et pour m'avoir mis en contact avec le meilleur directeur qui soit.

Après le premier contact et une année d'échanges avec moi, le professeur Rémi Kouabenan a accepté mon projet de thèse, m'a fait découvrir la psychologie du travail, a tout mis en œuvre pour me permettre de réaliser ce travail, m'a accueilli sur de nombreux projets (recherche en entreprise, organisation de congrès) et a été toujours présent à toutes ces occasions pour m'encadrer. Je retiens des nombreux échanges, le sens élevé de rigueur et de perfection qui caractérise sa personnalité scientifique et pour laquelle j'ai la plus haute considération. Vous m'avez apporté un soutien financier pour les différents séjours au Cameroun dans le cadre du recueil des données de cette thèse, puis vous m'avez poussé à me surpasser pour réaliser ce travail. Avec votre appui, je suis lauréat d'un Prix (bourse de recherche) pour la réalisation d'une étude en entreprise, dans le cadre d'un post-doctorat sous votre direction, de septembre 2012 à septembre 2013. Merci pour tout.

Je remercie très sincèrement les rapporteurs de cette thèse, Professeur Alain Somat et Professeure Catherine Hellemans, qui ont accepté généreusement de juger ce travail. Je remercie également Professeure Pascale Desrumaux et Professeur Philippe Sarnin pour avoir accepté de siéger dans le jury de cette thèse.

Merci au Professeur Amin Martin de l'Université de Yaoundé I au Cameroun. Il m'a donné goût à la recherche dès la fin de mon premier cycle universitaire, m'a inculqué la rigueur scientifique, m'a initié à l'enseignement et m'a associé à des projets de recherche. Je pense aussi à Safiétou Mbaye d'EDF R&D, pour ses conseils dans le domaine de la recherche à visée applicative et pour son soutien pendant les moments difficiles de la réalisation de ce travail.

Merci à Laurent Bègue et à Kisito Owona pour avoir facilité l'obtention de mes premiers jobs de doctorant sans financement, en tout début de thèse. Toute ma reconnaissance va à l'endroit d'Anne Chabaud, la gestionnaire du LIP pour ses interventions efficaces sur le plan administratif, depuis le début jusqu'à la fin de cette thèse ainsi que dans des projets

réalisés ou en cours de réalisation. Merci aux membres du LIP pour leur soutien multiforme et pour les encouragements pendant la traversée du désert de la thèse. Je pense à mes collègues doctorants du LIP (Emmanuelle Ceaux, Laeticia Parnot, Laina Ngom, Emmanuel Wassouo, Aurelie Guillot, Caroline Salas, Naoil Sbaï, Damien Dupre, Mathilde Gletty, Emma Cippelletti, Elsa Laneyrie, Juliette Manto), aux ATER en leur temps (Nadine Chaurand, Sylvain Max, Batiste Subra, Bertrand Boudin), aux statutaires (Michel Dubois, Elisabeth Doutre, Emmanuel Monfort, Caroline Poulet, Caroline Gimenez, Dominique Muller, Marc Gandit, Anna Tcherkassof, Florian Delmas, Céline Baeyens, Eric Depret, Aurelie Landry) et aux membres associés (Martine Paulicand, Marie-Pierre Fayant). Chacun d'entre vous a apporté sa modeste contribution à la réalisation de ce travail, en fonction de ses aptitudes et de ses talents, merci. Je remercie particulièrement Cécile Nurra pour la perspicacité de ses critiques et pour la force de ses propositions dans le cadre des ateliers Marguerite.

Je suis très reconnaissant pour la patience de Noëlle Mizgier qui a généreusement accepté de relire tout le manuscrit de cette thèse au fur et à mesure que je le rédigeais. Toute ma reconnaissance va également à l'endroit de Magali Balaud, Laina Ngom, Emmanuel Wassouo, Mathilde Gletty pour les remarques et suggestions qui ont permis d'améliorer la qualité de ce travail.

Je remercie les étudiants qui m'ont assisté bénévolement dans le recueil des données lors de mes séjours au Cameroun. Je pense à Evelyne Douanla, Georges Tafre, Chrispo Kenne, Jérémie Zra, Alexis Fouodji, Didier Demassosso, Amandine Ngassa, Vanessa Atangana, Gilbert Dumbe, Ivo Enongene, Diane Naboudje, Marc Ntomo. Je remercie également tous les participants qui ont accepté de répondre à nos questions sans contrepartie, parfois pendant plus d'une heure.

Je n'oublie pas mes amis, Youssef Hasan, Celestin Moffo, Jean-Pierre Poutcheu, Luc Chopin, Paul René Ngandjeu, Kisito Hona, Cécile Sisco, Emma Lahore, Armand Mbili, Félix Bamseck, pour tous ces moments passés ensemble, qui m'ont permis de réguler le stress dû à la thèse pour le rendre plus productif.

Enfin, merci à mes parents pour leur sens élevé de l'humanisme, du travail bien fait et de la rectitude morale. Grâce à ces valeurs qu'ils m'ont inculquées dès les premières années de ma vie ; je me sens chez moi partout où je me retrouve ; je ne perçois pas la distance qui me sépare d'eux ; j'ai pu faire face à toutes les épreuves difficiles rencontrées pendant la réalisation de cette thèse. Merci Papa, merci Maman!

## Résumé

---

La présente thèse envisage de cerner les comportements des Camerounais sur les routes. En l'occurrence, nous voulons savoir comment les croyances fatalistes, les croyances de contrôle, les croyances au contrôle divin, les croyances et valeurs culturelles, l'explication naïve des accidents et la perception du risque peuvent affecter les comportements des usagers et agents du trafic routier au Cameroun. Cinq études sont réalisées dans le cadre de notre thèse.

La première étude examine 522 procès-verbaux d'accidents réels et montre qu'une grande majorité des accidents surviennent dans de bonnes conditions de conduite. De plus, les conducteurs se rejettent mutuellement la faute, mais s'accordent avec les gendarmes pour dire que le comportement des conducteurs est la première cause des accidents de la route au Cameroun.

Une deuxième étude évalue la variation des comportements en fonction des explications causales et des croyances, sur un échantillon de 525 participants. On observe que les participants présentent davantage des comportements sécuritaires lorsqu'ils expliquent les accidents par le comportement des conducteurs, mais leurs comportements tendent à être moins sécuritaires lorsqu'ils expliquent ceux-ci par des causes externes non contrôlables. Les explications causales tendent à être externes aux conducteurs lorsque les participants sont fatalistes, croient qu'ils peuvent affronter les situations de trafic dangereuses sans en être inquieté, croient que Dieu contrôle les situations dangereuses auxquelles ils peuvent faire face ou lorsqu'ils adhèrent fortement aux croyances et valeurs culturelles. En particulier, les croyances et valeurs culturelles qui sont supposées protéger la vie, les croyances fatalistes et les croyances au contrôle divin se distinguent par leur capacité à favoriser l'explication des accidents par des forces invisibles et à induire des comportements insécuritaires. Enfin, le rôle médiateur des explications causales se révèle pour toutes les croyances.

A partir d'une quasi-expérimentation réalisée auprès de 444 participants, l'étude 3 analyse la variation des explications causales et de l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention, en fonction de la pertinence situationnelle, de la pertinence personnelle et de la gravité de l'accident. On observe que les participants ont tendance à fournir des explications causales défensives d'autant plus que la situation accidentelle leur est pertinente, qu'ils s'identifient à la victime et que l'accident est grave. De plus ils ont une préférence pour des mesures de prévention orientées vers les conducteurs lorsqu'ils expliquent les accidents par le comportement de ces derniers.

L'étude 4 montre une tendance à adopter des comportements moins sécuritaires lorsque les participants sous-estiment le risque routier. En outre, ces derniers ont tendance à sous-estimer le risque lorsqu'ils sont fatalistes alors qu'ils ont davantage peur du risque lorsqu'ils sont attachés à leur identité culturelle. Enfin, les participants ont tendance à se croire capables d'affronter le risque routier sans en être inquiet lorsqu'ils croient que Dieu contrôle les situations dangereuses ou lorsqu'ils croient aux pratiques culturelles supposées protéger la vie.

Dans l'étude 5, on montre que les participants ont tendance à adopter des comportements davantage sécuritaires lorsqu'ils ont une perception élevée du risque et expliquent les accidents par des causes contrôlables. Par contre, ils se montrent plutôt imprudents sur les routes lorsqu'ils ont une perception élevée du risque et croient que les accidents sont causés par des forces invisibles.

Les résultats vont dans le sens des travaux antérieurs et sont discutés en rapport avec les connaissances théoriques. Enfin, des suggestions encouragent une prévention fondée sur les croyances de la population cible.



## Abstract

---

This thesis intends to examine Cameroonians behaviors on the roads. Our objective is to know how fatalistic beliefs, control beliefs, divine control beliefs, cultural beliefs and values, naive explanation of accidents and risk perception can affect road users and traffic agents' behaviors. Five studies are carried out within the framework of our thesis. The first study examined 522 actual accidents reports and shows that a large majority of accidents occur in good driving conditions. In addition, drivers accused each other of wrongdoing, but agree with the gendarmes that, drivers' behavior is the main cause of traffic accidents in Cameroon.

A second study evaluates the variability of behaviors according to the causal explanations and beliefs, on a sample of 525 participants. It is shown that, participants adopt safer behaviors when they explain accidents by drivers' behavior, but their behavior tend to be less safe when they explain accidents by external and uncontrollable causes. Causal explanations tend to be external to drivers when participants are fatalists, believe they can face dangerous traffic situations without being worried, believe that God is in control of dangerous situations that they may faced or when they adhere strongly to cultural beliefs and values. In particular, cultural beliefs and values that are supposed to protect the life, fatalistic beliefs, divine control beliefs tend to promote the explanation of accidents in terms of invisible forces and induce unsafe behaviors. Finally, the mediating role of causal explanations is confirmed on all the beliefs.

From a quasi-experiment conducted with 444 participants, the third study analyzes the variation of the causal explanations and attitude towards prevention measures, according to the situational relevance, personal relevance, and the severity of the accident. It is shown that participants tend to provide defensive causal explanations especially when the accident situation is relevant to them, they identify themselves to the victim and when the accident is serious. In addition they prefer drivers-oriented preventive measures when they explain accidents by the drivers' behaviors.

Study 4 shows a tendency to adopt unsafe behaviors when participants underestimate traffic risk. Moreover, they tend to underestimate the traffic risk when they are fatalistic, but they fear risk when they are attached to their cultural identity. Finally, participants tend to believe that they can face traffic risk without being worried when they believe that God

controls dangerous situations, or when they believe on cultural practices intended to protect life.

In Study 5, we show that participants tend to adopt safer behaviors when they fear traffic risk and explain accidents by controllable causes. They are rather careless on the roads when they fear risk but believe that accidents are caused by invisible forces.

The results are consistent with previous studies and are discussed in relation to the theoretical knowledge. Finally, suggestions encourage preventive measures based on the beliefs of the target population.

# Table des matières

---

<b>Introduction générale.....</b>	<b>13</b>
-----------------------------------	-----------

<b>PREMIERE PARTIE : L'EXPLICATION DES ACCIDENTS ET LA PERCEPTION DU RISQUE : DEUX PISTES DE RECHERCHE POUR COMPRENDRE LES COMPORTEMENTS SUR LES ROUTES AU CAMEROUN .....</b>	<b>17</b>
---	-----------

<b>Chapitre 1 : Les accidents routiers au Cameroun : un problème de santé publique.....</b>	<b>19</b>
---	-----------

<i>Introduction.....</i>	<i>19</i>
<i>1. Les accidents routiers au Cameroun.....</i>	<i>20</i>
<i>2. Le réseau routier et le contexte culturel des accidents routiers au Cameroun.....</i>	<i>22</i>
2.1. Le réseau routier .....	22
2.2. Le contexte culturel .....	23
<i>3. Les dispositifs de lutte contre les accidents routiers au Cameroun.....</i>	<i>25</i>
3.1. Les actions réglementaires.....	25
3.2. Les actions de prévention par la formation et la répression .....	26
3.3. Limites des solutions proposées .....	28
<i>Conclusion.....</i>	<i>31</i>

<b>Chapitre 2 : Les explications naïves : une voie d'analyse des comportements de sécurité.....</b>	<b>34</b>
---	-----------

<i>Introduction.....</i>	<i>34</i>
<i>1. La notion d'attribution causale.....</i>	<i>34</i>
<i>2. Le modèle de l'explication causale naïve de l'accident.....</i>	<i>35</i>
2.1. Les déterminants de l'explication causale naïve de l'accident.....	37
2.1.1. Les déterminants socioculturels de l'explication naïve .....	37
2.1.2. Les déterminants individuels de l'explication naïve.....	40
2.1.3. La gravité de l'accident : un déterminant spécifique de son explication.....	44
2.2. Les mécanismes des explications naïves .....	46
2.3. L'impact des explications naïves sur les comportements de sécurité .....	51
2.4. L'apport des explications naïves pour le diagnostic et l'expertise en sécurité.....	53
2.5. L'apport des explications naïves à la conception des messages de prévention.....	55
<i>Conclusion.....</i>	<i>57</i>

<b>Chapitre 3 : Comprendre les comportements de sécurité à partir de la perception du risque.....</b>	<b>59</b>
---	-----------

<i>Introduction.....</i>	<i>59</i>
<i>1. Intérêt de l'étude de la perception du risque .....</i>	<i>59</i>
<i>2. Les déterminants de la perception du risque .....</i>	<i>61</i>
2.1. La nature et les dimensions du risque comme déterminants de sa perception .....	61
2.2. Les caractéristiques de la personne qui évalue le risque comme déterminants de sa perception .....	63
<i>3. Les biais dans la perception du risque.....</i>	<i>65</i>
<i>4. L'impact de la perception du risque sur les comportements de sécurité.....</i>	<i>67</i>
<i>5. L'apport de la perception du risque au diagnostic de sécurité.....</i>	<i>69</i>
<i>6. L'apport de la perception du risque à la prévention .....</i>	<i>70</i>
<i>Conclusion.....</i>	<i>73</i>

<b>Chapitre 4 : Rôle des croyances dans l'analyse des comportements de sécurité.....</b>	<b>74</b>
<i>Introduction.....</i>	74
<i>1. Définition de la notion de croyances.....</i>	74
<i>2. Intérêt de l'étude des croyances dans la compréhension des évènements complexes .....</i>	75
<i>3. Les formes de croyances .....</i>	78
<i>4. Rôle des croyances fatalistes sur les explications causales, la perception du risque et les comportements de sécurité.....</i>	80
<i>5. Rôle des croyances de contrôle sur la perception du risque, l'explication des accidents et les comportements de sécurité.....</i>	83
<i>6. Les croyances au contrôle divin dans les études sur la santé et la sécurité .....</i>	86
<i>7. Les croyances culturelles dans les études sur les risques et les accidents .....</i>	87
<i>Conclusion.....</i>	90
<b>Chapitre 5 : Adopter une approche naïve pour comprendre les comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier au Cameroun : problématique et hypothèses générales .....</b>	<b>92</b>
<i>1. Problématique générale .....</i>	92
<i>2. Hypothèses générales.....</i>	95
<b>DEUXIEME PARTIE : DES ETUDES EMPIRIQUES POUR CERNER LE ROLE DES CROYANCES, DE LA PERCEPTION DU RISQUE ET DE L'EXPLICATION DES ACCIDENTS SUR LES COMPORTEMENTS DE SECURITE .....</b>	<b>106</b>
<b>Chapitre 6 : L'analyse des explications spontanées des accidents de la route au Cameroun à travers les procès-verbaux d'accidents réels (Etude1).....</b>	<b>108</b>
<i>Introduction.....</i>	108
<i>1. Problématique .....</i>	108
<i>2. Objectifs de l'étude et hypothèses .....</i>	112
<i>3. Méthodologie.....</i>	113
3.1. Population.....	113
3.2. Matériel.....	114
3.3. Procédure .....	115
<i>4. Résultats .....</i>	118
4.1. Analyse des causes objectives des accidents de la route et de ses conséquences .....	118
4.1.1. Analyse des accidents selon la période, la localisation et le type d'accident .....	118
4.1.2. Analyse des conséquences des accidents de la route au Cameroun .....	125
4.2. Analyse des explications causales fournies dans les conclusions des gendarmes et les auditions des conducteurs .....	126
4.2.1. Analyse des dimensions causales en fonction des analystes .....	126
4.2.3. Explications causales fournies par les gendarmes et par les conducteurs en fonction de la gravité des accidents .....	133
<i>5. Discussion et conclusion de l'étude 1 .....</i>	135
5.1. Discussion.....	135
5.2. Conclusion .....	140
<b>Chapitre 7 : Effet des croyances sur l'explication des accidents et sur les comportements de sécurité (Etude 2) .....</b>	<b>144</b>
<i>Introduction.....</i>	144
<i>1. Problématique et hypothèses de l'étude.....</i>	144
1.1. Problématique.....	144

1.2. Hypothèses de l'étude.....	147
2. <i>Méthodologie</i> .....	149
2.1. Participants .....	149
2.2. Matériel et procédure.....	151
2.2.1. Mesure des croyances .....	152
2.2.2. Mesure de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles .....	153
2.2.3. Mesure des explications causales des accidents .....	154
2.2.4. Mesure des comportements de sécurité .....	154
3. <i>Validation des échelles et résultats</i> .....	156
3.1. Validation des échelles .....	156
3.1.1. Echelle de mesure des croyances fatalistes.....	156
3.1.2. Echelles de mesure des croyances de contrôle .....	157
3.1.3. Echelle de mesure des croyances au contrôle divin.....	159
3.1.4. Echelles de mesure de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles .....	159
3.1.5. Echelle de mesure des explications causales des accidents .....	161
3.1.6. Echelle de mesure des comportements de sécurité.....	163
3.2. Résultats.....	163
3.2.1. Variabilité des explications causales et des comportements de sécurité en fonction des croyances fatalistes .....	164
3.2.2. Variabilité des explications causales et des comportements de sécurité en fonction des croyances de contrôle .....	170
3.2.3. Variabilité des explications causales et des comportements de sécurité en fonction des croyances au contrôle divin .....	174
3.2.4. Variabilité des explications causales et des comportements de sécurité en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles .....	178
3.3. Variabilité des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité en fonction des variables personnelles et sociodémographiques.....	189
3.3.1. Effet de l'âge sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité .....	190
3.3.2. Effet du sexe sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité .....	192
3.3.3. Variation des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant le niveau d'étude. ....	192
3.3.4. Effet du statut d'usager de la route sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité .....	195
3.3.5. Variabilité des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant la catégorie socioprofessionnelle .....	198
3.3.6. Effet de l'appartenance ethnique sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité.....	199
3.3.7. Effet de la religion sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité.....	202
3.3.8. Effet de l'expérience d'accidents en tant que victime sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité.....	205
3.3.9. Effet de l'expérience d'accidents en tant que témoin sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité.....	209
4. <i>Discussion et conclusion de l'étude 2</i> .....	212
4.1. Discussion.....	212
4.2. Conclusion .....	226

## **Chapitre 8 : Effet de la pertinence situationnelle, de la pertinence personnelle et de la gravité de l'accident sur les explications causales (Etude 3)..... 229**

<i>Introduction</i> .....	229
<i>1. Problématique et hypothèses de l'étude</i> .....	229
1.1. Problématique.....	229
1.2. Hypothèses.....	232
<i>2. Méthodologie</i> .....	234
2.1. Participants et plan d'expérience.....	234
2.2. Matériel : les protocoles des quasi-expériences.....	234
2.2.1. Exemples de récits dans une condition de forte pertinence situationnelle.....	235
2.2.2. Exemples de récits pour la condition de faible pertinence situationnelle.....	236
2.2.3. Vérification de la manipulation de la pertinence personnelle, de la pertinence situationnelle et de la gravité.....	238
2.2.4. Mesure des explications causales naïves pour les accidents.....	240
2.2.5. Mesure des croyances fatalistes et de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles.....	241
2.2.6. Mesure de l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention.....	241
2.3. Procédure.....	242
<i>3. Validation des échelles de mesure et résultats</i> .....	242
3.1. Validation des échelles de mesure.....	242
3.2. Résultats.....	245
3.2.1. Effets combinés de la pertinence personnelle, de la pertinence situationnelle et de la gravité de l'accident sur les explications causales.....	245
3.2.2. Effets des explications causales sur l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention.....	249
3.2.3. Effets des croyances fatalistes sur les explications causales et sur l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention routière.....	250
3.2.4. Effets de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les explications causales et sur l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention.....	252
<i>4. Discussion et conclusion de l'étude 3</i> .....	254
4.1. Discussion.....	254
4.2. Conclusion.....	261

## **Chapitre 9 : Effets des croyances sur la perception du risque et sur les comportements de sécurité (Etude 4) ..... 264**

<i>Introduction</i> .....	264
<i>1. Problématique et hypothèses de l'étude</i> .....	264
1.1. Problématique.....	264
1.2. Hypothèses de l'étude.....	268
<i>2. Méthodologie</i> .....	270
<i>3. Résultats</i> .....	271
3.1. Effet de la perception du risque sur les comportements de sécurité.....	271
3.2. Effet des croyances fatalistes sur le risque perçu.....	272
3.3. Effet des croyances de contrôle sur la perception du risque.....	273
3.4. Effet des croyances au contrôle divin sur le risque perçu.....	274
3.5. Effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur la perception du risque.....	274
3.5.1. Importance accordée aux croyances valeurs culturelles et perception du risque.....	275
3.5.2. Pratique des activités culturelles et perception du risque.....	278

3.6. Variabilité de la perception du risque en fonction des variables personnelles et sociodémographiques. ....	280
3.6.1. Le sexe .....	281
3.6.2. Le statut d'utilisateur de la route .....	281
3.6.3. La catégorie socioprofessionnelle.....	281
3.6.4. L'expérience d'accidents .....	281
4. <i>Discussion et conclusion de l'étude 4</i> .....	283
4.1. Discussion.....	283
4.2. Conclusion .....	291
<b>Chapitre 10 : Lien entre perception du risque, explications causales et comportements de sécurité (Etude 5) .....</b>	<b>295</b>
<i>Introduction</i> .....	295
1. <i>Problématique et hypothèses de l'étude 5</i> .....	295
1.1. Problématique.....	295
1.2. Hypothèses.....	298
2. <i>Méthodologie</i> .....	299
3. <i>Résultats</i> . ....	299
3.1. Corrélation entre perception du risque et explications causales.....	299
3.2. Variabilité des comportements de sécurité en fonction de la perception du risque et des explications causales.....	299
3.3. Médiation de l'effet du risque perçu par les explications causales .....	302
3.4. Variabilité des comportements de sécurité en fonction de la perception des risques, des explications causales et de l'expérience d'accidents .....	303
4. <i>Discussion et conclusion de l'étude 5</i> .....	304
4.1. Discussion.....	304
4.2. Conclusion .....	306
<b>Discussion générale .....</b>	<b>308</b>
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>314</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>318</b>

## Introduction générale

---

Les nombreux faits divers sur les accidents de la route au Cameroun rappellent que ce phénomène est un problème de santé public et souligne l'importance de leur gestion et de leur anticipation. Le 26 Janvier 2003, un carambolage entre deux cars de transport public de personnes et deux véhicules légers a lieu dans la localité d'Ebombé, sur la route nationale reliant Yaoundé la capitale politique du Cameroun à Douala, la métropole économique. Trente deux personnes sont tuées sur le champ. On enregistre 66 blessés et tous les véhicules impliqués dans l'accident sont complètement endommagés. Trois jours après l'accident, un communiqué du Premier Ministre annonce une commission d'enquête administrative constituée de six ministres (Cameroun-info.net, 29/01/2003). Les résultats de l'enquête sont inconnus à ce jour. Le 10 Mars 2009, un camion entre en collision dans un choc frontal, avec un car de transport public de personnes, lors du dépassement d'un autre camion, sur la route nationale Douala-Yaoundé. Neuf personnes perdent leur vie sur le champ, douze blessés sont enregistrés ainsi que de très importants dégâts matériels. Le 10 Novembre 2010, deux cars de transport public de personnes entrent en collision lors du dépassement d'un troisième car, à l'amorce d'une pente sur la route nationale reliant Bafoussam à Douala. Treize personnes sont tuées sur le champ, de nombreux blessés sont évacués dans les hôpitaux, mais on ne sait pas leur nombre exact. Le 19 Août 2012, le conducteur d'un car de transport public de personnes perd le contrôle de son véhicule sur une descente sur la route nationale reliant les villes de Dschang et Douala. Le car heurte un talus et se renverse, faisant 4 morts et 34 blessés.

Des exemples d'accidents comme ceux que nous venons de citer sont courants chaque année sur les routes camerounaises. Après chaque accident, des commissions d'enquête sont créées, parfois par le Premier Ministre, selon le nombre de personnes tuées dans l'accident, mais les résultats restent inconnus du grand public. Les agences de voyages dont les cars sont impliqués dans de tels accidents voient très souvent leur licence de transport retirée par le Ministère des Transports pour une durée de trois mois. Mais on ne sait pas toujours quelles décisions les promoteurs de ces agences de voyage ont pris et qui aient pu contribuer significativement à la survenue de l'accident. On ne sait pas non plus en quoi le retrait de la licence de transport peut contribuer à faire changer les comportements des conducteurs des agences de voyage concernées. Le 19 Août 2012, le Ministre des Transports annonce que les campagnes de prévention routière, qui se tenaient auparavant pendant les périodes des fêtes de fin d'année et de rentrée scolaire, seront désormais permanentes. Il annonce que dans le cadre



de la permanence de ces campagnes de prévention routière, « *les contrôles routiers vont plus que jamais redoubler d'ardeur afin de traquer l'incivisme et les criminels de la route* » (Camerounlink.net, 20/08/2012). Cette annonce du Ministre des Transports semble assimiler les personnes qui peuvent être impliquées dans un accident de la route, à des citoyens inciviques et à des criminels. Par cette annonce, le Ministère des Transports du Cameroun semble désigner le coupable pour justifier les actions répressives à mettre en place. Bien que la recherche du coupable qui semble traduire l'action publique en cours s'écarte de la recherche des causes, indispensable à un diagnostic et à une action de prévention efficace (Kouabenan, 1999), elle souligne l'importance des comportements humains dans la survenue des accidents de la route au Cameroun. Mais nous ne sommes pas sûrs que traquer les usagers de la route comme des criminels, soit un moyen efficace d'amener ces derniers à changer leurs comportements sur les routes. En effet, les actions répressives se multiplient et s'endurcissent de plus en plus au Cameroun depuis plus d'une décennie, mais ne sont pas suivies d'une réduction significative du nombre et de la gravité des accidents sur les routes. Au contraire, il semble que leur nombre et leur gravité augmentent plutôt au fil du temps.

Ce paradoxe nous pousse à nous demander ce qui détermine les comportements des Camerounais sur les routes, déterminants dont la connaissance préalable peut être un gage du succès des mesures de prévention. Notamment, il y a de fortes chances qu'une action de prévention axée sur les facteurs qui déterminent les comportements infractionnistes des individus sur les routes, conduisent à leur modification. A ce propos, de nombreux facteurs sont susceptibles d'expliquer les comportements des individus sur les routes. Plusieurs études tentent de démêler les processus psychologiques et les facteurs explicatifs de l'attitude des usagers de la route confrontés aux situations à risque.

Pour illustration, on peut citer des études portant sur l'estimation du degré d'alcoolémie chez les jeunes conducteurs (Assailly, 1995) ; l'utilisation de l'argument « réduire la pollution de l'air » pour convaincre les conducteurs à respecter les limitations de vitesse (Delhomme, 2010) ; l'engagement à respecter les limitations de vitesse chez les automobilistes infractionnistes (Delhomme, Kreel, & Ragot, 2008) ; l'effet de l'optimisme comparatif sur la perception du risque d'accident lié à l'alcool (Causse, 2003 ; Causse, Kouabenan & Delhomme, 2004) ; la perception des risques en situation d'incendie dans un tunnel (Gandit, Kouabenan & Caroly, 2009) etc. Le nombre de travaux sur le sujet n'est pas aussi important dans les pays en voie de développement que dans les pays développés. Cependant, quelques études réalisées dans des pays de l'Afrique Sub-saharienne méritent d'être mentionnées. On peut citer l'étude de Macritchie et Seedat (2008) sur l'analyse des contenus des articles de

presse en vue d'appréhender le rôle des médias dans la construction des représentations sociales des accidents routiers en Afrique du Sud. On peut aussi citer celle de Peltzer et Renner (2003) qui traite des effets des superstitions sur la perception et la prise de risque routier en Afrique du Sud. On peut mentionner également l'étude traitant des accidents de la route en Côte d'Ivoire (Kouabenan, 1990) ; l'étude portant sur l'impact de la profession, de l'expérience de conduite et de l'expérience d'accidents sur la perception des risques et des accidents routiers en Côte d'Ivoire (Kouabenan, 2002) ; l'étude sur les causes des accidents de la circulation chez les piétons en fonction de la gravité (Kouabenan & Guyot, 2004).

Ces études suggèrent qu'on peut comprendre les comportements des usagers de la route en se fondant sur divers processus psychologiques en œuvre chez l'individu, lorsque celui-ci est confronté aux risques. En allant dans le même sens, nous nous proposons de rendre compte des comportements des Camerounais sur les routes en étudiant leurs représentations du risque et des accidents. A cet effet, nous nous inspirons de l'approche de l'explication causale naïve de l'accident (Kouabenan, 1999) et des modèles d'adoption des comportements de protection fondés sur la perception du risque (Bandura, 1977 ; 1997 ; Becker & Rosenstock, 1987 ; Fishbein & Ajzen, 1975 ; Ajzen, 1985 ; Triandis, 1980 ; Rogers, 1983 ; Dejoy, 1996). Nous comptons mettre en évidence les croyances qui sont susceptibles d'orienter l'explication que les Camerounais donnent des accidents, la perception qu'ils ont du risque et leurs comportements sur les routes. L'étude des déterminants des explications causales devrait nous permettre de comprendre les conflits autour des mesures de prévention des accidents de la route. Ces déterminants permettent également de cerner les réactions défensives que les Camerounais peuvent présenter lorsqu'ils expliquent un accident. L'idée que nous voulons développer dans la présente thèse, c'est que la perception des risques et l'explication des accidents sont deux processus psychologiques corrélés, qui médiatisent l'effet des croyances sur les comportements de sécurité. Cette idée est développée en deux parties contenant chacune cinq chapitres.

Dans la première partie qui est théorique, nous comptons examiner le phénomène des accidents routiers au Cameroun, son évolution, ce qui est fait pour lutter contre ce phénomène et les raisons qui peuvent expliquer l'inefficacité des mesures de prévention routière déployées dans ce pays. Nous nous proposons de réaliser une première revue de questions sur l'explication des accidents et sur la perception du risque ; ce qui nous permet de savoir en quoi ces deux processus psychologiques peuvent être utiles à l'étude des comportements des Camerounais sur les routes. Dans une deuxième revue de questions, nous voulons savoir comment les croyances peuvent affecter la perception du risque, l'explication des accidents

ainsi que les comportements sur les routes. Pour terminer avec la première partie, nous envisageons d'examiner le lien entre les croyances, l'explication des accidents et la perception du risque pour cerner les comportements des Camerounais sur les routes.

Dans la deuxième partie qui est empirique, nous comptons réaliser cinq études qui nous permettent de vérifier la pertinence de l'idée que nous exposons dans la partie théorique. A cet effet, nous nous proposons d'analyser les comptes-rendus d'accidents réels pour cerner leurs causes objectives et les explications causales fournies spontanément par les agents du trafic et les usagers de la route impliqués. Nous envisageons de voir ensuite comment les croyances peuvent influencer les explications causales et les comportements sur les routes. Dans la même veine, nous envisageons d'analyser l'effet des explications causales sur les comportements et comment celles-ci influencent l'effet des croyances sur les comportements. Nous comptons nous servir des entretiens et d'un questionnaire à cet effet. Par la suite, nous nous proposons de savoir à partir d'une quasi-expérience, ce qui explique les réactions défensives que les Camerounais peuvent présenter lorsqu'ils expliquent les accidents et comment ces réactions sont susceptibles d'orienter leur attitude vis-à-vis des mesures de prévention. Par ailleurs, en nous servant d'un questionnaire, nous voulons savoir comment la perception du risque peut influencer les comportements des Camerounais sur les routes en même temps qu'elle est affectée par les croyances. Enfin, nous nous proposons de cerner le lien qu'entretiennent la perception du risque et l'explication des accidents dans leur effet sur les comportements de sécurité.

La présente thèse se termine par une discussion et une conclusion générales. Dans la discussion générale, nous comptons nous appuyer sur les résultats importants que nous aurons obtenus des études, pour mettre en exergue ce que notre thèse apporte comme contribution aux connaissances sur les questions de prévention des accidents routiers. Dans la conclusion générale, nous comptons souligner les leçons qu'on peut tirer de la présente thèse pour améliorer la prévention des accidents routiers au Cameroun en particulier et dans les pays en voie de développement en général.

**PREMIERE PARTIE :**  
**L'EXPLICATION DES ACCIDENTS ET LA**  
**PERCEPTION DU RISQUE : DEUX PISTES DE**  
**RECHERCHE POUR COMPRENDRE LES**  
**COMPORTEMENTS SUR LES ROUTES AU**  
**CAMEROUN**

Cette première partie se structure autour du problème des accidents routiers au Cameroun et aborde les approches théoriques qui peuvent permettre de cerner les comportements sur les routes. Elle est divisée en cinq chapitres.

Le chapitre 1 présente la situation des accidents routiers au Cameroun et le contexte socioculturel dans lequel ils surviennent. Des actions de prévention mises en place pour faire face à ce phénomène sont présentées, ainsi que leurs limites. Ce chapitre se termine par la question de l'analyse des comportements face aux risques routiers, comme étant un préalable à une prévention efficace des accidents de la circulation dans ce pays.

Le chapitre 2 aborde l'explication causale naïve de l'accident, en tant qu'une piste d'analyse prometteuse, pouvant apporter une contribution à la compréhension des comportements des usagers sur les routes camerounaises.

Le chapitre 3 traite de la perception du risque, un processus psychologique qui fonde de nombreux modèles d'adoption des comportements sûrs. Cette deuxième voie d'analyse montre en quoi il peut être intéressant de l'emprunter pour comprendre les comportements des Camerounais sur les routes.

Le chapitre 4 met en exergue un élément central qu'on retrouve dans les deux processus psychologiques abordés dans les chapitres 2 et 3, à savoir les croyances. Il présente les typologies de croyances et analyse leur apport à la compréhension de la manière par laquelle les camerounais sont susceptibles d'expliquer les accidents, de percevoir les risques et de se comporter sur les routes.

Le dernier chapitre de cette partie théorique à savoir le chapitre 5, pose la problématique de la présente thèse. Il s'agit de s'inspirer de l'approche naïve qui consiste à se fonder sur le point de vue du profane, pour comprendre son comportement. En particulier, il est question de voir comment cette approche peut permettre de comprendre l'explication des accidents par les Camerounais, leur perception du risque et leurs comportements sur les routes en partant de leurs croyances. Ce chapitre se termine par la présentation du modèle théorique qui fonde les études empiriques de la présente thèse.

# Chapitre 1 : Les accidents routiers au Cameroun : un problème de santé publique

---

## Introduction

En relevant que les risques professionnels ne représentent en réalité qu'une faible partie des risques auxquels nous sommes exposés, Kouabenan (2007) souligne l'émergence et/ou la recrudescence d'autres risques tout aussi dévastateurs. Il cite l'exemple des accidents de la route qui sont de plus en plus meurtriers et relève leurs conséquences sur le plan physique, social, psychologique et économique tant au niveau de la victime, de ses collègues que de ses proches. Il est relayé dans un rapport de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) par Peden et al. (2004) qui soulignent par exemple que *«Pour chaque personne tuée, blessée ou rendue infirme par un accident de la circulation, tout un ensemble d'autres personnes, y compris la famille et l'entourage de l'intéressé, sont profondément affectées»* (p.16). Les auteurs concluent qu'il est *«impossible d'attribuer une valeur à chaque vie humaine perdue ou à chaque souffrance endurée, et d'additionner ces valeurs pour calculer un chiffre rendant compte du coût social global des accidents de la circulation et des traumatismes qu'ils occasionnent»* (p.16).

On peut définir l'accident comme étant un évènement soudain, inattendu, imprévisible, bref ; une sorte de boîte noire dont seules les entrées et les sorties sont accessibles et observables (Faverge, 1967). L'accident est la matérialisation d'un risque définit comme étant *« la possibilité qu'un évènement ou une situation entraîne des conséquences négatives dans des conditions déterminées, ou plus succinctement..., la possibilité qu'un danger s'actualise, c'est-à-dire entraîne effectivement des dommages dans des conditions déterminées »* (Leplat, 2006, p.24). Ainsi, diverses situations du trafic sont susceptibles d'entraîner des accidents de la circulation qui constituent un problème majeur de santé publique majeur dans le monde. Selon l'organisation mondiale de la santé (Peden et al., 2004), on estime à 1,2 million de personnes tuées dans les accidents de la route et pas moins de 50 millions de blessées chaque année. Cela représente 2,1 % de la mortalité mondiale. De plus, les accidents routiers coûtent environs 1 % du produit national brut (PNB) dans les pays à faible revenu, 1,5 % dans les pays à revenu intermédiaire et 2 % dans les pays à revenu élevé. L'OMS (2009) estime le coût mondial annuel de réparation des dommages dûs aux accidents de la route à environ 518 milliards de dollars. Ce coût s'élève à 65 milliards de dollars pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire ; c'est-à-dire, plus de ce qu'ils

reçoivent au titre de l'aide au développement. En outre, plus de 90% des décès dus aux accidents routiers surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Pourtant, on ne compte que 48% du parc mondial de véhicules dans ces pays. Selon les projections de l'OMS, entre 2000 et 2020, les décès dus aux accidents de la circulation diminueront d'environ 30 % dans les pays à haut revenu mais augmenteront notablement dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Ces accidents devraient représenter d'ici 2030 la cinquième principale cause mondiale de maladies et traumatismes (OMS, 2009). Le Cameroun est l'un des pays à revenu intermédiaire touché par ce problème de santé publique.

## **1. Les accidents routiers au Cameroun**

Les statistiques sur les accidents routiers au Cameroun sont rares, à cause d'une insuffisance de dispositifs de leur enregistrement. La gendarmerie nationale dispose d'un système de centralisation des rapports d'accidents de la route qu'elle constate. Elle constitue le principal pourvoyeur de statistiques officielles sur les accidents de la route au Cameroun. Les statistiques officielles sont loin de refléter la réalité du phénomène dans le pays pour plusieurs raisons : 1) tous les accidents ne sont pas constatés par les agents de sécurité ; 2) les statistiques officielles fournies par le Ministère des transports sont basées uniquement sur les données de la gendarmerie nationale alors qu'elle ne constate pas tous les accidents sur les routes ; 3) la police constate également les accidents surtout dans les centres urbains, mais ces données ne sont pas prises en compte dans les statistiques officielles parce que la police ne dispose pas d'un système de centralisation des statistiques. Par conséquent, il est difficile d'avancer avec certitude des chiffres sur le phénomène au Cameroun. Pourtant, il « fait la une » des médias dans le pays chaque semaine et préoccupe autant les pouvoirs publics que la population. Il n'existe pas au Cameroun un organisme chargé d'évaluer la situation des accidents de la route et de publier annuellement des chiffres officiels. On peut trouver quelques chiffres dans les services du ministère des transports et de la gendarmerie nationale. Mais, ces chiffres ne sont pas toujours systématiquement rendus publics dans des documents officiels exploitables. Les médias avancent également de temps en temps des chiffres dont on ne peut prouver la fiabilité. Malgré l'incertitude des statistiques, on peut tout de même s'en faire une idée à partir des sources officielles et médiatiques.

Selon le Ministère des Transports du Cameroun (Nkwescheu, Efangon & Kondji, 2008) on compte 3387 accidents routiers au Cameroun en 2003, 4167 en 2004 et 4386 en 2005, pour un parc automobile estimé par Rochon et Kendel (2008) à 244 316 véhicules en 2005. Bien

que ces sources ne fassent pas référence à la gravité des accidents, on constate tout de même une augmentation du taux d'accidents au fil des ans. Toujours d'après les sources du ministère des transports du Cameroun (Ngoumbe, 2011), on enregistre 3277 accidents en 2007 ayant fait 990 morts et 4829 blessés, contre 3739 accidents en 2006. Mais en 2008, on note une augmentation du nombre d'accidents qui passe à 3566, occasionnant la mort de 1157 personnes et faisant 5370 blessés (Secrétariat d'Etat à la Défense chargé de la gendarmerie [SED, 2009]). En 2010, la gendarmerie nationale constate 3503 accidents faisant 1258 morts et 5292 blessés pour un parc automobile de 443 000 véhicules et un réseau routier de 50 000km de routes. En se référant aux statistiques entre les années 2000 et 2010, Ngoumbe (2011) estime à 1200 le nombre moyen de morts par an sur les routes et à 100 milliards de francs CFA (environ 65 millions d'euros), le coût des réparations des dommages dûs aux accidents routiers au Cameroun. En s'en tenant à ces chiffres officiels (Ngoumbe, 2011 ; Nkwescheu et al., 2008 ; SED, 2009), le nombre d'accidents semble évoluer en dents de scie. Mais le nombre de morts et de blessés augmente au fil des ans pour un parc automobile qui a presque doublé entre 2005 et 2010 et un réseau routier presque stable de 50 000km de routes.

On note des désaccords entre les statistiques issues des sources médiatiques et les chiffres officiels. Par exemple pour l'année 2008, les média (Zeba, 2008) annoncent 849 accidents entre janvier et octobre 2008 faisant 1280 morts et des dizaines de milliers de blessés, uniquement dans la zone de fort trafic routier Bafoussam-Yaoundé-Douala. Tandis que la gendarmerie nationale (SED, 2009) donne les chiffres de 3566 accidents, 1157 morts et 5370 blessés pour la même année. On remarque bien que sur une même période (année 2008), les média semblent ne pas s'accorder avec les pouvoirs publics, représentés par la gendarmerie nationale, sur les statistiques. Ces données contradictoires augmentent la confusion sur l'idée qu'on peut se faire du phénomène des accidents routiers au Cameroun. Malgré cette confusion dans les chiffres, l'accident routier est un problème préoccupant qui revient dans les discours publics, qualifié « *d'une autre forme d'insécurité sans doute aussi meurtrière que le banditisme* » (Biya, 2007).

En comparant les chiffres du ministère des transports (Ngoumbe, 2011) à ceux d'un pays comme la France où on trouve des données fiables, on peut avoir une meilleure visibilité du phénomène au Cameroun. Ainsi, la moyenne annuelle de 1200 morts sur les routes au Cameroun entre 2000 et 2010 (Ngoumbe, 2011) peut paraître faible par rapport à la mortalité routière moyenne en France. En effet, selon l'Observatoire Nationale Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR, 2011), la France enregistre 12.9% de la mortalité routière de l'Union Européenne (UE). Soit, 4000 tués en France sur les 30 982 morts sur les routes de



l'UE en 2010. Pourtant, malgré l'importance de son parc automobile (37 438 000 véhicules au 1<sup>er</sup> janvier 2010), le nombre de morts sur les routes a baissé en France de moitié (de 8000 morts en 2000 à 3970 morts en 2011) en une décennie. Les pouvoirs publics ambitionnent d'atteindre le cap de moins de 3000 morts en 2012 (ONISR, 2012).

En considérant la moyenne de 1200 morts par an sur les routes au Cameroun (bien que sujette à caution) et de 4000 morts par an en France, on obtient un ratio de 1/369,16 morts par véhicule pour le Cameroun et de 1/9349,5 morts par véhicule pour la France. Ainsi, le ratio nombre de morts/nombre de véhicules serait environ 25 fois plus grand au Cameroun comparé à la France. Cela témoigne de l'ampleur du phénomène dans ce pays. Pour mieux comprendre le phénomène des accidents routiers au Cameroun, il serait intéressant d'avoir une idée du contexte socioculturel et du réseau routier sur lequel ces accidents se produisent.

## **2. Le réseau routier et le contexte culturel des accidents routiers au Cameroun**

### **2.1. Le réseau routier**

Selon la Banque Africaine de développement (Rochon & Kendel, 2008), le Cameroun possède le second plus grand réseau routier bitumé et le second plus grand réseau principal parmi les pays de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC). Le taux de revêtement de ses routes (22%) est supérieur à la moyenne de la CEEAC (15%). Cependant, on note une faible densité routière (9km/1000km<sup>2</sup> et 0,280km/1000 habitants), comparée à la Côte d'Ivoire (16 ; 0,384) et au Ghana (25 ; 0,354). Il n'y a pas d'autoroutes au Cameroun. On y compte environ 50 000km de routes. Parmi elles, on trouve 7241 km de routes nationales, 5841km de routes régionales, 8075 km de routes départementales, 12 843km de routes rurales et 16 000km de routes non classées (Feudjio, 2008). Sur les dix régions que compte le pays, trois (Centre, Littoral et Ouest) concentrent à elles seules 75% du trafic journalier (Rochon & Kendel, 2008). Ces trois régions qui abritent les trois grandes villes du pays (Yaoundé, Douala et Bafoussam) sont reliées par des routes nationales. Du fait de la fréquence et de la gravité des accidents qui se produisent sur ces tronçons de routes, les médias ont baptisé les routes nationales qui relient Yaoundé, Douala et Bafoussam de « triangle de la mort ». La population camerounaise qui subit ces accidents évolue dans un contexte culturel diversifié qu'il nous semble important de connaître.

## 2.2. Le contexte culturel

Situé en Afrique Centrale au-dessus du golfe de Guinée, le Cameroun s'étend sur 475 650 km<sup>2</sup>. Selon le Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population (BUCREP, 2010), la population camerounaise en 2005 est de 17 463 836 habitants. Elle est estimée à 20 millions en 2010. Agée en moyenne de 22,1 ans, elle est constituée de moitié, de jeunes de moins de 17,7 ans. Le Cameroun est généralement qualifié de « condensé », de « synthèse » ou « d'Afrique en miniature », car les grands groupes culturels de l'Afrique Sub-Saharienne y sont représentés. Il s'agit des Bantous (des hautes montagnes, des grands lacs, de l'Afrique Australe), des Soudano-sahéliens (des savanes herbeuses, des plaines sablonneuses et des régions chaudes du Sahel) et des groupes nomades. Chaque groupe est composé de plusieurs ethnies qui présentent chacune des spécificités, mais s'accordent sur des croyances et valeurs culturelles communes. On compte au Cameroun environ 250 ethnies avec autant de dialectes. Ces ethnies se côtoient dans un cosmopolitisme très poussé surtout dans les grandes villes comme Douala, Yaoundé et Bafoussam. Le français et l'anglais sont les langues officielles, mais il existe des langues véhiculaires régionales (fufuldé, pidgin) et les multiples dialectes qui permettent aux populations de communiquer.

On peut regrouper le peuple camerounais en quatre grandes sphères culturelles : les Soudano-sahéliens, les Bantous de la forêt, les Bantous des grassfields et les Bantous des plaines côtières. La sphère culturelle soudano-sahélienne regroupe les peuples des trois régions du grand Nord-Cameroun à savoir, la région de l'Adamaoua et les régions arides du Nord et de l'Extrême-Nord. Cette sphère semble dominée par le fond culturel islamo-peuhl, caractérisée par des entités territoriales appelées lamidats. Elle regroupe entre autres, les Haoussa, les Foulbé et les Peuhl, tous musulmans. Mais, malgré l'apparente domination de la religion musulmane, le grand Nord-Cameroun regroupe également des peuples chrétiens et adeptes des pratiques spirituelles ancestrales peu connues qu'on qualifie à tort ou à raison d'animistes. Il s'agit des Mboum, Guiziga, Guidar, Fali, Toupouri, Mousgoum, Massa, Moufou, Mafa, etc. Tous les peuples de cette aire culturelle se comprennent plus ou moins par la langue véhiculaire qui est le fufuldé et s'accordent sur plusieurs pratiques culturelles. Par exemple, lorsqu'on séjourne au grand Nord-Cameroun, on est frappé lors des voyages par le fait que les conducteurs de véhicules de transport public s'arrêtent aux heures de prière de la religion musulmane, sans que les passagers ne s'en émeuvent. Ainsi, le contexte culturel du grand Nord-Cameroun semble dominé par les pratiques rituelles de l'islam.

La sphère culturelle des Bantous de la forêt regroupe les peuples des régions forestières du Centre, du Sud et de l'Est. Elle est constituée des Beti, Fang, Manguissa, Bassa, Bafia, Boulou, Maka, Baya, etc. Ces peuples se comprennent plus ou moins par la langue Ewondo et sont essentiellement chrétiens. Au Cameroun, les Bantous de la forêt par exemple, s'accordent sur certaines pratiques culturelles à l'instar du rite funéraire d'explication causale d'un décès appelé «Essani». Ce rite consiste pour la famille paternelle d'un défunt, à fournir publiquement des explications sur la cause du décès, sur réquisition de la famille maternelle lors des obsèques. On retrouve ce rite sous des formes diverses chez les autres peuples bantous du Cameroun.

La sphère culturelle des Bantous des grassfields regroupe les peuples de la région montagneuse de l'Ouest-Cameroun et les Anglophones de la région du Nord-Ouest. Ils sont constitués des Bamiléké, Bamoun, Bansa, Bali, Bafut, Tikar, etc. Le terme « *grassfields* » vient de l'anglais « *grass* » qui signifie herbe et « *fields* » qui signifie champs. Ce terme désigne les peuples installés sur les terres montagneuses de l'Ouest-Cameroun, sur lesquelles poussent de hautes herbes. La spécificité de cette sphère culturelle est l'attachement (surtout les Bamiléké) aux coutumes ancestrales. Ils croient en Dieu à travers leurs ancêtres dont les crânes sont conservés et sur lesquels diverses cérémonies spirituelles sont organisées. Ils sont très attachés aux chefferies traditionnelles qui sauvegardent les coutumes ancestrales. Cependant, les religions chrétiennes et musulmanes sont très présentes dans ces régions et cohabitent avec la pratique des coutumes ancestrales. Toutes les ethnies s'accordent par exemple sur des rites à l'instar de celle de la célébration du mariage, d'intronisation des autorités coutumières, de célébration de la naissance des jumeaux, de passage à l'âge adulte, d'explication causale d'un décès, de funérailles, du veuvage, etc. Les peuples de la région du Nord-Ouest et une partie des peuples de la région de l'Ouest se comprennent par le pidgin, la langue véhiculaire des régions anglophones du Cameroun qu'on retrouve également au Nigéria.

La sphère culturelle des Bantous des plaines côtières regroupe les peuples des régions côtières du Sud-Ouest et du Littoral à savoir les Sawa, Mbô, Douala, Bakwéri, Bakoko, Batanga, Bakossi, Bassossi, Bayangui, etc. Ils sont très chrétiens, mais aussi attachés aux chefferies traditionnelles où sont préservés les secrets des coutumes ancestrales en rapport avec les « génies de l'eau ».

Enfin, on trouve au Cameroun des peuples de bergers nomades comme les Bororo, ainsi que les Pygmées Baka, sédentarisés au cœur de la forêt du Sud, qu'on ne peut classer dans

une sphère culturelle spécifique. Tous ces peuples aux traditions culturelles diversifiées cohabitent et se côtoient.

Nous avons jugé utile de présenter ce contexte culturel parce qu'il est possible qu'il influence le regard porté sur les risques et les accidents routiers ainsi que l'attitude vis-à-vis des actions de prévention que nous présentons dans le prochain paragraphe.

### **3. Les dispositifs de lutte contre les accidents routiers au Cameroun**

Les mesures de prévention initiées par les pouvoirs publics peuvent être présentées en deux catégories : les actions réglementaires et les actions de prévention.

#### **3.1. Les actions réglementaires**

Etant donné le manque de fiabilité des données au Cameroun, il est difficile d'avoir une idée précise sur l'évolution de la mortalité routière en vue d'évaluer l'impact de la réglementation sur son évolution. Lorsqu'on observe par exemple l'évolution de la mortalité routière en France, on note qu'elle est passée d'environ 16 000 morts par an en 1971 à 3970 morts en 2011 (ONISR, 2011). En parcourant la réglementation sur la sécurité routière dans ce pays, certains actes marquent les points d'inflexion sur la courbe de la mortalité routière dans ce pays. On peut citer l'institution de la limitation de vitesse à 110 km/h sur les routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes, puis l'obligation du port de la ceinture de sécurité et du casque hors agglomération; la loi sur la prévention de l'alcoolémie de 1978 et la fixation du seuil d'alcoolémie à 0,80g/l de sang en 1983 ; l'institution du contrôle d'alcoolémie, du port de la ceinture de sécurité et la limitation de vitesse en agglomération à 50km/h en 1990 ; l'institution du permis à points en 1992 ; la réduction du seuil d'alcoolémie à 0,5g/l de sang en 1995 ; l'annonce du programme radars en 2002 et l'installation des radars automatiques en 2003.

Au Cameroun, on note que les lois et les institutions créées pour œuvrer à la prévention des accidents routiers remontent à un peu plus d'une décennie. On remarque qu'entre 1998 et 2005, le Cameroun a pris plusieurs lois et créé des institutions pour réglementer la prévention et la sécurité dans le secteur des transports. Paradoxalement, cette période est marquée par la croissance du nombre d'accidents sur les routes, même si les données sur la mortalité sont peu connues. On peut citer les textes instituant et réglementant la visite technique (Tsanga, 1998), les pesages routiers (Mafany, 1998), les auto-écoles, la procédure d'obtention du permis de

conduire ainsi que les conditions de son retrait et de sa restitution (Tsanga, 2000). Ainsi, à partir de l'année 2000, les candidats aux épreuves d'obtention du permis de conduire sont astreints à une formation préalable en auto-école au Cameroun. De plus, le permis de conduire peut être retiré pour certaines infractions (accident corporel ayant entraîné une incapacité de plus de trente jours, conduite en état d'ivresse ou d'intoxication, délit de fuite, conduite sans permis correspondant). Mais, le texte ne précise pas le seuil d'alcoolémie légal et ne dit rien sur le contrôle de l'alcoolémie. Il faut dire qu'avant l'année 2000 les candidats aux épreuves du permis de conduire n'étaient pas astreints à une formation préalable en auto-école. En outre, un comité national de sécurité routière est créé (Mafany, 1999) avec pour mission d'élaborer et de suivre l'exécution du plan d'action de prévention routière au Cameroun. Cependant, on peut douter du fonctionnement effectif de ce comité, à partir du moment où ce n'est que six ans plus tard que les modalités de son financement sont précisées, dans un décret créant le fond routier du Cameroun (Biya, 2005). Le texte créant ce dernier organe précise qu'il est chargé de financer les programmes de la prévention routière, ceux de la protection du patrimoine routier national, d'entretien du réseau routier et des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes. Il est difficile d'évaluer l'impact de ces actions réglementaires sur l'évolution de la mortalité routière comme cela se fait dans d'autres pays.

Les textes au Cameroun sont sensés encadrer les actions de prévention et de sécurité routière qu'on peut évaluer dans le temps et dans l'espace. Mais comme on l'a observé pour les statistiques sur les accidents routiers, les données sur les actions concrètes de prévention routière et leur évaluation sont rares au Cameroun. On peut se contenter de quelques informations en provenance du ministère des transports du Cameroun pour s'en faire une idée, même si elle reste vague. Comme on va le voir dans le paragraphe qui suit, les actions de prévention au Cameroun sont très peu précises sur les objectifs qu'elles poursuivent et semblent difficiles à évaluer.

### **3.2. Les actions de prévention par la formation et la répression**

Selon le ministère des transports du Cameroun (Ngoumbe, 2011), 64% des accidents surviennent sur les routes bitumées au Cameroun et 35% ont lieu la nuit entre 6 heures du soir et 6 heures du matin. En outre, les comportements des conducteurs, des promoteurs et dirigeants des sociétés de transport, des propriétaires privés de véhicules, des passagers, des riverains et des piétons sont incriminés dans 70% des cas d'accidents enregistrés. L'état du véhicule est cité dans 20% d'accidents et les infrastructures routières dans 10%. Les actions

de prévention routière au Cameroun s'appuient plus ou moins sur ces analyses causales et peuvent se regrouper en quatre types : la prévention par la formation, l'aménagement des infrastructures routières, la sensibilisation et la prévention par la répression.

Pour ce qui est des actions de prévention par la formation, il semble que les mesures formatives en vue de prévenir les accidents routiers au Cameroun sont essentiellement orientées vers les conducteurs. Selon Ngoumbe (2011), désormais, l'obtention du permis au Cameroun est systématiquement subordonnée à une formation théorique et pratique en auto-école. De plus, depuis 2010, les conducteurs professionnels semblent astreints à un recyclage périodique et le permis de conduire est désormais informatisé. Les auto-écoles sont régulièrement auditées et les prestations des dix-sept centres de contrôle technique du pays sont en cours d'amélioration suite à un audit de fonctionnement.

Ngoumbe avance pour ce qui est de l'aménagement des infrastructures routières, que les travaux de sécurisation sont régulièrement réalisés sur le réseau routier à partir des études d'audit de sécurité. Selon lui, ces études sont basées sur l'identification des zones accidentogènes et des zones potentiellement à risque sur les routes.

En outre, les actions permanentes d'information, d'éducation et de sensibilisation à l'adoption des comportements sécuritaires sur la route sont menées, à travers des campagnes de proximité, ou des campagnes médiatiques (Ngoumbe, 2011). A ce propos, on peut noter qu'au Cameroun, il existe des campagnes nationales de prévention et de sécurité routière, menées généralement pendant la période de la rentrée scolaire et pendant les fêtes de fin d'année. Pendant ces campagnes, on assiste très souvent à un déploiement de patrouilles mixtes constituées de gendarmes, agents du ministère des transports, policiers et parfois de militaires sur les axes routiers. En même temps, les équipes du ministère des transports et des organisations non gouvernementales (ONG) se déploient dans les agences de voyages pour sensibiliser les conducteurs sur les mesures de sécurité ou pour contrôler l'état des véhicules. Des messages sur la prévention routière sont également diffusés pendant la même période dans les médias.

Enfin, les contrôles répressifs de la gendarmerie et de la police sont systématiques sur toutes les routes camerounaises, assortis du paiement de fortes amendes dissuasives (Ngoumbe, 2011). La prévention par la répression semble être l'action la plus systématisée du dispositif de prévention et de sécurité routière au Cameroun. En effet, très souvent au Cameroun, on rencontre plusieurs patrouilles de police et de gendarmerie sur la même route sur des intervalles très courts et qui procèdent au contrôle des véhicules.

Au regard des actions de prévention ci-dessus présentées, on n'a qu'une idée vague des actions concrètes menées. Par exemple, on ne sait pas sur quoi portent les audits des autoécoles et des centres de contrôle technique. On ne sait rien non plus des points cibles sur lesquels porte la sensibilisation et comment réagissent les populations face aux messages qui leur sont adressés. Malgré la réglementation et les actions de prévention menées et face à l'augmentation du taux de mortalité dans ce pays, il nous paraît nécessaire d'interroger l'efficacité de ce dispositif. Cela revient à savoir si les populations à qui les mesures sont destinées y adhèrent. Au regard du nombre croissant d'accidents au fil du temps, il semble que les populations n'adhèrent pas aux messages de prévention qui leur sont adressés. C'est le lieu de se demander pourquoi. Et comme le souligne Ngoumbe (2011), les comportements des usagers de la route sont incriminés dans 70% des accidents. Qu'est-ce qui explique ces comportements sur les routes ?

### **3.3. Limites des solutions proposées**

En se référant à d'autres pays, on peut remarquer que la réglementation sur la prévention routière au Cameroun existe, mais semble moins ciblée sur certains aspects critiques qui peuvent expliquer l'augmentation des accidents. On peut mentionner par exemple l'alcoolémie et la vitesse qui représentent une cause importante de la mortalité sur les routes. En plus, certaines actions ne garantissent pas un changement durable de comportements des conducteurs. Par exemple, on n'est pas sûr que la multiplication des contrôles routiers comme une action permanente de prévention routière peut agir efficacement et durablement sur les comportements des conducteurs. Ces actions répressives peuvent les dissuader de s'engager dans des comportements infractionnistes, mais pas de façon durable. En 2007 par exemple, la gendarmerie nationale camerounaise a initié une phase expérimentale d'utilisation de radars de contrôle de vitesse et d'alcootest. Cette action était marquée par une opération (GAP 2007) qui consistait à appuyer les unités de gendarmerie le long des axes routiers reliant les grandes villes, par des moyens aériens (SED, 2009). On note que pendant cette période, le nombre d'accidents routiers a baissé au Cameroun (3277 accidents en 2007 faisant 990 morts contre 3739 accidents en 2006). Cette diminution peut être due (au moins en partie) à cette opération. Dans le domaine du contrôle routier par exemple, il semble que les individus craignent assez les sanctions pour modifier leur comportement infractionniste si les contrôles sont suffisamment fréquents (Pérez-Díaz, 2003). Mais en 2008, lorsque la phase pilote de cette opération prend fin, le nombre d'accidents et la mortalité augmentent de nouveau (3566

accidents faisant 1157 morts et 5370 blessés). Cela montre que les conducteurs reprennent certainement leurs comportements insécuritaires quand l'action répressive s'arrête. Par conséquent, la prévention par la répression fondée sur la peur du gendarme ne semble pas susciter un engagement de manière durable dans des comportements de sécurité. Cette observation ne discrédite pas cette forme de prévention qui a d'ailleurs contribué à faire baisser la mortalité routière dans les pays développés comme la France, mais montre plutôt qu'elle est insuffisante pour favoriser des comportements de sécurité durables. On peut définir le comportement de sécurité comme étant une action engagée dans une situation considérée comme risquée, en vue de minimiser, de réduire ou même d'annuler la probabilité qu'elle entraîne des dommages. Cette définition sous-entend que l'action est volontaire et délibérée. On observe par exemple qu'en France, à chaque fois qu'une action répressive est engagée dans le domaine de la circulation routière, le taux de mortalité routière baisse sur une année environ, suivie d'une période plus ou moins longue de stabilité (ONISR, 2010). Nous pensons que cette stabilité est certainement due à d'autres actions de prévention centrées sur les représentations que les usagers de la route ont du risque et qui viennent les persuader de s'engager dans des comportements de sécurité durables.

Par contre, la multiplication des postes de contrôle routier peut produire l'inverse de l'effet escompté, dans certaines conditions. En effet, il semble qu'au Cameroun, les contrôles routiers renchérissent plutôt directement ou indirectement les charges de transport. Comme l'indiquent Rochon et Kendel (2008), « *selon les enquêtes officielles, 26 à 34 % des charges de transport viennent du racket des agents des services de sécurité sur les routes* » (p.2). Le fait de se faire racketter par les agents de sécurité peut générer des frustrations diverses chez les usagers de la route et favoriser plutôt des comportements insécuritaires. Par exemple, un conducteur professionnel qui se fait racketter peut s'engager dans des comportements infractionnistes et insécuritaires à l'instar du surcharge du véhicule, de l'excès de vitesse, dans le but de compenser le manque à gagner, créé par les agents de sécurité. Le phénomène du racket des usagers de la route et celui de la corruption dans le secteur des transports (Cadasse, 2003) est préoccupant et a d'ailleurs poussé les pouvoirs publics à créer un comité national de lutte contre la corruption (Biya, 2006) et à suspendre les contrôles routiers au Cameroun en 2010 (Nouwou, 2011). La corruption est susceptible de réduire davantage l'effet des contrôles routiers et de la peur du gendarme sur l'engagement des usagers de la route dans des comportements de sécurité durables.

Par ailleurs, selon les analyses causales de sources officielles (Ngoumbe, 2011), les comportements des conducteurs, des promoteurs et dirigeants de sociétés de transport, des



propriétaires privés de véhicules, des passagers, des riverains et des piétons sont cités comme étant la cause de 70% des accidents qui surviennent sur les routes au Cameroun. Cependant, lorsqu'on examine les actions de prévention, on se rend compte qu'elles sont essentiellement répressives et orientées uniquement vers les conducteurs, les promoteurs et dirigeants de sociétés de transport. A notre connaissance, aucune action de prévention ne cible les comportements des passagers, des propriétaires privés de véhicules, des riverains dont les comportements ne sont pas exempts dans la causalité des accidents. Quand bien même les actions répressives sont mises en place, elles ne sont pas accompagnées d'actions formatives susceptibles d'affecter durablement les représentations du risque et favoriser l'adoption des comportements sûrs. Parmi les actions répressives orientées vers les conducteurs, on note par exemple que depuis l'année 2000, le permis de conduire peut être retiré à son propriétaire pour une durée maximale de deux ans à la suite d'un accident entraînant une incapacité de plus de 30 jours. De même, la licence de transport peut être retirée à un promoteur de société de transport par une commission du ministère des transports, pour une période de trois mois, suite à un accident mortel occasionné par un véhicule de sa société (Tsanga, 2000). Mais il semble qu'aucune action formative ou de recyclage n'est prévu pour les contrevenants pendant la période de suspension. Le permis de conduire est restitué à son propriétaire sur sa demande à la fin de la période de retrait. De même, la licence de transport est restituée à la fin de la période de suspension. Dans un cas comme dans l'autre, les personnes incriminées peuvent reprendre leurs activités comme avant. On peut se demander si le simple retrait du permis de conduire ou de la licence de transport, préjuge de l'adoption du comportement sûr à l'avenir sur les routes. Précisons qu'au Cameroun, le déplacement des populations par la route est assuré par des véhicules particuliers ou par des cars, des bus, des taxis et des moto-taxis exclusivement tenus par des acteurs privés.

Lorsqu'on aborde la sensibilisation marquée par les campagnes nationales de prévention routière, on note qu'elle est caractérisée par un déploiement massif des agents de sécurité et la multiplication des postes de contrôle routier. Or, nous avons noté plus haut que les contrôles routiers s'accompagnent au Cameroun du phénomène de racket dont les agents de sécurité sont présumés coupables. Par conséquent, il nous semble difficile pour les usagers de la route d'adhérer à des messages de prévention venant de personnes susceptibles d'être perçues comme étant des renchérisseurs du coût des transports. Lorsque les usagers de la route se font racketter par les agents de sécurité, l'image symbolique du gendarme peut devenir confuse dans leur esprit et contribuer à décrédibiliser la mission de sensibilisation des équipes de contrôle routier pendant la campagne de prévention. De plus, au regard de l'augmentation au

fil du temps du nombre de morts et de blessés sur les routes du Cameroun (encore que les données ne sont pas fiables), on n'est pas certain que les usagers de la route adhèrent aux messages diffusés lors des campagnes médiatiques et des campagnes de proximité.

Enfin, il semble se dégager des sources officielles (Ngoumbe, 2011), une difficulté de coordination des actions de prévention routière au Cameroun. En effet, outre les pouvoirs publics, des organisations non gouvernementales (ONG) s'impliquent de plus en plus dans des activités de prévention routière au Cameroun. On a le sentiment que les actions de prévention routière sont menées par plusieurs acteurs qui se défendent d'assumer la responsabilité de leurs actions. Cela peut se refléter dans cette communication du représentant du ministère des transports au Cameroun : *« Au Cameroun, bien que la définition et la mise en œuvre de la politique nationale en matière de sécurité routière incombent au Ministère des Transports, faisant de cette organisation le garant des résultats, l'implémentation au plan opérationnel, des mesures de sécurité routière relève de plusieurs organisations publiques, voir privées. Chacune de ces organisations a par ailleurs ses propres missions, objet de sa raison d'être, et ne sont pas, au plan organisationnel partie du Ministère des Transports, ou sous l'autorité de celui-ci, en termes de résultat »* (Ngoumbe, 2011, p.4)

## **Conclusion**

Il est difficile d'avoir une idée précise sur le phénomène des accidents routiers au Cameroun à cause de la pauvreté et de l'incertitude sur la fiabilité des données. Mais, le phénomène est préoccupant dans ce pays et diverses actions de prévention sont mises en œuvre. Malgré l'intensification des campagnes de prévention routière, le durcissement des mesures répressives et la diversification des acteurs qui s'y investissent, on observe paradoxalement une recrudescence du nombre et de la gravité des accidents routiers dans ce pays. Ce paradoxe pousse à s'interroger sur l'efficacité des mesures de prévention proposées. Les dispositifs de prévention présentent plusieurs faiblesses. Notamment, la réglementation est peu précise sur les causes critiques des accidents comme la vitesse, l'alcool ou le port de la ceinture de sécurité. En outre, les actions de prévention, essentiellement répressives et peu formatives, sont orientées uniquement vers les conducteurs et les promoteurs des sociétés de transport. On ne retrouve pas les autres personnes dont les comportements participent à la cause de 70% des accidents au Cameroun dans les actions de prévention menées (propriétaires privés de véhicules, passagers, piétons, riverains). De plus, les actions répressives dont on n'ignore pas l'effet bénéfique à court terme sur les comportements face au risque ne sont pas

accompagnées d'actions formatives pouvant affecter les représentations du risque et contribuer à l'engagement dans des comportements de sécurité durables. Au-delà du fait que les actions répressives peuvent avoir un effet bénéfique limité sur les comportements face au risque, il apparaît que le peu d'effet positif de ces actions peut être atténué au Cameroun par le phénomène de racket des usagers de la route dont se rendraient coupables les agents de sécurité lors des contrôles routiers.

Il semble que l'essentiel des actions de prévention routière au Cameroun est fondé sur une réglementation essentiellement répressive. Or, le droit n'est pas toujours dissuasif pour tous et la question d'une politique publique de sécurité routière essentiellement fondée sur le droit se pose avec acuité. En effet, selon Kouabenan (2007), dans le domaine des risques, la législation est utile, mais n'a qu'une action limitée. Pour lui, la définition des règles, leur compréhension, leur perception, leur respect, dépendent des capacités cognitives et des motivations des individus cibles qui sont sensés les appliquer. On constate pourtant que malgré l'existence d'une législation organisant la prévention routière au Cameroun, les pouvoirs publics ont des difficultés à coordonner les différentes actions de prévention et à les rendre efficaces. Cela peut expliquer le fait que certains acteurs clés (ministère des transports) se défendent d'assumer les résultats des actions de la prévention routière au Cameroun. Cette difficulté peut aussi être due au fait que l'action publique recherche plus volontiers à satisfaire des principes généraux telle que l'égalité des citoyens devant la loi, que des objectifs spécifiques (Pérez-Diaz, 2003). Et lorsque cette action est judiciaire, la recherche de l'égalité coïncide parfois difficilement avec celle d'équité (Pérez-Diaz, 1999). En effet, très souvent l'action publique réduit tout le monde au même niveau par principe d'égalité devant la loi. Or, dans la réalité tout le monde n'a pas la même perception, le même niveau de compréhension et le même niveau de pertinence perçu par rapport à un message de prévention.

Lorsqu'on aborde les actions de prévention par la sensibilisation, on remarque que même si elles ne sont pas permanentes, plusieurs acteurs s'y impliquent pour un résultat mitigé. En d'autres termes, la multiplication des parties prenantes dans les actions de prévention s'accompagne paradoxalement d'une augmentation du nombre et de la gravité des accidents. Au-delà du fait qu'on peut se demander si les usagers adhèrent aux messages de prévention qui leur sont destinés lors des campagnes ou des actions répressives, on peut se poser la question de savoir qu'est-ce qui explique leurs comportements sur les routes au Cameroun. C'est la question à laquelle nous essayons de répondre dans cette thèse.

Nous pensons que la perception que les individus peuvent avoir du risque routier et l'explication qu'ils fournissent pour les accidents peuvent permettre de mieux comprendre

leurs comportements. Les croyances constituent un élément central dans les études sur la perception du risque et sur l'explication des accidents. Cette approche centrée sur les croyances fait l'objet du modèle de l'explication causale naïve de l'accident (Kouabenan, 1999) qui apporte beaucoup à la compréhension des comportements face au risque. Nous nous inspirons de ce modèle dans notre thèse pour essayer de comprendre les comportements des Camerounais sur les routes. Le chapitre qui suit présente ce modèle et ses apports à la compréhension des comportements face au risque.

## **Chapitre 2 : Les explications naïves : une voie d'analyse des comportements de sécurité**

---

### **Introduction**

En psychologie, une conduite individuelle résulte très souvent de l'interaction entre des forces appartenant au milieu et à la personne. La connaissance des éléments constitutifs de l'environnement et des processus psychologiques en œuvre chez l'individu peuvent permettre de comprendre la conduite de ce dernier. Les processus psychologiques individuels peuvent être cognitifs, affectifs ou motivationnels. L'explication naïve (Kouabenan, 1982, 1999) est l'un des processus cognitifs implicites qui permet à l'individu de donner un sens aux événements qu'il observe ou dont il est la cible. Donner un sens aux événements qui l'entourent est un besoin humain et vital pour l'individu. Ce dernier cherche naturellement à comprendre ce qui se passe autour de lui afin d'envisager la manière de se comporter. Pour donner du sens aux événements, l'individu est appelé à démêler un ensemble d'éléments causaux qui sont susceptibles d'avoir contribué à la survenue de ceux-ci. Cette quête est fondée sur l'attribution causale, une notion théorisée en psychologie sociale, dont les nombreuses applications permettent de comprendre comment les individus expliquent les événements inhabituels tels que les accidents et comment ils se comportent vis-à-vis d'eux.

### **1. La notion d'attribution causale**

La notion de l'attribution causale est théorisée pour la première fois dans le cadre des travaux de Heider (1958). Puis, des reformulations et des évolutions suivront cette première conceptualisation pour donner lieu aux théories de l'attribution causale (Jones & Davis, 1965 ; Kelley, 1973 ; Weiner, 1996). Malgré ces évolutions, la notion d'attribution causale en soi est restée la même. Elle se réfère à la tendance qu'ont les individus à expliquer un phénomène ou un comportement en évaluant des associations logiques ou des co-variations entre les causes et les effets (Gyekye, 2010). Les applications des théories de l'attribution causale sont nombreuses dans le cadre de l'analyse des accidents du travail et de la mise en œuvre des politiques de management de la sécurité dans les organisations. Dans une méta-analyse, Gyekye (2010) relève plusieurs travaux sur la prévention des accidents dans les organisations, fondés sur les théories de l'attribution causale. Ces travaux partent de l'idée

développée par Kouabenan (1982) selon laquelle, la manière dont l'individu explique un accident oriente son comportement vis-à-vis du risque. Partant de cette idée, des études essaient de dénouer la complexité de ce processus psychologique et examinent quelques déterminants psychosociaux des explications causales fournies pour les accidents. Elles montrent comment l'explication des accidents peut être affectée par des facteurs tels que l'âge (Melia, Chisvert & Pardo, 2001 ; Salminen & Gyekye, 2007), l'expérience professionnelle (Mitchell & Wood, 1980 ; Kouabenan, 2002), la satisfaction au travail (Kouabenan, 1982, 1999 ; Gyekye & Salminen, 2006), l'expertise en matière de sécurité (Gherardi, Nicolini & Odella, 1998), l'appartenance religieuse (Gyekye & Salminen, 2007), le fatalisme (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003), le niveau hiérarchique (Kouabenan, 1982, 1999 ; Kouabenan, Gilibert, Medina & Bouzon, 2001), la culture (Kouabenan, 2001 ; Gyekye, 2001, 2006), l'expérience d'accidents (Kouabenan, 2002, Kouabenan et al., 2003a, 2007 ; Gonçalves, Da Silva, Lima, & Melia, 2008), le niveau d'implication dans l'accident (Kouabenan, 1985), le climat de sécurité (Gyekye, 2001; Hofmann & Stetzer, 1998), la pertinence personnelle et situationnelle (Shaver, 1970 ; Shaw & McMartin, 1977 ; Kouabenan, Gilibert, Medina, & Bouzon, 2001) et la taille de l'organisation (Hasle, Kines, & Andersen, 2009). Sans être exhaustive, cette méta-analyse souligne également des travaux qui traitent de quelques biais pouvant affecter l'explication des accidents. On peut citer entre autres, l'erreur fondamentale d'attribution (Ross, 1977 ; Kouabenan et al. 2001) et la tendance à l'auto-protection (Shaver, 1970 ; Kouabenan, 1985 ; Kouabenan et al. 2001). Bien que certains travaux ci-dessus énumérés se réfèrent aux théories de l'attribution causale, plusieurs d'entre eux sont des applications du modèle de l'explication causale naïve de l'accident initié par Kouabenan (1999).

## **2. Le modèle de l'explication causale naïve de l'accident**

Le modèle de l'explication causale naïve de l'accident (Kouabenan, 1999) est une application de la théorie originelle de l'attribution causale (Heider, 1958), à l'analyse des accidents. Il s'agit d'appliquer le principe de l'attribution causale à un événement particulier et très préoccupant à savoir l'accident, pour comprendre le sens que l'individu lui donne. Ce modèle apporte une contribution significative à la compréhension du rôle des attributions causales sur le diagnostic de sécurité, sur l'analyse des accidents et leur prévention. Il postule que « *les explications causales fournies spontanément par les opérateurs ou les personnes directement confrontées aux accidents et aux risques, peuvent fournir des informations précieuses*

*susceptibles d'éclairer la causalité des accidents et d'influencer les stratégies de prévention des accidents et des risques* » (Kouabenan, 2006a, p.243). Selon l'auteur du modèle, les explications sont dites « naïves », parce qu'elles désignent des explications fournies par le profane par opposition à celles de l'expert en sécurité. Les explications causales fournies par les profanes sont dites naïves parce qu'elles se fondent sur « *leurs représentations de la causalité des accidents, leurs expériences antérieures, leur système de croyances, et diverses aptitudes cognitives et dispositions motivationnelles dont le besoin de contrôle* » (Kouabenan, 1999, p.9).

Pour Kouabenan, l'intérêt d'étudier les explications naïves réside sur le fait qu'elles répondent à un besoin vital chez l'homme à savoir le besoin de sécurité et de confort psychologique. En effet, face à un évènement inhabituel ou insolite, l'absence d'explication intrigue, alors qu'une explication rassure. Expliquer un évènement rassure parce qu'en le faisant, l'individu identifie les causes plausibles qui ont contribué à sa survenue. Identifier les causes plausibles d'un évènement rassure l'individu qu'il est possible de les contrôler et qu'il ne se trouve pas dans un environnement où il est livré aux caprices du sort. Même ceux qui identifient le sort comme étant la cause plausible d'un malheur se rassurent en recourant à certaines pratiques mystico-magiques qui sont sensées conjurer le sort et les prémunir des accidents.

Les explications naïves sont également intéressantes parce qu'elles sont riches d'enseignements pour la science, indique l'auteur. En effet, elles fournissent des éléments de la causalité des accidents qui peuvent échapper aux analyses expertes ; ce qui permet de mieux prévoir les comportements individuels et les réactions à l'environnement. Par exemple, lorsque l'individu profane explique un accident, il se fonde sur sa subjectivité et peut révéler des causes plausibles, qu'une analyse objective de l'expert ne pourra pas déceler. Cela permet de compléter les versions d'explications raffinées et explicites issues des analyses des experts et enrichit la compréhension de la causalité des accidents (Kouabenan, 1999). En nous fondant sur cette idée, nous pensons qu'en cernant l'explication que les usagers donnent des accidents routiers au Cameroun, cela peut permettre d'enrichir la causalité de ceux-ci dans ce pays et améliorer leur prévention.

Le modèle de l'explication causale naïve de l'accident présente divers facteurs susceptibles d'affecter les explications. Il s'agit des caractéristiques de la personne qui fournit les explications et de celles de la victime, des circonstances et des caractéristiques de l'accident, de la relation entre la victime de l'accident et la personne qui l'explique (voir

figure 1). Pour mieux comprendre l'explication naïve, il est important de connaître les éléments qui la déterminent.

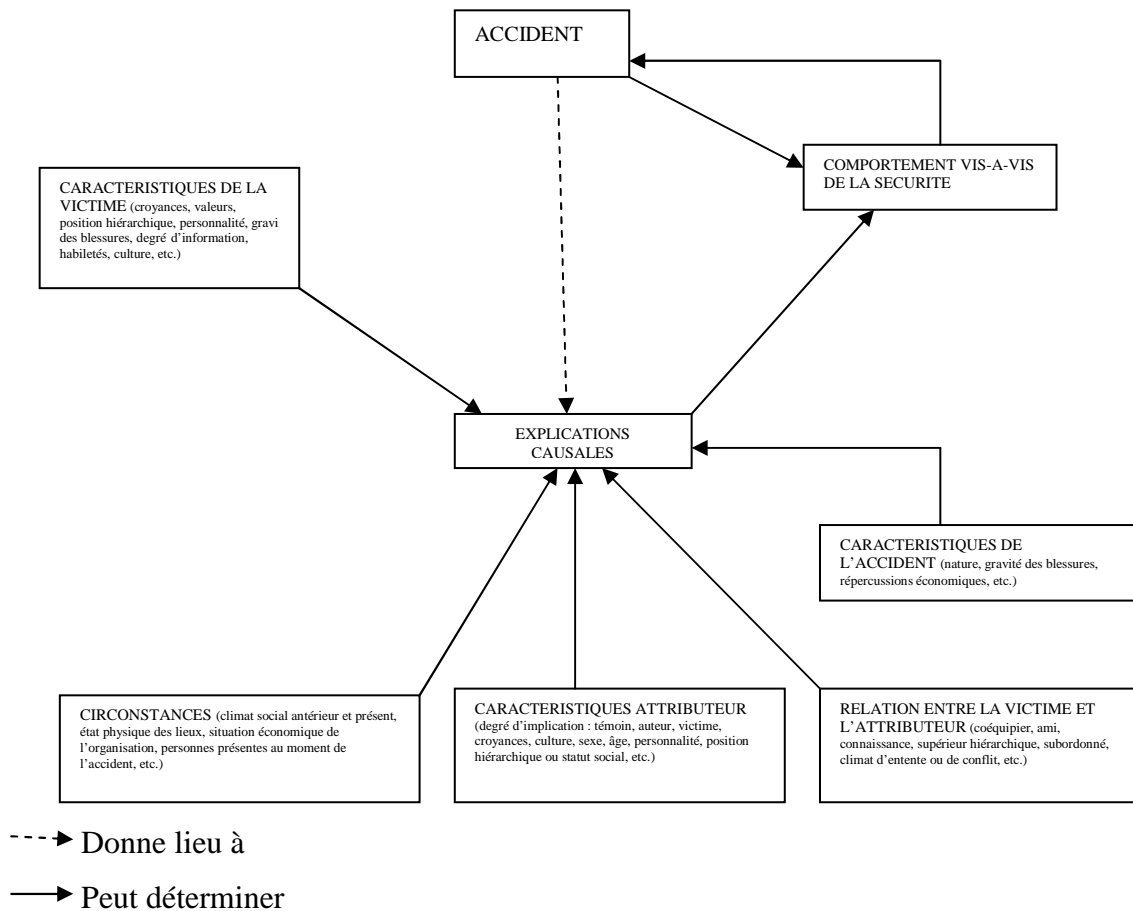


Figure 1 : Modèle de l'explication causale naïve de l'accident (Kouabenan, 1999, p.77).

## 2.1. Les déterminants de l'explication causale naïve de l'accident

Kouabenan (1999) distingue trois types de déterminants de l'explication causale naïve de l'accident. Il s'agit des déterminants organisationnels et socioculturels, des déterminants individuels et de la gravité de l'accident. Nous n'aborderons pas tous ces facteurs dans leur exhaustivité, nous nous limiterons à ceux qui sont pertinents pour notre thèse. Ainsi, nous nous intéressons aux déterminants socioculturels, individuels et à la gravité de l'accident, qui nous semble pertinents dans l'explication des accidents de la route au Cameroun.

### 2.1.1. Les déterminants socioculturels de l'explication naïve

Nous abordons dans ce paragraphe l'effet que le statut dans le trafic routier et la culture peuvent avoir sur l'explication des accidents. Notamment, nous voyons d'une part comment



les conducteurs et les piétons expliquent les accidents et d'autre part comment la culture peut affecter l'explication des accidents.

### ***L'impact du statut sur les explications causales***

Selon Hamilton (1978), les gens réagissent selon la place qu'ils occupent et le rôle qu'ils jouent dans un système social. En s'inspirant de cette idée, Kouabenan (1990) montre comment conducteurs et piétons expliquent différemment les accidents. L'auteur invite 120 participants (conducteurs et piétons) à indiquer sur une liste de 28 facteurs d'accidents (14 facteurs internes aux conducteurs et 14 facteurs externes à ces derniers), ceux qui, selon eux, interviennent dans l'occurrence des accidents dans leur pays de résidence. Il note que les conducteurs attribuent prioritairement les accidents de la route à des facteurs externes tandis que les piétons les attribuent massivement à des facteurs internes aux conducteurs. Dans une autre étude, Kouabenan et al. (2001) notent que les individus ont tendance à attribuer l'accident à la victime lorsque celle-ci appartient à un niveau hiérarchique différent du leur ; tandis qu'ils mentionnent davantage des facteurs externes à la victime lorsque celle-ci a le même niveau hiérarchique qu'eux. Cela montre que le statut d'un individu dans la société est susceptible de l'inciter à fournir des explications causales qui protègent ceux ayant le même statut que lui et à privilégier le rôle causal des autres pour expliquer un malheur. Cette manière d'expliquer les accidents par des causes externes, semble varier selon les cultures.

### ***Le rôle de la culture dans les explications causales***

La culture est une notion définie diversement dans la littérature. La définition de Kouabenan (1999) nous semble simple et plus intégrative. Pour cet auteur, la culture « *définit le système de croyances, de valeurs, de représentations et d'expériences partagées par les gens du même groupe d'appartenance* » (Kouabenan, p.99). Si on s'en tient à cette définition, il ne suffit pas d'être membre d'un groupe pour se réclamer de la culture de ce groupe, encore faut-il partager des croyances, des valeurs, des représentations et des expériences communes avec ce groupe. Abordant le rôle de la culture sur les explications causales, Kouabenan (1999) rapporte quelques études qui montrent des explications causales différentielles en fonction de l'appartenance culturelle. Il cite par exemple l'étude de Morris et Peng (1994) qui montre que les personnes issues des cultures individualistes ont tendance à privilégier des explications dispositionnelles au détriment des explications situationnelles, contrairement aux cultures collectivistes. De plus, il rapporte une étude de Gonzales et al. (1990) qui montre que les

explications en termes d'excuses sont plus présentes que les explications en termes de déni ou de justification chez des groupes ayant peu de pouvoir ou ayant un statut hiérarchique inférieur. A la suite de Morris et Peng (1994), Gyekye (2006) note dans une étude interculturelle réalisée dans deux industries (Finlandaise et Ghanéenne), que les salariés d'origine Finlandaise (individualistes) expliquent les accidents davantage par des facteurs internes et dispositionnels tandis que leurs collègues Ghanéens (collectivistes) privilégient des causes externes et contextuelles dans leurs explications. Les résultats de Gyekye (2006) corroborent des travaux antérieurs. En effet, plusieurs études soulignent une propension à rechercher la causalité et la responsabilité dans des facteurs externes à l'individu dans les cultures collectivistes, contrairement aux cultures individualistes où la causalité et la responsabilité sont recherchées en priorité dans les dispositions individuelles (Choi, Nisbett & Norenzayan, 1999; Higgins & Gira, 2001; Peng & Nisbett, 1997).

Cependant, nous remarquons que toutes ces études concluent sur les explications différentielles suivant le seul fait d'appartenir ou non à un groupe culturel. Or, appartenir à un groupe culturel ne préjuge pas forcément de l'adhésion aux pratiques culturelles en vigueur dans ce groupe et aux croyances qui les sous-tendent. Ce sont pourtant les pratiques culturelles en vigueur dans un groupe qui font sa spécificité et qui façonnent la manière d'aborder les risques et les accidents par ses membres. Le degré d'adhésion à ces pratiques culturelles peut certainement introduire des variations dans l'explication fournie pour les accidents dans le même groupe culturel. Cela revient à dire que les études sur la culture peuvent faire croire qu'il y a unanimité dans les groupes culturels collectivistes quant à la recherche de la causalité et de la responsabilité dans des facteurs externes à l'individu. Dans le contexte actuel de la globalisation, on assiste à la multiplication de divers échanges entre les peuples. Ces échanges peuvent entraîner une adhésion différentielle aux pratiques culturelles ; ce qui est susceptible d'introduire des variations significatives d'explications causales des accidents entre les membres d'un même groupe culturel. Ainsi, au-delà de l'appartenance à un groupe culturel au Cameroun, il est possible que les individus se distinguent dans leur manière d'expliquer les accidents de la circulation par leur degré d'adhésion aux croyances, aux valeurs et aux pratiques culturelles. Par ailleurs, Kouabenan (1999) met en exergue le fatalisme comme étant une forme de croyance qu'on retrouve dans toutes les cultures et qui affectent les explications causales des accidents de la route.

### *Le fatalisme*

Les études abondent sur les croyances fatalistes, présentées comme étant un des déterminants des explications causales qu'on peut retrouver dans toutes les cultures. Kouabenan (1999) rapporte à cet effet, les travaux des auteurs comme Hewstone (1993, 1994), Morris et Peng (1994). Ces auteurs montrent comment les événements négatifs, les catastrophes, même naturels, sont expliqués par des causes invisibles sous des formes variées aussi bien dans les sociétés traditionnelles africaines que dans les sociétés occidentales modernes. Des illustrations des explications différentielles en fonction des croyances fatalistes se trouvent dans plusieurs travaux dans le domaine de la circulation routière (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003). Par exemple, Kouabenan (1998) invite les participants à se prononcer sur des propositions exprimant du fatalisme sur une échelle du type Likert, puis à indiquer l'importance d'un certain nombre de causes plausibles, dans la survenue des accidents. Les causes sont constituées des facteurs internes au conducteur et des facteurs externes à ce dernier. Il observe que les participants fatalistes attribuent les accidents aux facteurs hors du contrôle du conducteur et considèrent comme moins importants les facteurs impliquant sa responsabilité ou sa prise d'initiative. L'exemple de cette étude montre bien qu'à l'intérieur d'un même groupe culturel, les individus expliquent différemment les accidents selon qu'ils sont fatalistes ou non. Il peut en être certainement de même selon qu'ils partagent telles croyances, telles représentations de l'accident ou telles pratiques sensées prémunir les membres du groupe d'un malheur. Par conséquent, il serait intéressant de savoir comment les membres des groupes culturels au Cameroun expliquent les accidents suivant leur degré d'adhésion aux croyances et pratiques culturelles en vigueur dans leur groupe. Outre les déterminants socioculturels que nous venons de présenter, les explications causales sont également déterminées par de multiples variables liées à l'individu qu'il nous semble important d'être mentionnées ici.

#### **2.1.2. Les déterminants individuels de l'explication naïve**

Parmi les déterminants de l'explication naïve relevant des dispositions individuelles qui peuvent nous intéresser, Kouabenan (1999) cite l'expertise, l'implication dans l'accident, le lien avec l'accidenté et les variables démographiques (sexe et âge).

### ***L'expertise***

De nombreuses études montrent qu'experts et profanes n'ont pas la même rationalité et qu'ils sont tous les deux sujets à des biais dans leur jugement du risque (Kruglanski & Ajzen, 1983 ; Slovic, Fischhoff & Lichtenstein, 1981 ; Fiorino, 1989 ; Tversky & Kahneman, 1974). Malgré le grand nombre d'études qui affirment une perception différentielle du risque suivant l'expertise, très peu d'études s'intéressent à l'idée que cette variable peut affecter l'explication des accidents. On retrouve néanmoins un soutien à cette idée dans une étude (Kouabenan, 1996b) qui montre que les experts (ingénieurs, policiers et gendarmes affectés à la circulation) privilégient les facteurs internes aux conducteurs pour expliquer les accidents tandis que les non-experts (piétons, conducteurs professionnels et non professionnels) attribuent les accidents davantage à des facteurs externes aux conducteurs. Malgré ces divergences, les explications fournies par les experts et celles des profanes sont utiles et complémentaires. En effet, elles prennent en compte toutes les rationalités et permettent d'avoir une vue moins étriquée de la causalité des accidents. De plus, Kouabenan (1996b) montre que les novices et les participants expérimentés en conduite automobile fournissent davantage des explications causales externes aux conducteurs, que ceux qui ont une expérience moyenne de la conduite. L'implication dans des accidents semble favoriser également des explications externes, surtout dans le domaine des accidents du travail.

### ***L'expérience d'accidents***

L'expérience d'accident est un facteur de plus en plus étudié, mais qui donne des résultats contradictoires. Par exemple, Kouabenan (1996b) ne trouve pas de lien significatif entre l'expérience d'accidents et l'explication causale. Dans une autre étude, Kouabenan (2002) conclut que « *les accidents vécus ne semblent pas avoir un impact sur la perception des risques des conducteurs et sur leurs explications causales des accidents. Cependant, il apparaît que les participants qui ont été victimes d'un accident ont tendance à avoir peur – comparés aux individus qui n'ont jamais été victimes d'accidents - d'être victimes de nouveau, soit d'un accident routier ou de tout autre risque de la vie* » (p. 65). Ces résultats peuvent s'expliquer par le fait que ces études (Kouabenan, 1996b, 2002) ne prennent pas en compte le nombre d'accidents subis. En effet, le lien entre l'expérience d'accidents et les explications causales se révèle très significatif dans une étude récente dans le domaine des accidents du travail (Gonçalves et al., 2008), lorsque les auteurs prennent en compte le nombre d'accidents subis. En l'occurrence, Gonçalves et al. (2008) observent que le nombre

d'accidents subis est positivement lié aux explications causales externes chez les salariés d'une entreprise industrielle et d'une entreprise de recherche et développement. Cela signifie que la manière d'expliquer les accidents n'est pas la même selon qu'on ait été victime d'un ou de plusieurs accidents. En d'autres termes, plus l'individu est impliqué dans des accidents, plus il a tendance à croire qu'ils sont causés par des facteurs qui échappent à son contrôle. Ce résultat intéressant reste à confirmer dans le domaine de la circulation routière. Il serait intéressant de savoir ce qu'il en est au Cameroun. Au-delà de l'expérience d'accidents, le degré d'implication d'un individu dans un accident et le lien avec l'accidenté semblent affecter sa manière de l'expliquer.

### *Le degré d'implication dans l'accident et le lien avec l'accidenté*

Selon Jones et Nisbett (1972), l'acteur et l'observateur analysent les événements dans une perspective différente. Kouabenan (1982) montre par exemple que les victimes d'accidents ont tendance à l'expliquer par des facteurs externes tandis que les témoins tendent à l'expliquer par des facteurs propres au comportement ou aux caractéristiques de la victime. Dans une étude en situation réelle, l'auteur demande aux salariés d'une entreprise de télécommunication de raconter un accident marquant de leur vie professionnelle, dont ils ont été victimes ou témoins. Ils sont ensuite invités à expliquer l'accident qu'ils viennent de raconter. Il observe que les victimes d'accidents tendent significativement à les expliquer par la malchance et par les facteurs externes alors que les témoins les expliquent plutôt par des facteurs internes à la victime. Des exemples d'études comme celle-là sont nombreux qui montrent des explications défensives chez les victimes d'accidents et des explications internes chez les témoins (Parker, Brewer & Spencer, 1980 ; Salminen, 1992).

Cependant, lorsque le témoin est un proche de la victime, ses explications causales deviennent plus empathiques pour le proche et tendent à être plus externes qu'internes. L'idée du lien entre la victime et la personne qui explique l'accident comme source de variation des explications causales remonte aux travaux de Shaver (1970), Shaw et McMartin (1977). On retrouve un argument empirique pour cette idée dans une étude de Kouabenan, Gilibert, Médina et Bouzon (2001). Les auteurs présentent un récit d'accident impliquant un salarié d'une entreprise de production et de distribution d'énergie, à 80 participants, dont 40 du même niveau hiérarchique que la victime et 40 du niveau hiérarchique supérieur. Ils sont ensuite invités à expliquer cet accident. Kouabenan et collaborateurs observent que les participants du niveau hiérarchique supérieur fournissent massivement des explications

internes à la victime, plus que ne le font les participants du même niveau hiérarchique que ce dernier. En fait, le lien entre ces derniers et la victime (du même niveau hiérarchique), favorise chez eux des explications causales qui tendent à la disculper. Par ailleurs, certaines variables démographiques constituent des sources de variation des explications causales. Mais le sexe se présente plus comme un critère de pertinence personnelle dans les études. La pertinence personnelle est la similitude perçue entre la personne qui explique l'accident et la victime de l'accident.

### *Les variables démographiques : le sexe et l'âge*

Très peu de recherches ont examiné le rôle du sexe sur les attributions causales. Kouabenan (1999) note quelques travaux qui rapportent des résultats diversifiés et confus. Certains travaux tendent à montrer que les femmes privilégient des explications internes à la victime tandis que les hommes sont plutôt favorables à des explications externes (Whitehead & Hall, 1984 ; Kanekar & Sovani, 1991 ; Baldwin & Kleinke, 1994). Le rôle du sexe s'est révélé non significatif dans d'autres études (Shaw & McMartin, 1977 ; Taylor & Kleinke, 1992 ; Whitehead & Smith, 1976). Partant de la controverse sur l'effet du sexe sur les explications causales, Kouabenan et al. (2001) pensent que cette variable peut constituer un critère de pertinence personnelle. Kouabenan et collaborateurs se préoccupent de savoir comment se fait l'attribution de causalité à la victime d'un accident lorsque l'attributeur est une femme ou un homme, un supérieur hiérarchique ou un collègue, quand l'accident est ou n'est pas grave et l'effet conjoint de ces variables sur les attributions causales. L'étude utilise les mêmes données et la même méthodologie décrite dans le paragraphe précédent. Les auteurs observent que les cadres-hommes font plus d'attributions internes à la victime que n'en font les subalternes hommes qui privilégient les attributions externes. Tandis que les femmes ne se différencient pas entre elles en fonction de leur statut, bien qu'elles fassent globalement plus d'attributions internes qu'externes à la victime de l'accident. En outre, les cadres hommes font plus d'attributions internes que les cadres-femmes et les femmes subalternes en font plus que les hommes subalternes. En plus, les attributions des hommes-cadres sont plus internes quand l'accident est grave alors que les femmes-cadres font moins d'attributions à la victime subalterne quand l'accident est grave. Les auteurs estiment que le fait que les femmes soient compatissantes peut expliquer cette tendance à fournir des explications moins internes à la victime de l'accident quand celui-ci est grave. Ils émettent l'hypothèse selon laquelle les hommes sont plus sujets au biais de favoritisme endogroupe que

les femmes, hypothèse qui reste à vérifier. Ainsi, le sexe est une variable qui agit sur les explications causales davantage comme un critère de pertinence personnelle. En plus du sexe, l'âge est une autre variable démographique dont l'effet sur les explications causales est envisagé, mais les résultats restent contradictoires.

Les travaux qui examinent l'effet de l'âge sur les attributions causales révèlent davantage des explications différentielles suivant l'âge de la victime de l'accident expliqué et celui de la personne qui l'explique. Kouabenan (1999) rapporte par exemple, une étude de Shaver (1970) qui montre que les attributions de responsabilité s'intensifient au fur et à mesure que l'âge de la personne stimulus croît. Shaver observe que les participants attribuent une responsabilité plus grande à l'auteur présumé de l'accident lorsqu'il est âgé et se montrent plus indulgents lorsque celui-ci a le même âge ou est plus jeune qu'eux. Par ailleurs, dans une méta-analyse, Gyekye (2010) rapporte des études qui montrent que, dans le contexte organisationnel, les subordonnés plus âgés expliquent les accidents par des causes externes plus que ne le font leurs collègues moins âgés (Melia et al. 2001 ; Salminen & Gyekye, 2007). De même, les supérieurs hiérarchiques âgés ont tendance à expliquer les accidents par des causes externes et imprévisibles alors que leurs collègues plus jeunes les expliquent beaucoup plus par des causes organisationnelles (Niza, Sila, & Lima. 2008). Ainsi, les résultats des études sur l'effet de l'âge sur les explications causales ne sont pas tranchés. Néanmoins, elles semblent révéler davantage des explications externes chez des analystes âgés. Outre les déterminants socioculturels et individuels, la gravité de l'accident affecte beaucoup son explication.

### **2.1.3. La gravité de l'accident : un déterminant spécifique de son explication**

Les accidents graves font l'objet de rapports volumineux contenant un grand nombre de détails contrairement aux accidents bénins (Kouabenan, 1982). Du fait que la gravité de l'accident est susceptible de favoriser des explications passionnées et biaisées, Kouabenan (1999) estime que ce déterminant des explications causales mérite une attention particulière. Malgré le lien très plausible entre la gravité de l'accident et son explication, les études ne sont pas unanimes sur l'effet de cette variable sur les explications causales. Kouabenan (1999) rapporte des études qui trouvent que l'attribution de responsabilité augmente avec la gravité de l'accident (Baldwin & Kleinke, 1994 ; Walster, 1966). Ces études, à l'instar de celle de Walster (1966), montrent que la gravité de l'accident induit des explications défensives. Les explications causales sont dites défensives ou auto-protectrices lorsque l'analyste privilégie

les facteurs qui lui sont externes pour expliquer l'accident en sous-estimant une partie ou tous les facteurs liés à ses dispositions et actions propres, susceptibles d'avoir contribué à la survenue de l'accident. Dans cette étude citée par Kouabenan (1999), Walster présente des versions de récits d'un même accident à des participants et leur demande d'évaluer la responsabilité de la victime. Dans toutes les versions du récit de l'accident (bénin et grave), la victime (un conducteur) a pris toutes les précautions raisonnables, mais n'a pas de contrat d'assurance. Elle observe que les participants jugent la victime davantage comme étant imprudente et responsable de l'accident quand ses conséquences sont graves que lorsqu'elles sont bénignes. Pour interpréter ces résultats, souligne Kouabenan (1999), l'auteure estime que la réaction naturelle d'un individu face à un accident est la compassion et la sympathie lorsque l'accident entraîne des conséquences bénignes. En effet, l'individu se dit que c'est le genre de malheur qui peut arriver par hasard à tout le monde. Mais, dès lors que les conséquences sont graves, il devient difficile d'admettre que c'est le genre de malheur qui peut arriver à n'importe qui, y compris à soi-même. Ainsi, attribuer l'accident à quelque chose de contrôlable, notamment à la victime, rassure la personne qui l'explique qu'il ne subira pas un tel sort par hasard. L'auteur de l'explication naïve conclut que *« la gravité de l'accident apparaît comme un facteur potentiel d'accentuation des biais défensifs se traduisant principalement par une augmentation des attributions externes lorsque la victime de l'endogroupe est impliquée dans un accident grave »* (Kouabenan, 1999, p.154).

Cependant, Kouabenan (1999) fait observer que certaines études ne trouvent pas d'effet significatif de la gravité de l'accident sur l'explication naïve à l'instar de Kanekar et Sovani (1991) et de Shaver (1970). D'autres au contraire, trouvent que l'attribution de la responsabilité diminue avec la gravité de l'accident (Walster, 1967). Face à l'échec de certaines études à établir un lien, pourtant très plausible, entre la gravité de l'accident et son explication, Shaver (1970) estime que les situations accidentelles évaluées souffrent probablement d'un manque de pertinence pour la personne qui l'explique. C'est alors que les études qui vont suivre, abordent la gravité de l'accident en interaction avec la pertinence situationnelle et personnelle. La pertinence situationnelle est la probabilité perçue de se retrouver soi-même dans une situation accidentelle similaire à celle qu'on analyse. Ces études partent de l'idée que l'explication qu'un individu fournit pour un accident peut être affectée par la gravité de celui-ci, si ce dernier perçoit une forte probabilité de se retrouver soi-même dans une telle situation accidentelle et/ou s'il s'identifie à la victime de l'accident.

L'effet de la pertinence situationnelle et personnelle sur l'explication de l'accident est montré dans une étude de Shaver (1970). Shaver constate en effet qu'une forte pertinence



situationnelle et personnelle sont de nature à atténuer la responsabilité de la victime par l'analyste. En outre, contrairement à Walster (1966), l'attribution de la responsabilité ne croît pas avec la gravité de l'accident. L'étude de Shaw et McMartin (1977) est présentée par Kouabenan (1999) comme la référence des travaux qui montrent que la pertinence situationnelle et personnelle agissent simultanément pour déterminer l'orientation et l'intensité des attributions à la victime. A la suite de Shaver (1970), Shaw et McMartin proposent deux interprétations pour comprendre les explications défensives : l'évitement du préjudice ou l'évitement du blâme. S'agissant de l'évitement du préjudice, l'individu qui explique l'accident l'attribue à la victime à mesure que l'accident est grave, pour se rassurer qu'on ne peut pas subir les conséquences d'un tel accident sans rien y faire. Pour ce qui est de l'évitement du blâme, l'individu attribue moins l'accident à la victime à mesure qu'il est grave, pour s'assurer qu'il ne serait pas blâmé s'il lui arrivait d'être lui-même l'auteur d'un tel accident. *« Shaw et McMartin pensent que la pertinence situationnelle est une condition fondamentale pour éveiller les attributions défensives, mais que ce sont les différences dans la pertinence personnelle qui détermineront laquelle des tendances défensives se manifestera. Ainsi, à pertinence situationnelle égale, la tendance à l'évitement du blâme se produira dans les conditions de forte pertinence personnelle alors que la tendance à l'évitement du préjudice se produira dans les conditions de faible pertinence personnelle. Aucune différence d'attribution en fonction de la gravité ou de la pertinence personnelle n'est attendue dès lors que la pertinence situationnelle est faible »* (Kouabenan, 1999, pp. 150-151).

En suivant l'hypothèse de Shaw et McMartin (1977), Kouabenan et al. (2001) trouvent un effet de la gravité de l'accident en interaction avec la pertinence situationnelle et personnelle. Comme on peut le constater dans la partie qui s'achève, les explications causales naïves sont sujettes à des biais d'origine diverses. Ainsi, la manière d'expliquer un accident peut être biaisée par l'expertise, la culture, les croyances fatalistes, l'expérience d'accidents, la pertinence situationnelle et personnelle, la gravité de l'accident, etc. Comprendre comment le profane explique l'accident passe également par une clarification des mécanismes en cours dans l'explication naïve. C'est ce que nous nous proposons de voir dans le paragraphe qui suit.

## **2.2. Les mécanismes des explications naïves**

Dans ce paragraphe, nous voulons clarifier les mécanismes qui sous-tendent la démarche de l'explication de l'accident par l'individu ordinaire. Il s'agit des mécanismes qui

expliquent les biais observés dans les explications causales naïves. Avant toute chose, il nous semble important de préciser qu'il ne faut pas confondre un biais avec une erreur. Selon Kouabenan (1999), il y a erreur dans la mesure où le scientifique peut apporter des réponses différentes de celles de l'individu (Beauvois & Deschamps, 1990 ; cité par Kouabenan, 1999). Tandis que le biais se définit comme une préférence subjective pour une conclusion donnée entre plusieurs conclusions alternatives possibles (Kruglanski & Ajzen, 1983 ; cité par Kouabenan, 1999). Il s'agit ici de comprendre pourquoi l'individu ordinaire préfère tel facteur à tel autre, pour expliquer l'accident. Ainsi, selon Kouabenan (1999), la préférence pour tel ou tel autre facteur pour expliquer un accident peut être motivée par le besoin d'éviter le blâme ou le préjudice, le besoin de préserver son estime de soi, le besoin de contrôle, la saillance et la disponibilité de l'information, les idées à priori, la sur-confiance ou les illusions positives comme l'optimisme comparatif. Les détails sur les thèses motivationnelles, cognitives ou normatives dans lesquelles s'inscrivent ces biais peuvent être trouvés dans les écrits de Kouabenan (1999) et de Kouabenan et al. (2006).

### *L'évitement du blâme ou du préjudice et le besoin de préserver l'estime de soi*

Les individus peuvent fournir des explications défensives afin d'éviter d'être blâmés ou de subir un préjudice. Des auteurs comme Shaw et McMartin (1977), Kouabenan et al. (2001) mettent en exergue les conditions qui favorisent l'émergence d'une telle tendance défensive. Ces auteurs montrent que l'analyste aura tendance à fournir des explications défensives, lorsqu'il est soi-même la victime de l'accident qu'il explique. Ou alors il n'est pas lui-même la victime, et deux cas de figure peuvent se présenter. Premier cas, les trois conditions suivantes sont réunies : 1) l'analyste perçoit une forte probabilité de se retrouver soi-même dans un accident similaire à celui qu'il explique (forte pertinence situationnelle), 2) il perçoit une forte similitude entre lui et la victime (forte pertinence personnelle) et 3) l'accident est grave. Dans ce cas de figure, il va expliquer l'accident par des causes externes à la victime à laquelle il s'identifie parce qu'il espère éviter d'être blâmé si jamais il arrivait qu'il soit lui-même l'auteur d'un tel accident. Walster (1966) voit également en cela une tendance auto-protectrice ou bienveillante envers l'endogroupe qui, bien au-delà de l'évitement du blâme, traduit le besoin de préserver l'estime de soi et celui de son groupe d'appartenance. Selon Kouabenan (1999), l'autoprotection apparaît davantage lorsque l'accident à expliquer met en scène des acteurs qui appartiennent à des groupes dont les différences apparaissent clairement. Il est accentué lorsque ces groupes sont en conflit ou sont marqués par des stéréotypes.

Plusieurs études ont mis en exergue des explications défensives qui sont motivées par le besoin de préserver l'estime de soi (Kouabenan et al., 2001 ; Kanekar & Sovani, 1991, Wang & Mckilip, 1978).

Deuxième cas de figure : 1) la pertinence situationnelle est forte, 2) la pertinence personnelle est faible, c'est-à-dire que l'analyste ne s'identifie pas à la victime et 3) l'accident est grave. Dans ce cas, il va expliquer l'accident par des causes internes à la victime pour éviter un éventuel préjudice causé par cette dernière en qui il ne s'identifie pas. En effet, il essaie de se persuader qu'il ne peut pas causer un tel accident qui est certainement dû à la maladresse de la victime et refuse de subir pareille mésaventure par la faute d'un « maladroit ». Ainsi, l'individu a tendance à fournir des explications causales défensives, soit par évitement du blâme ou par évitement du préjudice, lorsque la situation accidentelle est pertinente pour lui et qu'il s'identifie ou non à la victime. Cette tendance défensive est accentuée par la gravité de l'accident. Selon Shaver (1970), l'évitement du blâme paraît plus important que l'évitement du préjudice. Par ailleurs, l'analyste peut aussi fournir des explications défensives orientées vers la victime parce qu'il estime que cette dernière le mérite bien. Il s'agit de la croyance en un monde juste.

### ***L'illusion de justice***

Selon Lerner (1971), l'illusion de justice est la croyance en un monde juste et ordonné dans lequel chacun mérite ce qu'il obtient ou obtient ce qu'il mérite. Elle se manifeste par la tendance à fournir des explications causales qui incriminent la victime. Dans les études sur l'attribution causale, on observe une tendance massive à surestimer l'importance des facteurs dispositionnels et à sous-estimer le rôle des facteurs situationnels. Ross (1977) qualifie cette tendance, d'erreur fondamentale d'attribution, qui semble être une manifestation de l'illusion de justice. En se référant aux auteurs comme Lerner (1971), Walster (1966), Shaver (1970) et Montada (1991), Kouabenan (1999) estime que « *l'illusion du monde juste et l'hypothèse d'autoprotection se fondent toutes deux sur le besoin de croire en un monde ordonné et prédictible dans lequel les événements importants ne se produisent pas sous l'influence du hasard ou de quelques caprices* » (p. 166). Ainsi, l'individu aurait tendance à croire que si une personne est victime d'un accident, ce n'est pas par le fait d'un hasard, c'est certainement qu'il y est pour quelque chose. Cette manière de voir la causalité de l'accident le rassure en ce sens qu'il se convainc qu'il ne subira pas lui-même un accident par le fait du hasard, mais aussi qu'il peut exercer un contrôle sur les événements qui l'entourent. Selon Kouabenan

(1999), l'illusion de justice est accentuée dans des conditions de forte pertinence personnelle et lorsque l'accident est grave. D'après certaines études, elle est également accentuée chez des personnes religieuses, autoritaires et ayant une orientation interne du contrôle des renforcements (Rubin & Peplau, 1975 ; cités par Kouabenan, 1999). Le traitement de l'information peut également affecter les explications naïves.

### ***La saillance et la disponibilité de l'information***

Les explications causales peuvent aussi être biaisées à cause de la saillance et de la disponibilité de l'information. La saillance et la disponibilité de l'information reposent sur une idée simple. Au moment de faire des inférences causales, les gens s'appuient généralement sur l'information la plus saillante et la plus accessible. Cette information est pourtant le plus souvent biaisée. Soit parce qu'elle n'est pas toujours représentative de l'ensemble des informations nécessaires pour émettre le jugement. Soit parce qu'elle est filtrée par une attention et une mémoire sélectives, à cause de sa saillance, des capacités perceptives de l'individu, de ses expériences ou de ses motivations (Kouabenan, 1999). Ainsi, l'individu ordinaire utilise des informations auxquelles il a accès au moment des faits pour émettre son jugement sur l'accident ; ce qui le pousse à commettre des erreurs systématiques ou des biais. Parmi les biais générés par la saillance et la disponibilité de l'information on peut citer le biais d'échantillonnage (tendance à fonder un jugement sur des données limitées en faisant comme si elles représentent valablement l'ensemble des informations, Nisbett & Ross, 1980), l'erreur fondamentale d'attribution (Ross, 1977) et le biais acteur-observateur (tendance pour l'acteur à expliquer son comportement par des causes situationnelles et pour l'observateur à expliquer le même comportement par des causes dispositionnelles, Jones & Nisbett, 1972). L'explication des accidents peut aussi être influencée par des idées préconçues.

### ***Les idées a priori***

Trois types d'idées *a priori* sont mises en exergue dans la littérature pour justifier des biais observés dans les explications causales. Il s'agit des corrélations illusives, de l'heuristique de représentativité et de l'heuristique d'ancrage-ajustement. Une corrélation illusoire c'est la tendance à surestimer la cooccurrence des informations qui semblent aller ensemble et à négliger les relations entre les données qui ne confirment pas sa théorie intuitive (Chapman & Chapman, 1967 ; cité par Kouabenan, 1999). L'heuristique de représentativité,

c'est la tendance à émettre un jugement sur la base de la ressemblance entre deux éléments ou leur appartenance probable à la même catégorie (Kahneman & Tversky, 1973). Tandis que l'heuristique d'ancrage-ajustement est la tendance qu'ont les gens à émettre un jugement en valorisant et en retenant les informations qui confirment leurs hypothèses implicites (Tversky & Kahneman, 1974). Ainsi, lorsque l'individu ordinaire est appelé à faire des inférences causales, il dispose certainement des hypothèses qui l'orientent à priori vers un type d'informations, pas toujours représentatives des données requises pour le jugement ; ce qui l'amène à fournir des explications causales biaisées. Ces biais peuvent être également dûs à la sur-confiance, c'est-à-dire la tendance à surestimer ses capacités de contrôle sur une situation.

### ***Le biais de supériorité ou de sur-confiance***

« *Le biais de supériorité induit fallacieusement chez certains l'idée qu'ils sont moins exposés aux risques ou qu'ils ont un meilleur contrôle sur les risques qu'eux (optimisme irréaliste, illusion de contrôle), donc qu'ils sont invulnérables (illusion d'invulnérabilité)* » (Kouabenan, 1999, p 179). Ainsi, le biais de supériorité ou de sur-confiance peut être considéré comme étant la tendance pour l'observateur à croire qu'il est plus habile que la victime de l'accident et que dans pareille situation, il adopterait une conduite plus efficace. De nombreuses études dans le domaine de la circulation routière rapportent ce biais (Finn & Bragg, 1986 ; Matthews & Moran, 1986 ; Svenson, 1981). Par exemple, un grand nombre de conducteurs se disent plus habiles et respectueux des règles de circulation que les autres conducteurs en général (Delhomme, 1991). Certaines études montrent que les personnes qui expriment le biais de supériorité ont également tendance à fournir des explications internes pour les accidents, y compris quand elles en sont elles-mêmes victimes (Phares & Wilson, 1972 ; Schiavo, 1973 ; Sosis, 1974 ; cités par Kouabenan, 1999). En outre, la sur-confiance s'installe progressivement avec l'âge et avec l'expérience pour le cas de la conduite automobile (Dejoy, 1989). Selon Kouabenan (1999), le biais de supériorité induit chez certaines personnes des illusions positives à l'instar de l'optimisme comparatif qu'on rencontre très souvent dans le domaine de la circulation routière. Selon Weinstein (1980), l'optimisme comparatif est un biais perceptif qui désigne la tendance à croire qu'il est plus probable pour soi de vivre un évènement positif comparativement à autrui et inversement qu'il est moins probable pour soi de vivre un évènement négatif comparativement à autrui. Ainsi, il est difficile pour les personnes optimistes d'admettre qu'un individu puisse subir un

accident ou une catastrophe sans rien y faire ; ce qui explique qu'elles tendent à lui attribuer la cause de son accident.

Nous venons de voir les différents mécanismes susceptibles d'induire des biais dans l'explication des accidents. Ces mécanismes psychologiques nous semblent importants parce qu'ils nous éclairent sur les formes d'explications causales que les usagers peuvent fournir pour les accidents routiers au Cameroun. Qu'ils soient d'origine cognitive, motivationnelle ou normative, les biais observés dans les explications causales naïves peuvent conduire à des comportements dangereux. Dans le paragraphe qui suit, nous allons voir comment les explications naïves peuvent jouer sur les comportements de sécurité.

### **2.3. L'impact des explications naïves sur les comportements de sécurité**

Selon Kelley (1972), les gens se comportent en fonction des inférences causales qu'ils font. De plus, la rationalité de l'individu ordinaire diffère de celle de l'expert en sécurité (Fiorino, 1989). Ainsi, les explications causales biaisées peuvent induire des prises de risque et des comportements inadaptés ou une faible adhésion aux mesures de sécurité préconisées.

Une étude de Mitchell et Wood (1980) fournit une démonstration de l'effet des explications naïves sur les comportements. Les auteurs invitent 46 superviseurs à attribuer 81 causes à 41 incidents médicaux survenus pendant le travail des infirmières, puis à dire comment ils réagiraient vis-à-vis d'elles. Ils observent que les superviseurs attribuent les incidents à des causes davantage internes aux infirmières qu'à des causes qui leur sont externes et préconisent des mesures punitives ou formatives qui visent l'infirmière. On voit bien ici comment le fait d'expliquer les incidents par des causes internes aux infirmières pousse les superviseurs à orienter les actions préventives vers elles. Les superviseurs font des explications internes aux infirmières ici, certainement du fait qu'ils s'identifient peu à elles.

Dans la même veine, Lacroix et Dejoy (1989) invitent des participants à expliquer un accident contenu dans un récit, dans lequel un morceau de billot détaché de la machine est projeté en arrière sur l'ouvrier. Les auteurs notent que les participants à qui on demande de se mettre dans le rôle du superviseur, tendent à attribuer massivement l'accident au manque d'effort de la part de l'ouvrier et à s'y fier pour proposer des mesures correctives.

Dans le domaine de la circulation routière, Britt et Garrity (2006) demandent à 164 jeunes conducteurs de se souvenir de trois situations de trafic conflictuelles récentes qu'ils ont personnellement vécues à savoir : « être suivi de très près par une voiture qui continue de vous suivre de près alors que vous avez atteint la vitesse limite autorisée » ; « une personne

qui vous dépasse et vous oblige à freiner » ; « une personne qui vous précède sur la voie de gauche d'une autoroute, qui roule très doucement et que vous ne pouvez dépasser à cause de la densité du trafic sur la voie de droite ». Les participants sont ensuite invités à indiquer les causes de ces conflits de trafic ainsi que le degré de réaction agressive qu'ils ont eu dans cette situation. Britt et Garrity observent que le degré de réactions agressives et de colère des participants dépend de l'explication causale qu'ils fournissent pour le conflit de trafic. Notamment, les réactions agressives et la colère des participants sont très vives lorsque ces derniers attribuent le conflit aux facteurs internes et stables à l'autre conducteur. Une fois encore, cette étude montre comment la préférence pour certains facteurs dans l'explication d'un accident, pousse les gens à orienter les actions de prévention sur ces facteurs en négligeant d'autres qui ont pu contribuer à la survenue de l'accident. Ainsi, le fait qu'un individu reconnaît son comportement ou des dispositions internes à soi comme étant la cause d'un accident peut l'amener à se remettre en question et à changer de comportement afin d'éviter qu'un tel accident ne se reproduise. Tandis qu'un individu qui nie sa participation possible à la survenue d'un accident et pointe plutôt les facteurs qui lui sont externes (le sort, le comportement des autres, l'environnement, etc.) peut perdurer longtemps dans son comportement inadapté et croire que la faute vient de l'autre.

Des exemples comme ceux que nous venons de citer sont nombreux et confirment l'idée de Kelley (1972) selon laquelle, les gens se comportent en fonction des inférences causales qu'ils font. Ces études montrent comment les explications défensives peuvent conduire à des comportements inadaptés. En l'occurrence, un individu qui recherche la cause de son accident exclusivement ou prioritairement dans des facteurs situationnels et sous-estime les facteurs liés à son propre comportement, peut reproduire un comportement inadapté susceptible de conduire à un accident similaire. On voit également comment les explications défensives orientent l'attention sur des mesures correctives qui ne concernent qu'une partie des facteurs causaux de l'accident. Notamment, le fait de porter l'attention sur certaines causes de l'accident en négligeant d'autres, pousse à entreprendre des actions en vue de changer ces seuls facteurs identifiés comme étant à l'origine de l'accident. Cela revient à dire que des explications causales biaisées peuvent être une source de biais dans le diagnostic de sécurité. Dans le paragraphe qui suit, nous allons voir comment les explications naïves peuvent contribuer à améliorer le diagnostic de sécurité et l'expertise de sécurité.

## 2.4. L'apport des explications naïves pour le diagnostic et l'expertise en sécurité

Kouabenan (1999) explique comment le diagnostic de sécurité est très souvent une affaire d'experts (ingénieurs, policiers, gendarmes, ergonomes, psychologues, juristes, etc.). Ces derniers interviennent ponctuellement après la survenue d'un accident pour tenter de comprendre les mécanismes de sa production. Chaque expert s'inspire des moyens méthodologiques de sa science pour définir les causes de l'accident, le plus objectivement possible. Pourtant, les accidents ne se présentent pas toujours de manière à ce que toutes les causes soient objectivement repérables. Ainsi, les experts se fondent parfois sur des hypothèses a priori et sur l'information disponible et saillante pour déterminer les causes de l'accident. De ce fait, ils peuvent poser un diagnostic qui privilégie certains facteurs, en occultant d'autres causes possibles de l'accident.

En outre, l'expert se sert des rapports d'accidents, très souvent complétés de témoignages d'acteurs directement ou indirectement impliqués dans l'accident, pour poser son diagnostic. Ces rapports et ces témoignages occultent parfois de précieuses informations utiles à la compréhension de la causalité de l'accident. Comme le montre certaines études (Kouabenan, 1982), les rapports d'accidents bénins, pourtant les plus nombreux, sont très pauvres en informations sur leur causalité. De plus, les informations qui abondent dans les rapports d'accidents graves sont le plus souvent sélectives. Tout dépend du but pour lequel le rapport est rédigé et de la personne qui l'a rédigé. Très souvent, ces comptes-rendus ne sont pas conçus dans un but de recherche et peuvent être filtrés, suite à des pressions diverses, de certaines informations compromettantes, qui sont pourtant indispensables à la compréhension de la causalité des accidents et à leur prévention. En outre, les témoignages d'acteurs sont eux aussi empruntés de biais parce qu'en fonction du lien que les témoins ont avec la victime de l'accident, il est possible que ces derniers révèlent certaines causes et occultent d'autres volontairement ou involontairement.

Par ailleurs, le diagnostic des experts révèle le plus souvent des causes objectives dont la modification peut permettre de prévenir les accidents, comme l'amélioration des infrastructures, des machines, etc. Mais en se référant au modèle de l'homéostasie du risque (Wilde, 1986, 1988), Kouabenan (1999) souligne que l'amélioration des infrastructures n'est pas toujours une garantie de la sécurité. En effet, Wilde explique que « *l'échec relatif des améliorations technologiques tient au fait qu'après l'introduction d'une mesure de sécurité, les conducteurs adoptent un comportement compensatoire qui ramène à son niveau précédent le niveau de risque choisi et donc leur implication possible dans les accidents* » (Kouabenan,



p. 206). Wilde pense que l'efficacité des améliorations techniques sature à un certain niveau. Pour lui, seule une action sur les perceptions du risque et les motivations individuelles à adopter un comportement sécuritaire ou de santé peut se révéler durablement efficace. Un argument en faveur de l'échec relatif des améliorations infrastructurelles comme garantie de la sécurité est trouvé dans une étude de Kouabenan (1996a). Dans cette étude épidémiologique sur un millier de comptes-rendus d'accidents de la route, l'auteur observe que les accidents les plus graves se produisent, non pas dans des conditions de circulation mauvaises (temps de pluie, brouillard), ni sur des tronçons de route réputés dangereux (virages accentués, côtes, routes en mauvais état), mais plutôt dans des conditions de circulation apparemment normales et peu risquées. Cependant, lorsque les analyses des experts prennent en compte les explications naïves, elles s'enrichissent des informations qu'on ne peut obtenir de la seule analyse objective de l'accident. Cela permet d'avoir une vue plus exhaustive de la causalité de l'accident. Ainsi, bien que parfois biaisées, l'analyse objective et l'explication naïve des accidents sont utiles et complémentaires.

Une illustration de l'intérêt d'associer l'analyse naïve et l'analyse experte dans la mise en place des mesures de sécurité est trouvée dans une étude de Kouabenan, Dubois et Bouverot (2003b). Les auteurs montrent l'échec relatif de l'amélioration des équipements comme gage de la sécurité et la nécessité d'associer l'analyse naïve à l'analyse experte dans la mise en place des actions de prévention. L'étude est réalisée dans le cadre d'une intervention dans une entreprise pharmaceutique spécialisée dans la conception et la production des seringues en verre, engagée dans une démarche qualité (certification ISO 9002). Une première intervention d'une équipe d'experts en sécurité a identifié une liste de non-conformité des machines et diverses protections ont été mises en place. Bien que quelques unes des protections opérées sur les machines soient bien acceptées et bien appréciées par les opérateurs, d'autres par contre sont jugées inutiles, dérangementes et sont contournées ou boudées. Le mécontentement grandissant des opérateurs et l'échec relatif de l'intervention des experts en sécurité fait prendre conscience de l'importance de la prise en compte du point de vue de l'opérateur dans la mise en place des protections. Dans leur intervention, Kouabenan et al. (2003b) se fondent sur l'approche de l'explication causale naïve des accidents (Kouabenan, 1999) et postulent que *« l'adhésion aux mesures de sécurité dépend étroitement de la perception de la justesse et de l'efficacité de ces mesures ; celles-ci seront jugées efficaces si l'analyse causale qui les fonde, et qui émane généralement des experts et des responsables de sécurité, coïncident avec celles des opérateurs qui vont devoir les mettre en œuvre »* (Kouabenan et al., 2003b, p.265). Après 4 réunions interactives avec quelques

opérateurs issus de divers niveaux hiérarchiques, une liste de 15 situations à risque identifiées par les experts est présentée à 27 opérateurs du secteur de la coupe de verre de l'entreprise avec pour consigne d'exprimer leur accord ou désaccord sur le caractère risqué de la situation et de formuler des recommandations. Les résultats révèlent que sur les 15 risques identifiés par les experts, opérateurs et experts sont fortement en accord pour 5, partiellement en accord pour 7 et en désaccord pour 3. En plus, les opérateurs identifient certains risques non mentionnés par les experts. Par exemple, le risque qu'un ramasseur glisse et chute est ignoré par les experts et identifié par 68% des opérateurs tout comme le risque de coupures par des projections de verres identifié par 57% des opérateurs. Ils notent que les opérateurs relèvent des risques non perçus par les experts et s'estiment ne pas être menacés par certains risques identifiés par les experts. Ainsi, les opérateurs développent leur idée de la causalité des accidents qu'ils subissent, de même qu'ils ont leur idée de leur prévention. Ces idées ne coïncident pas toujours avec celle des experts et dévoilent des aspects organisationnels ou subjectifs contribuant à l'insécurité qui peuvent échapper à l'observation de l'expert.

Ces résultats obtenus dans divers domaines nous réconfortent dans l'idée que la connaissance des explications causales naïves des accidents de la route au Cameroun, peut permettre de mieux diagnostiquer leur causalité et améliorer leur prévention.

## **2.5. L'apport des explications naïves à la conception des messages de prévention**

Nous avons souligné dès l'entame de la présentation du modèle de l'explication naïve, l'intérêt pour l'individu d'expliquer l'accident. Dans ce paragraphe, nous abordons l'utilité des explications naïves pour les campagnes de prévention. Il s'agit ici de l'usage qu'on peut faire des explications naïves dans les campagnes de prévention. Selon Kouabenan (1999), les messages dans les campagnes de prévention sont adressés à une population cible sous différentes formes (images, discours, actions répressives, écrits, etc.). Quelle que soit la forme du message, il n'est efficace que si les personnes à qui il est adressé le comprennent, l'acceptent et se l'approprient. Pour cela, ces personnes doivent le trouver pertinent, juste et partager le diagnostic sur la base duquel il a été élaboré. Ce qui revient à dire que la conception de la causalité des accidents sur laquelle le message se fonde, doit refléter celle des personnes à qui il est destiné. En d'autres termes, pour qu'une information paraisse pertinente et soit assimilée par un individu, il importe qu'elle soit en accord avec ses croyances. Ainsi, Kouabenan (1999) souligne l'importance pour toutes les personnes concernées par les risques (politiciens, promoteurs, citoyens ou usagers divers, opérateurs,

etc.), de savoir comment les uns et les autres perçoivent le risque et expliquent les accidents. Pour lui, l'expert gagnerait à enrichir son expertise et à moduler ses conclusions en fonction de cette connaissance naïve. En procédant ainsi, cela permet de « *lever les équivoques, d'apaiser les conflits et de mettre tout le monde d'accord sur ce qui est bon d'entreprendre et sur la manière de le faire* » (Kouabenan, 1999, p.228). Cette voie favorise l'acceptation des mesures qui peuvent être prises et instaure une communication fructueuse entre experts et profanes.

Par ailleurs, Kouabenan (1999) met en exergue le fait que les biais révèlent des aspects de la causalité des accidents qu'une analyse experte seule n'aurait pas décelé. Mais aussi et surtout, le fait que la description et la communication sur ces biais peut clarifier les intérêts et permettre à chacun de trouver son compte dans des mesures qui apparaissent dès lors convenables pour tous et applicables de façon durable. Cela peut permettre de vaincre des réticences, des résistances ou des engagements timorés des individus ordinaires dans les mesures de prévention et de sécurité. En outre, la formation et la communication de l'information adéquate peuvent permettre de corriger des biais dûs à des informations incorrectes et à des incompréhensions. D'où l'intérêt d'associer les individus ordinaires, plus au contact des risques et ayant la responsabilité d'appliquer les mesures de sécurité, à leur élaboration.

Selon l'auteur de l'approche de l'explication naïve, il est bon d'associer les individus ordinaires à la conception des mesures de sécurité, mais il est encore mieux de s'assurer qu'elles sont perçues comme on l'espérait et que les destinataires sont d'accord sur le contenu qu'elles véhiculent sur les risques. Pour cela, une communication largement ouverte s'impose entre les usagers et les décideurs d'une part et entre les deux groupes et les experts d'autre part. Kouabenan (1999) soutient que l'efficacité des mesures de prévention dépend non seulement d'un diagnostic adéquat de la causalité des accidents, mais aussi suppose l'adhésion des personnes concernées par leur application. En effet, « *ce qui importe ce n'est pas que ces causes soient réellement justes, ni que les mesures de sécurité soient réellement efficaces ; ce qui compte, c'est que celui qui va devoir les mettre en œuvre soit persuadé qu'elles le sont* » (Kouabenan, 1999, p.230). Une étude de Duda, Smart et Tappe (1989 ; cités par Kouabenan, 1999) corrobore l'idée de la nécessité de s'assurer de la pertinence des mesures de prévention pour les personnes qui sont sensées les appliquer, une idée développée dans les travaux de Kouabenan (1982). L'étude de Duda et al. (1989) montre par exemple que les athlètes victimes d'accidents qui adhèrent le plus au programme de rééducation, sont ceux

qui croient en l'efficacité du traitement, perçoivent le soutien social, s'impliquent personnellement, sont motivés et orientés vers la maîtrise de ce qu'ils font.

Kouabenan (1999) relève l'engagement comme étant une technique qui peut permettre aux personnes ordinaires, impliquées dans la conception des mesures de prévention, de les appliquer de façon durable. En effet, lorsqu'une personne participe à la conception d'une mesure de sécurité, le succès de cette mesure devient pour lui en quelque sorte un challenge ; ce qui stimule son engagement dans son application. De plus, associer le plus grand nombre de profanes dans l'analyse des accidents stimule une prise de conscience et un engagement personnel bénéfique pour la prévention. Joule et Beauvois (1987) proposent plusieurs techniques d'engagement qui peuvent permettre d'amener les personnes ordinaires à appliquer les mesures de sécurité. Par exemple, une technique de l'engagement est mise en évidence dans une étude de Bouzon et Kouabenan (1998). Les auteurs demandent au personnel d'une entreprise de ski, des volontaires pour participer à une formation à la sécurité, puis mesurent leur attitude vis-à-vis des accidents de ski avant la formation. Les volontaires sont ensuite invités au cours de la formation à expliquer leur vision des accidents. Leur attitude vis-à-vis des accidents est mesurée de nouveau après la formation. Les auteurs observent un changement dans les attitudes allant dans le sens d'une grande internalisation des explications causales.

## **Conclusion**

En somme, l'approche de l'explication causale naïve de l'accident (Kouabenan, 1999) suggère une voie prometteuse pour comprendre la causalité des accidents routiers au Cameroun. Cette approche nous apprend qu'experts et profanes sont sujets à des biais dans leurs analyses causales et que les deux versions d'analyse sont complémentaires et utiles. Qu'elles soient d'origine motivationnelle, cognitive ou normative, la connaissance des biais est importante parce qu'ils révèlent des causes possibles d'accidents que la seule analyse des experts ne peut déceler. Ainsi, la connaissance des biais enrichit le diagnostic et l'expertise de sécurité et peut permettre d'améliorer les actions de prévention. Finalement, prendre en compte les explications naïves dans les campagnes de prévention, peut susciter une adhésion massive et durable aux messages de prévention. Cette prise en compte passe par une communication large entre les décideurs et les usagers d'une part et entre les deux groupes et les experts d'autre part. La prise en compte des explications naïves s'impose lors de la conception des mesures de prévention, de la vérification de leur compréhension et de leur

évaluation. Des techniques comme l'engagement sont proposées pour stimuler l'application durable des mesures de prévention.

L'approche de l'explication causale naïve de l'accident développée par Kouabenan (1999), offre une piste de choix qui peut permettre de comprendre le comportement des Camerounais sur les routes. Notamment, elle peut permettre de comprendre pourquoi les Camerounais sont préoccupés par les accidents routiers, mais se montrent paradoxalement indifférents à l'égard des mesures de prévention. Il est possible qu'il y ait des désaccords et des conflits sur la conception de la causalité des accidents qui sous-tend ces mesures et qui poussent les destinataires à ne pas les respecter. Par exemple, il est possible que les agents de sécurité voient les comportements des conducteurs comme étant la première cause des accidents et pensent qu'en multipliant les mesures répressives, cela les dissuadera de s'engager dans de tels comportements. Pendant que de leur côté, les conducteurs peuvent croire que c'est l'état des routes qui est la cause essentielle des accidents et percevoir les mesures répressives comme de l'acharnement. D'où l'importance d'étudier ces différentes conceptions de la causalité des accidents routiers au Cameroun, qu'elles soient biaisées ou non. Cela peut permettre de déceler les désaccords, de favoriser une communication ouverte entre les acteurs pouvant aboutir à un minimum de consensus autour des mesures de prévention, dans l'espoir de les voir appliquer pour une adoption durable des comportements de sécurité sur les routes. Malgré l'importance de l'explication des accidents, elle n'est pas suffisante pour cerner les comportements face aux risques. L'accident étant la matérialisation du risque, il est nécessaire de savoir comment l'individu perçoit le risque et la manière dont cette perception peut affecter son comportement. La perception des risques s'annonce comme étant une piste complémentaire à celle que nous venons de présenter, pouvant enrichir les connaissances sur les comportements des usagers de la route. Elle fait l'objet du chapitre 3.

## **Chapitre 3 : Comprendre les comportements de sécurité à partir de la perception du risque**

---

### **Introduction**

Percevoir un risque lié à une situation, c'est évaluer la probabilité que cette situation entraîne des dommages. Pour Ulleberg et Rundmo (2003), la perception du risque désigne l'évaluation subjective de la probabilité qu'un événement entraîne des dommages. De ce fait, on ne peut s'engager dans une action de sécurité que si la situation dans laquelle on se retrouve est perçue comme pouvant causer un accident. La perception du risque peut donc permettre de comprendre les comportements des usagers de la route au Cameroun. Dans ce chapitre, nous voyons en quoi il est intéressant d'étudier la perception du risque dans le domaine de la circulation routière. Puis, nous faisons une revue de quelques déterminants et biais susceptibles d'être observés dans le processus de l'évaluation subjective du risque. Nous voyons enfin comment la perception du risque affecte les comportements de sécurité ainsi que sa contribution au diagnostic de sécurité et à la prévention des accidents.

### **1. Intérêt de l'étude de la perception du risque**

Selon Kouabenan (2006c), il est important d'étudier la perception du risque pour plusieurs raisons : 1) on note de plus en plus l'imbrication des représentations et des comportements individuels dans les situations dangereuses ; 2) certains risques naguère tolérés le sont moins aujourd'hui et le progrès des connaissances sur les risques révèlent de plus en plus l'apparition de risques nouveaux ; 3) le besoin de connaître les risques pour pouvoir prévenir des accidents se fait sentir de plus en plus ; 4) la perception du risque varie en fonction d'un grand nombre de variables liées au risque lui-même et à la personne qui la perçoit, qu'il est important de connaître.

En quoi l'imbrication des représentations et des comportements dans les situations dangereuses constitue-t-elle une raison pour s'intéresser à la perception du risque ? Selon Kouabenan (2006c), les mesures techniques et organisationnelles sont de plus en plus déployées aujourd'hui dans la prévention des risques et des accidents. Pourtant, il subsiste encore un nombre important de situations accidentelles ou dangereuses dans lesquelles les comportements et les représentations sont directement ou indirectement imbriqués. Les

acteurs concernés par les risques (décideurs, investisseurs, organisations, profanes, etc.) ont des réactions diverses, difficilement compréhensibles, si on n'a pas une idée claire de l'évaluation subjective qu'ils font du risque. Par exemple, les décideurs ne s'engagent dans une action de prévention qu'en réaction à quelque chose qu'ils considèrent comme étant risqué. De même, l'investissement des décideurs dans la prévention des risques dépend très souvent du fait qu'ils sont préoccupés ou non par ceux-ci. En outre, les investissements économiques dans un projet s'effectuent le plus souvent sur la base de l'évaluation des facteurs susceptibles d'entraver la réussite du projet, dans le but de s'en prémunir. Même au niveau individuel, la décision de se protéger ou pas ainsi que l'attention qu'on accorde à un message de prévention, reposent sur l'évaluation de sa propre exposition ou non au risque. Ainsi, la perception du risque peut aider à comprendre les attitudes et les choix des individus et des groupes vis-à-vis des risques ainsi que l'attention qu'ils accordent aux messages de prévention.

Il est également intéressant d'étudier la perception du risque parce que (Kouabenan, 2006c) les risques naguère tolérés ne le sont plus aujourd'hui. Le public profane a de plus en plus peur des risques de santé, des risques environnementaux, des risques industriels, des risques technologiques et de divers risques nouveaux qui affectent le champ social ou professionnel. De plus, le potentiel catastrophique des risques générés à grande échelle avec des conséquences qui s'étendent à plusieurs niveaux de la société augmente la peur du risque. Cette peur sans cesse grandissante peut pousser les gens à surestimer le risque et à croire qu'ils ne peuvent rien faire pour le prévenir ; ce qui conduit à l'inaction. De ce fait, le public profane exige aujourd'hui de connaître ce qui est fait pour contrôler ces risques qui l'entoure. Cette exigence s'impose aux organisations économiques et fait de l'évaluation du risque que leurs activités peuvent avoir sur la population, une partie intégrante de leurs missions.

Le troisième intérêt pour l'étude de l'évaluation subjective ou objective des risques, poursuit Kouabenan (2006c), repose sur le fait qu'elle répond à des attentes de sécurité importantes, notamment au niveau de la prévention des accidents. Autant dire qu'en vue d'anticiper les stratégies de prévention des accidents, on a besoin d'évaluer les risques tant au plan individuel que social ; ce qui permet de se rassurer qu'ils sont contrôlables. En outre, étudier la perception que les gens ont du risque est indispensable pour comprendre leur attitude vis-à-vis de la sécurité, les priorités et l'efficacité perçue des actions de prévention envisagées. Ce dernier point, souligne Kouabenan (2006c), repose sur l'idée que la perception du risque par l'individu peut affecter son comportement.

Enfin, selon Kouabenan (2006c), la perception du risque est d'autant plus importante à étudier qu'elle peut être affectée par de nombreux facteurs liés au risque lui-même, liés aux caractéristiques de la personne qui la perçoit et à son histoire personnelle. Elle peut être également affectée par la culture et les valeurs du milieu social. Tous ces facteurs sont susceptibles d'introduire des divergences de point de vue entre les décideurs et le public sur le risque. Ces divergences peuvent être à l'origine de désaccords sur des mesures de prévention décidées par les premiers pour être appliquées par les seconds. En effet, les études psychologiques sur les processus qui conduisent à l'adoption d'un comportement sain ou l'abandon d'un comportement inadapté, se fondent sur l'idée que les attitudes et les croyances peuvent être des déterminants majeurs des comportements individuels (Kouabenan, 1999). Ces études supposent que, moins la perception du risque est biaisée, plus les individus adoptent des comportements sécuritaires. Or, on sait que la perception du risque par l'individu profane est très souvent entachée d'illusions ou biais perceptifs (Taylor & Brown, 1988), susceptibles d'orienter son attitude et son comportement, pas toujours dans un sens favorable à la prévention des accidents (Colvin & Block, 1994). Par conséquent il est important de connaître les facteurs qui déterminent la perception du risque et de comprendre comment ils opèrent pour induire des biais.

## **2. Les déterminants de la perception du risque**

Après une revue de la littérature sur l'évaluation subjective du risque, Kouabenan (2006d) met en exergue deux groupes de facteurs qui déterminent la perception du risque. Ainsi, selon lui, l'évaluation subjective du risque est déterminée par des variables liées à la nature et aux dimensions du risque, et par des facteurs liés à des caractéristiques propres de l'individu qui l'évalue.

### **2.1. La nature et les dimensions du risque comme déterminants de sa perception**

Selon Kouabenan (2006d), l'évaluation subjective du risque est déterminée par plusieurs caractéristiques du risque. Nous nous attardons ici seulement sur quelques caractéristiques du risque routier, susceptibles d'affecter sa perception. Ainsi, nous abordons la familiarité du risque, son potentiel catastrophique (nombre de personnes affectées), la nature et la gravité de ses conséquences, selon qu'il est médiatisé ou non.



S'agissant de la familiarité, des études montrent qu'un individu qui est exposé en permanence à un risque finit par le banaliser. Ainsi, le fait d'évoluer au quotidien dans des situations de trafic objectivement dangereuses peut conduire à la banalisation du risque lié à ces situations. Par exemple, Fleming, Flin, Mearns et Gordon (1998 ; cités par Kouabenan, 2006d) rapportent une étude de Zimolong (1985) qui montre que les travailleurs du bâtiment surévaluent les risques liés aux tâches occasionnelles et difficiles à comprendre et sous-estiment ceux liés aux tâches fréquentes qui ne sont pas moins risquées en réalité. En outre, Kouabenan (2006d) rapporte une étude de Bastide et Pagès (1987) qui montre qu'un échantillon représentatif de la population Française surestime les causes de mortalité liée aux évènements dramatiques et sensationnels (accidents de la route, accidents du travail, sida, cancers, noyades). Tandis que les causes de mortalité liée aux évènements moins médiatisés (suicide, accidents de loisirs et de sport) ou familiers (chutes accidentelles, asthme et bronchite, maladies cardiovasculaires, accidents domestiques) sont sous-estimées.

Par contre, si la familiarité avec certains évènements, situations ou objets induit une sous-estimation du risque lié à ceux-ci, cela semble être moins le cas avec des tronçons de routes dangereuses. Une étude de Kanellaidis, Zervas et Karagioules (2000) montre que malgré leur familiarité avec des virages et des côtes (objectivement dangereux), les conducteurs les perçoivent comme étant dangereux. Les auteurs conduisent trois expériences avec des groupes indépendants de conducteurs sur des tronçons de route avec des virages plus ou moins accentués et des côtes plus ou moins fortes. Les participants sont invités à conduire avec leurs propres véhicules sur les tronçons de route de l'expérience, accompagnés de l'expérimentateur. Ils sont ensuite invités à répondre aux questions portant sur l'évaluation du risque liée aux différents virages et côtes ainsi que sur l'estimation de leurs capacités dans la conduite. Kanellaidis et collaborateurs observent que les conducteurs qui empruntent régulièrement ces tronçons de route estiment que ces virages et ces descentes ou montées fortes sont dangereux. Même ceux qui surestiment leurs capacités dans la conduite trouvent que ces tronçons de routes sont dangereux. Ils expliquent ce résultat par le fait que les accidents qui surviennent à ces endroits sont susceptibles d'amener les conducteurs réguliers, à prendre conscience de la dangerosité de ces endroits. Ces résultats de Kanellaidis et al. (2000) suggèrent que la familiarité avec des tronçons de routes dangereux ne conduit pas à la banalisation du risque lié à ceux-ci, contrairement à ce que suggèrent d'autres études (Fleming et al., 1998 ; cité par Kouabenan, 2006d). Les évènements familiers sont aussi perçus comme étant les moins catastrophiques et les moins médiatisés (Kouabenan, 2006d).

Le potentiel catastrophique des risques s'accompagne très souvent par une grande médiatisation. Gigerenzer (2004) montre la combinaison de ces deux facteurs et l'effet sur la perception du risque. L'auteur analyse l'usage des moyens de déplacement durant les trois mois suivant les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats Unis d'Amérique. Il note une surévaluation du risque d'accident d'avion et une sous-estimation du risque d'accident de voiture pendant cette période. Cela se traduit par une sur-utilisation de la voiture dans les déplacements de longue distance et une sous-utilisation des avions. Cette étude confirme le fait que le risque d'accident par avion est très souvent considéré, à tort, comme le plus élevé à cause de son potentiel catastrophique, alors que c'est le risque domestique qui est le plus élevé selon les statistiques de l'OMS (Kouabenan, 2006d).

## **2.2. Les caractéristiques de la personne qui évalue le risque comme déterminants de sa perception**

Kouabenan (2006d) dresse une longue liste de variables liées à l'individu qui structurent la perception du risque. Nous abordons ici quelques variables qui peuvent aider à comprendre la perception du risque routier. Notamment, l'expérience professionnelle, l'expérience du risque, la culture et l'âge. Pour une connaissance détaillée des déterminants individuels de la perception du risque, nous renvoyons le lecteur à Kouabenan (2006d).

Pour ce qui est du rôle de l'expérience professionnelle sur la perception du risque, il semble que les personnes expérimentées tendent à banaliser le risque. En revanche, les personnes qui ont déjà été affectées par un risque tendent à le surévaluer. Cela a été prouvé dans une étude réalisée sur la perception du risque de contamination par le staphylocoque aureus multi-résistant à la méthiciline (SAMR). Kouabenan et al. (2003a) observent que le personnel soignant expérimenté et ceux qui sont le plus en contact avec les patients tendent à banaliser le risque de contamination par le SAMR. Tandis que le personnel moins bien formé et informé ainsi que ceux qui ont fait l'expérience d'une contamination semblent redouter le plus ce risque. Cette étude révèle que les personnes qui ont l'expérience d'une contamination surévaluent leur vulnérabilité aux autres risques présents dans le milieu hospitalier. Kouabenan et collaborateurs expliquent ce résultat par le fait que l'expérience négative d'un risque accroît le risque perçu en éveillant la disponibilité et l'accessibilité des événements fâcheux. Ces résultats corroborent ceux de Kouabenan (2002a), obtenus dans une étude réalisée sur une population variée d'usagers de la route. L'auteur note que ceux qui ont déjà été victimes d'accidents routiers tendent plus que ceux qui n'en ont jamais vécu à surévaluer

les différents risques (accident de la route, agression dans la rue, chômage, cambriolage, accidents de travail). Cependant, une longue exposition au risque peut plutôt favoriser sa banalisation. Selon Kouabenan (2001), les personnes qui ont subi des dures épreuves dans la vie (dictatures, famine, guerre, chômage, inondation, etc.) peuvent tendre à banaliser le risque ou à l'admettre comme une fatalité. Autant dire que certaines épreuves collectivement vécues dans la vie façonnent une culture individuelle du risque qui favorise sa banalisation. Ces résultats sous-entendent que l'expérience du risque peut conduire à sa sous-estimation ou à sa surestimation, tout dépend du temps et de la fréquence avec laquelle on est exposé à celui-ci.

Par ailleurs, la construction sociale du risque peut développer une culture individuelle du risque et affecter sa perception. Selon Kouabenan (2001), les membres d'une même communauté finissent par construire une culture commune du risque sur la base d'un certain nombre de normes et de croyances. *«Certaines de ces croyances tendent à banaliser le risque, tandis que d'autres au contraire, tendent à l'exagérer. Certaines conduisent à admettre l'inéluctabilité du risque, d'autres tendent à faire croire qu'un certain nombre de pratiques, plus ou moins rituelles, peuvent permettre de conjurer le sort et de faire face aux situations dangereuses»* (Kouabenan, 2001, p.331). Ainsi, les peuples qui connaissent régulièrement les catastrophes semblent développer une gestion du risque basée sur la solidarité et l'assistance. De même, affronter le risque peut être perçu comme un acte de bravoure dans des corps de métiers à haut risque, dans des sports acrobatiques ou même dans certaines cultures collectivistes où le risque est perçu comme un élément qui participe à la construction et à la maturité du modèle social de l'homme. Dans ces contextes, affronter le risque, peut être perçu par l'individu comme une manière de valoriser son image et son estime personnelle, et donc, le pousser à le sous-estimer.

La perception du risque peut également varier avec l'âge. En effet, Kouabenan (2006d) rapporte une étude de Plumert (1995) qui montre que les enfants ont tendance à surestimer leurs capacités. Cette surestimation les pousse à sous-estimer le danger ; ce qui explique leur plus forte implication dans les accidents, comparés aux adultes. Cependant, il n'y a pas que les enfants qui surestiment leurs capacités. Kouabenan (2006d) rapporte une étude de Glik, Kronenfeld et Jackson (1991) qui montre que les parents dont les enfants ont été victimes d'accidents tendent à avoir une meilleure estimation du risque que ceux dont les enfants n'ont jamais vécu d'accidents. Dans le domaine de la circulation routière, Assailly (2006) souligne la contradiction des résultats des études traitant du rôle de l'âge sur la perception du risque. Il relève des études qui concluent que la perception du risque d'accident routier diminue avec l'âge (Jonah & Dawson, 1982) ; les jeunes conducteurs estimant plus probable qu'ils soient

impliqués dans des accidents que les plus âgés. Certaines études trouvent exactement le contraire (Bragg & Finn, 1982) tandis que d'autres ne trouvent pas de lien entre l'âge et le risque perçu (Quimby & Watts, 1981). D'autres enfin trouvent une augmentation du biais d'optimisme avec l'âge (Job, 1990) tandis que les conducteurs les plus âgés jugent davantage risquées, les situations accidentelles dans lesquelles les jeunes sont impliqués (Tränkle, Gelau, & Metker, 1990). Ainsi, bien qu'il soit très courant d'entendre dire que les jeunes sont moins conscients des risques qu'ils prennent sur les routes, la question du rôle de l'âge sur la perception du risque n'est pas tranchée. Outre l'âge, les déterminants de la perception du risque que nous venons de présenter peuvent constituer une source de biais. Le paragraphe qui suit traite de quelques biais, susceptibles d'éclairer la perception du risque routier au Cameroun.

### **3. Les biais dans la perception du risque**

Les biais très souvent observés dans la perception du risque sont : le biais de supériorité ou de sur-confiance, l'optimisme irréaliste, l'optimisme comparatif, l'illusion de contrôle et l'illusion d'invulnérabilité. Pour Kouabenan (2006d), ces biais sont des illusions positives parce qu'ils véhiculent une vision positive de soi et conduisent généralement à une sous-évaluation des risques pour soi. Ainsi, lorsque l'individu est appelé à évaluer un risque lié à un évènement, il est davantage préoccupé par le besoin de se protéger et de sauvegarder une bonne image de soi (McKenna, Stanier, & Lewis, 1991) que par l'estimation réelle de la probabilité pour cet évènement de produire des dommages. Nous évoquons ici les deux biais les plus courants dans le domaine de la circulation routière. Il s'agit du biais de sur-confiance et de l'optimisme comparatif.

Selon Kouabenan (2006d), la sur-confiance ou le biais de supériorité se manifeste par le fait de croire qu'on est plus habile à faire face aux risques qu'autrui. Très souvent l'individu qui manifeste de la sur-confiance se convainc que l'accident est la conséquence d'une insuffisance de contrôle et qu'il adopterait une conduite plus efficace qu'autrui pour l'éviter. En surestimant ses capacités à affronter les risques, l'individu sous-estime ceux-ci. Kouabenan (2006d) cite plusieurs études qui rapportent le biais de supériorité dans le domaine de la circulation routière et dans plusieurs pays. Ainsi, ce biais a été trouvé en Finlande (Näätänen & Summala, 1976), aux Etats Unis et en Suède (Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1981 ; Svenson, 1981), en Grande Bretagne (Brown & Groeger, 1988), en Espagne et en Allemagne (Sivak, Soler, & Tränkel, 1989), en Pologne (Goszczyńska & Roslan, 1989), en

Nouvelle Zélande (McCormick, Walkey, & Green, 1986), en Australie (Job, 1990) et en France (Delhomme, 1991 ; Causse, Kouabenan, & Delhomme, 2004). Outre la sur-confiance, l'optimisme comparatif est une autre illusion positive très étudiée.

Des auteurs comme Weinstein (1980), Taylor et Brown (1994) sont connus pour leurs travaux sur l'optimisme comparatif dans le domaine de la circulation routière. Ces auteurs observent que ce biais conduit à une sous-estimation du risque. En effet, les conducteurs qui reconnaissent au conducteur moyen autant de capacité à adopter des comportements sécuritaires qu'eux-mêmes, affirment malgré tout qu'ils en adoptent plus qu'autrui et de manière plus efficace en terme de réduction de risque d'accidents (Causse et al. 2004). Les travaux de Causse (2003) ont le mérite de mieux cerner les facteurs à l'origine de l'optimisme comparatif. Dans ces travaux, l'apparition de l'optimisme comparatif chez les automobilistes est étudiée à partir de diverses situations : la désirabilité sociale (hétéro duperie), les mesures des jugements du risque (directe, indirecte et absolue), les justifications des jugements du risque, la spécificité de l'évènement à juger et l'histoire personnelle des automobilistes (contrôle subjectif, expérience d'accidents). Causse et al. (2005a) observent que les automobilistes sont informés et reconnaissent que la vitesse est un des principaux facteurs d'accident et pourtant, bon nombre d'entre eux pratiquent une vitesse excessive. Il existe donc un paradoxe entre la connaissance que l'individu a du risque et le comportement qu'il adopte. Ces auteurs estiment que la prévention des risques ne peut se concevoir sans une prise en compte du comportement de l'homme face aux risques, et surtout, sans une prise en compte de sa perception du risque.

Cependant, certains auteurs comme Armor et Taylor (1998) trouvent que l'optimisme comparatif contient un fort degré de réalisme. Pour eux, l'optimisme constitue le moteur des plans d'action concrets destinés à faire face aux menaces et tend à s'exprimer à des degrés plus ou moins importants suivant les exigences de la situation. Ces auteurs militent pour le côté adaptatif de l'optimisme comparatif qu'ils disent ne pas être si irréaliste que ça. Par exemple, ils montrent qu'un degré d'optimisme est nécessaire pour faire face au stress et à l'anxiété que génèrent les évènements incertains. Malgré les résultats contrastés sur l'optimisme comparatif, les travaux semblent s'accorder sur le fait qu'un excès d'optimisme peut conduire à une sous-estimation du risque. En outre, et de manière générale, les biais observés dans la perception du risque peuvent provenir de l'heuristique de disponibilité, de la tendance à surestimer ses aptitudes personnelles et son pouvoir de contrôle sur les évènements, du désir de se valoriser, du désir de se présenter positivement et du déni défensif.

Ainsi, la perception du risque est un processus psychologique intéressant à étudier qui peut permettre de comprendre les comportements individuels face aux risques. Dans les paragraphes qui vont suivre, nous abordons la manière par laquelle le risque perçu peut affecter les comportements de protection et en quoi il peut être utile pour le diagnostic de sécurité ainsi que pour la prévention des accidents de la route (cf Kouabenan, 1999, 2006b).

#### **4. L'impact de la perception du risque sur les comportements de sécurité**

Suite à une revue de la littérature sur la perception des risques, Kouabenan (2006b) note que les résultats sur le lien entre le risque perçu et le comportement de protection, quoi que fort plausible, sont plutôt mitigés. Ainsi, « *certaines études concluent à une influence positive de la perception du risque sur le comportement de protection quand d'autres au contraire concluent à une relation négative entre perception du risque et comportement* » (Kouabenan, 2006b, p.263). Kouabenan rapporte une étude de Bellrose et Pilisuk (1991) qui montre que malgré le niveau de connaissance des risques de leurs métiers, des spécialistes de protection contre les radiations et les pompiers semblent les tolérer. Il explique cette tolérance par le fait que la gestion de ces risques leur procure une certaine identité professionnelle, une certaine satisfaction et une image publique valorisante. Cette étude montre que la connaissance de certains risques peut plutôt pousser l'individu à les affronter dans certaines conditions.

Kouabenan (2006b) rapporte également une étude de Van der Pligt (1996). Ces derniers notent que la connaissance d'un risque couplé avec de faibles attentes de succès pour le gérer peut provoquer des réactions d'impuissance et faire décroître les intentions de se comporter de manière adaptée. S'agissant de l'effet du risque perçu sur le comportement, Kouabenan (2006b) cite une étude de Otten et van der Pligt (1992). Ces auteurs expliquent l'échec à trouver un lien entre la perception du risque et le comportement par le fait que les études ne prennent pas en compte le comportement antérieur. Ils expliquent qu'un comportement risqué dans le passé conduit à faire des évaluations élevées de risque pour des événements négatifs à venir. En fait, ils observent un lien entre le comportement passé et l'évaluation du risque d'une part, et entre le comportement passé et le comportement futur d'autre part. Van der Pligt (1996) explique également cet échec à établir un lien entre la perception du risque et le comportement par le fait que la plupart des études ne reposent pas sur des évaluations conditionnelles. L'évaluation conditionnelle consiste à inviter l'individu à évaluer le risque pour soi en tenant compte de ses pratiques comportementales actuelles ou des changements probables dans ces pratiques. En se référant à Stasson et Fishbein (1990), Kouabenan (2006d)

note qu'en procédant par des mesures conditionnelles, le lien entre perception du risque et comportement semble plutôt indirect et médiatisé par les attitudes, les croyances, les pressions sociales et les normes subjectives.

Cependant, nous trouvons un lien entre perception du risque et comportement dans une étude de McCool, Ameratunga, Moran et Robinson, (2009). Les auteurs invitent 3371 personnes qui fréquentent les plages en Nouvelle Zélande, à compléter un questionnaire. Le questionnaire mesure la gravité perçue du risque de noyade pour soi, la vulnérabilité perçue, l'efficacité perçue des mesures de prévention, la capacité perçue à appliquer ces mesures, la peur d'éprouver des difficultés pendant qu'on nage et les comportements pendant la nage durant l'année écoulée. Pour cette dernière variable, les participants sont invités à se prononcer sur deux items portant sur leur comportement durant l'année écoulée à savoir « nager entre les balises de sécurité » et « nager après avoir bu », sur une échelle du type Likert en quatre points. Une analyse des données montre un lien positif entre la menace perçue du risque de noyade et le comportement de nage sur l'année écoulée d'une part, et entre la capacité perçue à appliquer les mesures de prévention et le comportement de nage d'autre part. On peut noter que les résultats de McCool et al. (2009) vont dans le sens de ceux de Otten et Van der Pligt (1992).

Nous pouvons également mentionner une étude de Ivers et al. (2009), qui confirme le lien entre perception du risque et comportement dans le domaine de la circulation routière. Les auteurs invitent 20 822 conducteurs novices à compléter un questionnaire comportant une échelle de risque perçu et de comportements de sécurité rapportés. Deux ans plus tard, ils recueillent le nombre d'accidents subis dans cette cohorte. Ils observent une corrélation positive et significative entre le risque perçu et les comportements de sécurité rapportés d'une part, et une corrélation négative entre le risque perçu et les accidents impliquant les participants d'autre part. En d'autres termes, plus les participants perçoivent le risque routier comme étant élevé, plus ils rapportent des comportements sécuritaires. De même, moins les participants ont exprimé une perception faible du risque routier il y a deux ans, plus ils sont impliqués dans les accidents enregistrés entre temps. Plus important encore, les comportements insécuritaires rapportés deux ans plus tôt expliquent 50% des accidents impliquant les participants entre temps. Cela revient à dire que plus les participants ont rapporté des comportements insécuritaires il y a deux ans, plus ils sont impliqués dans les accidents enregistrés entre temps. L'étude de McCool et al. (2009) et celle de Ivers et al. (2009) montrent bien que le comportement passé est susceptible d'affecter le risque perçu qui à son tour, affecte le comportement futur.

Une troisième étude dans le domaine du transport qui montre un lien entre le risque perçu et les comportements est réalisée par Gigerenzer (2004). L'auteur analyse les comportements de déplacement durant les trois mois suivant les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats Unis d'Amérique. Il observe que pendant cette période, les compagnies aériennes enregistrent des baisses considérables de taux de remplissage des avions pendant que les administrations publiques notent une augmentation de la densité du trafic routier entre les villes. Il interprète cela en termes d'une surévaluation du risque d'accident d'avion et d'une sous-estimation du risque d'accident de voiture. Pourtant le risque d'accident de voiture est objectivement élevé. La conséquence de cette sous-estimation du risque d'accident de voiture a conduit à une situation plus catastrophique. Notamment, il note que le nombre moyen mensuel d'accidents mortels sur les routes, a augmenté après les attentats. Plus précisément, il trouve que 350 accidents routiers mortels de plus que la moyenne mensuelle, se sont produits durant les trois mois qui ont suivi ces événements. Il conclut qu'en plus des 366 morts, les attentats ont également fait indirectement près de 350 autres sur les routes. Gigerenzer met ces 350 morts sur le compte de la surestimation du risque d'accident d'avion et de la sous-estimation du risque d'accident de voiture, induites par le potentiel catastrophique et la grande médiatisation des attentats. Il souligne l'importance de préparer les populations sur un tel biais et les conséquences qui peuvent en résulter.

## **5. L'apport de la perception du risque au diagnostic de sécurité**

Nous abordons ce que la perception du risque peut apporter au diagnostic de sécurité en nous appuyant sur une revue de la littérature très intéressante, effectuée par Kouabenan (2006b). On part de l'idée que la perception des risques influence les attitudes individuelles vis-à-vis de la sécurité. Il s'agit de voir comment des biais ou illusions positives peuvent orienter l'attitude des individus envers les mesures de sécurité. L'effet que les illusions positives peuvent avoir sur l'attitude individuelle face aux mesures de sécurité est diversement apprécié. En se référant à Schwarzer (1994), Kouabenan (2006b) souligne que « *l'optimisme irréaliste peut être positif dans la mesure où il contribue à développer et à maintenir le sens du contrôle et de la maîtrise des événements et de la sécurité. Il stimule la motivation et la persévérance dans des comportements de faire face aux menaces, et entretient au moins l'espoir que les résultats escomptés seront obtenus. En effet, en conférant à l'individu une plus grande confiance en soi, l'optimisme le libère des sensations d'angoisse qui pourraient le paralyser et lui procure une motivation plus grande pour faire face aux situations*



*difficiles* » (p. 261-262). Kouabenan (2006b) mentionne également une étude de Aspinwall et Brunhart (1996) qui montre par exemple que les personnes qui ont des attentes optimistes pour leur santé font plus attention à toute information qui suggère qu'elles pourraient être exposées à un risque spécifique que celles qui sont moins optimistes. De plus, il ne suffit pas de percevoir une situation comme étant risquée, encore faut-il croire qu'on soit capable d'entreprendre une action efficace pour empêcher la situation de produire un accident.

Cependant, *«la personne qui a une confiance poussée en ses compétences et qualités personnelles, est généralement peu attentive aux mesures de sécurité qui semblent pour elle s'adresser en priorité aux autres qui lui paraissent, soit plus imprudents, soit moins habiles qu'elle»* (Kouabenan, 2006d, p. 262). En soulignant ces effets négatifs des illusions positives sur les comportements, Kouabenan (2006b) s'appuie sur une étude de Dolinski, Gromski et Zawisza (1987). Ces auteurs observent qu'une semaine après l'accident nucléaire de Tchernobyl, les Polonais qui se percevaient comme relativement invulnérables aux maladies radioactives, étaient moins portés à prendre des précautions que ceux qui estimaient qu'ils ne sont pas plus exposés que les autres. De plus, les participants pessimistes prenaient majoritairement plus de précautions d'autoprotection que les participants réalistes et optimistes et se montraient plus motivés à rechercher de l'information sur la menace d'irradiation. Les résultats de cette étude soutiennent des idées prônées par plusieurs modèles. Ces modèles s'accordent sur le fait que la perception de sa vulnérabilité a un rôle moteur dans l'adoption des comportements de protection. Selon Kouabenan (2006b), *« un niveau raisonnable d'optimisme et de vulnérabilité semble donc nécessaire pour initier des comportements de sécurité. Tout semble donc être dans la mesure »* (p. 263). Bien que les études mentionnées ici (Schwarzer, 1994 ; Aspinwall & Brunhart, 1996 ; Dolinski, Gromski, & Zawisza, 1987) ne soient pas réalisées dans le domaine de la circulation routière, on peut s'y inspirer pour comprendre comment les biais perceptifs peuvent affecter l'attitude vis-à-vis du risque routier au Cameroun. Au-delà du diagnostic de sécurité, la perception du risque est l'un des facteurs qui conditionne l'efficacité des campagnes de prévention.

## **6. L'apport de la perception du risque à la prévention**

Il est question ici de voir ce que la perception du risque peut apporter à l'amélioration des programmes de prévention. A ce propos, Kouabenan (2006b) rapporte les travaux de Nation et al. (2003) qui relève neuf caractéristiques régulièrement mentionnées pour qualifier les programmes de prévention efficaces. Pour ces auteurs, les programmes de prévention

efficaces sont ceux qui : a) sont compréhensifs, b) utilisent des méthodes d'enseignement variées, c) fournissent un dosage suffisant, d) sont guidés par des théories, e) offrent l'occasion d'avoir des relations positives, f) sont réalisés au bon moment, g) sont pertinents du point de vue socioculturel, h) comprennent une phase d'évaluation des résultats, i) impliquent un personnel compétent et bien formé. En d'autres termes, les programmes de prévention efficaces sont ceux qui sont techniquement bien conçus (a, b, c, d, e), sont adaptés aux caractéristiques de la population cible (f, g) et sont évalués (h, i). Nous ne nous attarderons pas sur ces caractéristiques des campagnes de prévention efficaces ici et renvoyons le lecteur aux écrits de Kouabenan (2006b) pour des détails.

Cependant, Kouabenan (2006b) présente de nombreuses techniques de persuasion fondées sur les théories psychologiques et plus précisément sur la perception du risque et de sa capacité à y faire face. Nous ne les mentionnons pas toutes ici (pour plus de détails, le lecteur pourra se référer à Kouabenan et al. 2006), nous nous arrêtons sur une d'entre elles qui montre l'apport de la perception du risque à la prévention. Il s'agit de l'appel à la peur et à des menaces, une technique très utilisée dans la prévention des accidents dans plusieurs domaines. L'appel à la peur et à des menaces est une technique de persuasion à tonalité dramatique qui fait l'objet de plusieurs études psychologiques. Cette technique consiste à utiliser des mots, des images, des scènes qui présentent des situations dramatiques (morts, blessés) pour choquer en mettant l'accent sur les conséquences nuisibles d'un risque ou d'un comportement si on ne se conforme pas aux recommandations préconisées. Elle s'appuie sur l'idée que la peur suscitée par les messages peut amener l'individu à adopter un comportement sécuritaire afin d'éviter de subir la menace.

Nous trouvons un peu plus de détails sur la technique de l'appel à la peur et à des menaces dans une revue des techniques persuasives fondées sur les approches psychologiques, réalisée par Devos-Comby et Salovey (2002). Ces auteurs expliquent à quel moment et comment la technique de l'appel à la peur et à des menaces peut produire des résultats positifs. Ils mentionnent l'hypothèse de Hovland, Janis et Kelly (1953) qui stipule que les appels à de la menace produisent de la peur ou de l'anxiété au sujet des conséquences négatives décrites dans le message. Cette réaction émotionnelle à son tour pousse l'individu à respecter les mesures si le comportement recommandé est perçu comme étant efficace pour éviter ces effets nuisibles. Ainsi, plus le message induit de la peur, plus les appels à de la menace sont efficaces. Mais, on note très bien que le succès d'une telle technique est conditionnée par le fait que la menace évoquée induise effectivement de la peur et que le comportement recommandé soit perçu par la cible comme étant efficace. Ainsi, pour faire

usage à l'appel à de la peur comme technique de prévention, il faut au préalable que la population cible : a) connaisse la menace perçue des conséquences négatives du risque et b) perçoive les mesures de protection qui leur sont proposées comme étant efficaces. Devos-Comby et Salovey (2002) mentionnent plusieurs travaux qui soutiennent cette première hypothèse (Leventhal, 1971 ; Boster & Mongeau, 1984; Sutton, 1982 ; Witte, 1992). Ces travaux montrent que le succès d'une campagne de prévention basée sur l'appel à la peur repose sur la menace perçue, sur l'efficacité perçue des mesures de prévention proposées et surtout sur la capacité perçue des destinataires à appliquer ces mesures. Diffuser un message qui suscite la peur d'un risque auquel les gens sont exposés sans offrir des moyens nécessaires pour éviter les conséquences négatives de cette menace, peut plutôt être préjudiciable à la sécurité. C'est ce que prévoit l'hypothèse de Janis et Feshbach (1953).

Pour ces derniers auteurs, des messages qui induisent des niveaux élevés de peur sans offrir des voies de recours pour éviter les conséquences négatives décrites, produisent plutôt des réactions d'évitement et de résistance. Ainsi, plus la menace induit des niveaux élevés de peur, plus la résistance à la persuasion est forte si les individus se sentent peu capables de faire face à la menace (Devos-Comby & Salovey, 2002).

Par ailleurs l'appel à de la peur ne produit pas que des réactions émotionnelles. La théorie de la motivation à la protection de Rogers (1983), décrit les composantes cognitives des appels à de la menace qui sont efficaces. D'après ce modèle, l'appel à la menace peut s'avérer efficace dans la mesure où il persuade les destinataires : a) que les conséquences du risque sont très indésirables (gravité perçue de la menace) ; b) qu'ils sont personnellement exposés à ces conséquences (vulnérabilité à la menace) ; c) qu'ils peuvent les éviter en suivant certaines recommandations (efficacité de la réponse) ; d) qu'ils ont la capacité de mettre en œuvre le comportement recommandé (auto-efficacité). Ainsi, d'après ce modèle, le succès d'une technique de prévention basée sur les appels à la peur repose essentiellement sur une série de perceptions (perception de la gravité de la menace, de sa propre vulnérabilité, de l'efficacité des recommandations proposées et de ses propres capacités à appliquer ces recommandations). Devos-Comby et Salovey (2002) attirent l'attention sur le fait qu'il ne faut pas oublier que les gens ont plutôt tendance à minimiser la probabilité pour eux-mêmes de subir des nuisances (autoprotection). De même, une peur trop forte peut susciter des réactions émotionnelles intenses qui gênent le traitement cognitif des arguments du message et réduire la capacité de persuasion. Ainsi, susciter la peur d'une menace chez les destinataires d'une mesure de prévention peut amener ces derniers à adopter des comportements de protection

s'ils ont effectivement peur de la menace, s'ils perçoivent la pertinence de la mesure, s'ils se sentent capables de l'appliquer et si la peur n'est pas trop forte.

## **Conclusion**

Nous avons vu au Chapitre 1 que les comportements des usagers de la route sont couramment mentionnés dans la causalité des accidents de la route au Cameroun. Du fait de la prépondérance de ces comportements dans les situations à risque, il est intéressant de comprendre comment les gens évaluent le risque routier et comment cette évaluation peut orienter leurs comportements. En l'occurrence, face à la recrudescence des accidents routiers, les usagers de la route (piétons, conducteurs), les agents du trafic (policiers, gendarmes, ingénieurs des routes), les opérateurs économiques du secteur des transports (agents d'assurance, directeurs d'auto-écoles, agents des centres de contrôle technique de véhicules, patrons d'agences de voyage) ont certainement des visions différentes du risque routier au Cameroun. La perception du risque permet de savoir comment cette diversité de points de vue peut orienter les comportements. Ainsi, comprendre la perception que les Camerounais ont du risque routier peut permettre de démêler les multiples variables (gravité des accidents, médiatisation, sur-confiance, optimisme comparatif, etc.) susceptibles de conduire à une surestimation ou à une sous-estimation du risque et à des comportements inadaptés. La connaissance de ces variables est également importante parce qu'elle peut permettre de comprendre l'attitude des Camerounais vis-à-vis de la sécurité. Par exemple, les croyances en la pertinence des mesures de prévention proposées et en la capacité perçue des Camerounais à les appliquer peuvent permettre de comprendre pourquoi ces derniers n'adhèrent pas à certaines mesures de prévention et comment on peut procéder pour les rendre efficaces. Comme on a pu le remarquer lorsqu'on a abordé les explications causales naïves au chapitre 2, les croyances prennent également une place centrale dans la perception du risque et méritent une attention particulière. Le chapitre qui suit est centré sur les croyances et nous permet de voir comment elles peuvent affecter les deux processus psychologiques présentés jusqu'ici (la perception du risque et l'explication des accidents) et le lien qu'elles entretiennent avec les comportements de sécurité.

## Chapitre 4 : Rôle des croyances dans l'analyse des comportements de sécurité

---

### Introduction

Nous avons vu dans les chapitres 2 et 3 que les explications causales naïves et la perception du risque sont deux processus psychologiques qui permettent de comprendre les comportements et l'attitude vis-à-vis des mesures de sécurité. « *Au centre de ces processus et du fait même de l'incertitude des situations à risque, les croyances et les processus inférentiels vont prendre une place importante. Ces croyances et processus inférentiels sont en effet inévitables, eu égard à la complexité des situations et à la multiplicité des variables en jeu. Ils prennent une importance particulière quand on sait qu'ils tendent à orienter les comportements* » (Kouabenan, 2007, p. 273). Par exemple, pour que la technique de prévention basée sur l'appel à de la peur et à des menaces ait un effet sur les destinataires, il faut que ces derniers croient en l'efficacité des recommandations et à leurs capacités à les mettre en œuvre. Il se dégage d'ailleurs des études que « *l'évaluation des risques ou l'explication des accidents constituent des moments propices à l'expression des croyances et des représentations* » (Kouabenan, 2007, p. 275).

Ce chapitre a pour but de voir en quoi la connaissance des croyances est importante pour comprendre les comportements face aux risques ainsi que les attitudes vis-à-vis des mesures de prévention. Nous allons d'abord définir la notion de croyances et dire en quoi il est intéressant de l'étudier. Puis, nous aborderons les différentes formes de croyances. Enfin, nous verrons le lien qu'on peut faire entre les différentes formes de croyances et la perception du risque, l'explication des accidents et les comportements de sécurité.

### 1. Définition de la notion de croyances

Doron et Parot (1991) définissent la croyance comme étant une « *attitude d'adhésion à une proposition dont la vérité ne peut toujours être démontrée* » (p.167). Pour Goldman (2005) « *La croyance est un processus conscient par lequel un sujet adhère à des perceptions ou des élaborations cognitives non vérifiées par les sens* » (p.87). Pour Clément (1999) qui privilégie une approche neuro-cognitiviste, la croyance est un état informationnel, codé dans le cerveau, sur lequel nous nous appuyons pour engendrer des actions et des pensées, et qui peut faire

l'objet de révision. Pour lui, il convient de distinguer les attentes spontanées qui relèvent de l'inconscient collectif, des croyances qui sont des représentations pouvant donner lieu à une révision consciente.

De toutes les définitions ci-dessus énumérées, il se dégage une constance : l'adhésion à quelque chose ou à une proposition qu'on tient pour vraie alors qu'elle ne peut faire l'objet de vérifications. Clément (1999) se démarque de cette constance par deux points qui nous semblent intéressants. D'une part, il met en exergue la fonction d'une croyance qui pour lui est d'orienter nos actions et nos pensées. D'autre part, il affirme son caractère conscient et modifiable. En nous appuyant sur ces définitions, nous pouvons considérer les croyances comme étant des propositions scientifiquement injustifiables, affirmées comme des vérités auxquelles un individu adhère consciemment et qui orientent ses actions et son mode de pensée. De plus, nous sommes de l'avis de Clément (1999) pour qui, non seulement l'adhésion à une croyance est consciente, mais qu'elle peut être modifiée, même si à priori l'individu est convaincu que c'est une vérité immuable. En se confrontant aux expériences nouvelles dans sa vie, un individu peut être amené à réviser le degré d'inflexibilité de ses croyances. De même, l'effet d'une communication persuasive peut amener un individu à réviser sa position vis-à-vis de certaines propositions qu'il considérait comme des vérités immuables.

## **2. Intérêt de l'étude des croyances dans la compréhension des évènements complexes**

L'individu fait généralement appel à ses croyances lorsqu'il est confronté à une situation ou à un évènement complexe qu'il doit comprendre. Les croyances vont alors apporter des connaissances à priori qui lui permettent d'avoir une explication de la situation sans fournir trop d'efforts. En fait, la complexité de la situation ou de l'évènement à expliquer demande que l'individu fasse un investissement cognitif très coûteux. De plus, l'individu ne dispose pas toujours suffisamment de moyens cognitifs nécessaires pour évaluer la situation dans sa globalité. Les croyances vont alors fournir un raccourci qui allège le travail cognitif et combler les lacunes dans les connaissances sur l'évènement. Ainsi, plus un évènement existentiel à expliquer est complexe et ambigu, plus il est psychologiquement coûteux pour l'individu et plus il facilite l'émergence de ses croyances. Deconchy (1989, cité par Mayaki, 2008) observe par exemple que lorsque les individus sont exposés à des données de prime abord inexplicables et qu'ils sont appelés à les expliquer tout de même : a) ceux qui sont préalablement mis en situation de non contrôle cognitif et dont les ressources cognitives sont

amoindries, recourent davantage à des croyances ; b) ceux qui sont préalablement mis en situation de contrôle cognitif le font moins.

En se référant à Cadet (2001), Kouabenan (2007) explique comment lors de l'évaluation du risque, l'individu ordinaire est soumis à une opération complexe qui nécessite une grande charge cognitive pour traiter cinq registres d'informations. Ainsi, pour évaluer une situation comme étant risquée ou non, l'individu est appelé à intégrer simultanément : a) des multiples variables actives à prendre en compte pour avoir une description satisfaisante de la situation ; b) des indices provenant de sources multiples qui nécessitent d'être rassemblés et intégrés pour se faire une idée du risque ; c) l'incertitude liée au caractère équivoque de la signification des signes et indices utilisés pour décrire le risque; d) la présence d'objectifs positifs dont les activités mises en œuvre pour les atteindre sont à l'origine de la situation risquée à évaluer ; et, e) l'appréciation des effets du risque à court et à long termes, à l'échelle individuelle, groupale et sociétale. Ainsi, traiter simultanément ces cinq registres d'informations pour évaluer le risque est quasiment un pari difficile à tenir pour l'individu ordinaire. C'est la raison pour laquelle l'évaluation du risque est un champ très fertile à l'émergence des croyances qui sont susceptibles de biaiser et conduire à des comportements inadaptés.

En outre, les modèles d'adoption des comportements de protection fournissent un argument de taille en faveur de l'intérêt pour les croyances. En effet, les croyances occupent une place centrale dans l'essentiel de ces modèles. Sans prétendre être exhaustif, on peut citer par exemple le modèle issu de la théorie sociale cognitive (Bandura, 1977 ; 1997), le modèle des croyances en matière de santé (Becker & Rosenstock, 1987), le modèle se référant à la théorie de l'action raisonnée (Fishbein & Ajzen, 1975) dont l'évolution a donné lieu au modèle basé sur la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1985), le modèle du comportement interpersonnel (Triandis, 1980), le modèle de la motivation à la protection (Rogers, 1983), le modèle séquentiel du comportement d'autoprotection (Dejoy, 1996). Selon ces modèles, les croyances et les attitudes pourraient être des déterminants majeurs des comportements individuels (Kouabenan, 2007). De plus, la croyance en ses capacités à faire face aux risques, en ses capacités à adopter le comportement approprié et en l'efficacité des mesures de prévention est un préalable pour un engagement dans des comportements de protection, lorsqu'on se sent vulnérable à un risque.

Cela traduit des croyances de contrôle dont un excès peut conduire à des comportements inadaptés. Nous avons vu par exemple dans les chapitres 2 et 3 qu'une sur-confiance en ses capacités peut induire des illusions qui sont des croyances en un contrôle exagéré de ses

capacités. Nous avons vu que ces illusions positives sont à l'origine des biais dans la perception du risque et dans l'explication causale naïve de l'accident. Par ailleurs et dans un autre domaine, Orléan (2002) soutient que les théories en sciences économiques doivent prendre en compte les représentations et les croyances des agents économiques. Pour lui, on ne peut mieux comprendre les comportements économiques qu'en prenant la pleine mesure des représentations et des croyances des agents. On comprend bien que la prise en compte des croyances est utile pour comprendre des comportements dans le domaine économique.

S'agissant de ce domaine économique justement, Kouabenan (2009) souligne que la mondialisation et la délocalisation des entreprises favorisent un transfert des systèmes technologiques de production et une internationalisation du travail. Dans ce contexte, les travailleurs se recrutent dans des backgrounds culturels variés et abordent les nouvelles technologies avec des représentations et des croyances différentes qui peuvent se confronter, voire s'opposer autour des mesures de sécurité. Pour lui, clarifier ces croyances et les prendre en compte dans le management de la sécurité aiderait les travailleurs à mieux s'approprier les précautions à prendre lors de l'usage des technologies. Ainsi, « *la compréhension des croyances que les gens ont des risques et des causes d'accidents tout comme la perception des événements risqués et du besoin de sécurité sont d'importants pré-requis nécessaires à la gestion effective des risques et à la conception des mesures de prévention* » (Kouabenan, 2009, p.767).

Pour illustrer l'intérêt pratique d'étudier les croyances, Agunloye (1991) montre comment la prise en compte des croyances des usagers de la route dans la conception et la communication des mesures de prévention peut améliorer leur efficacité. L'auteur rapporte une étude de la commission fédérale de la sécurité routière réalisée sur la perception du risque par les usagers de la route au Nigéria. Cette étude révèle que 70% des accidents sont attribués à un « *syndrome d'illusion d'immunité aux accidents de la route* », c'est-à-dire « *un sentiment d'illusion profondément ancré dans le psychisme des usagers de la route Nigériens qui les amène à penser et à réagir comme si les accidents n'arrivaient qu'aux autres* » (Agunloye, 1991, p.356). Suite à cette étude, la commission conçoit des messages de prévention qui incitent les usagers de la route à prendre conscience de leur vulnérabilité face aux accidents. Ces messages insistent sur les bénéfices du respect des mesures de sécurité, en l'occurrence la limitation de vitesse. Exemple : « *conduisez pour rester en vie, il n'y a que les vivants qui font la fête* » ou « *choisissez : arriver à la maison ou à la morgue* » (Agunloye, 1991, p. 356). Moins d'une année après le déploiement de ces messages dans des campagnes de prévention et de sécurité routière, Agunloye (1991) note que la vitesse moyenne observée sur les routes



est passée de 140km/h à 115km/h, accompagnée d'une baisse du taux et de la gravité des accidents au Nigeria.

L'exemple qui précède présente une des formes de croyances qui émergent très souvent lors de la perception du risque et de l'explication des accidents. Dans le paragraphe qui suit, nous abordons les formes de croyances qu'on trouve dans la littérature et précisons celles qui nous intéressent dans la présente thèse.

### **3. Les formes de croyances**

Selon Mayaki (2008), le champ des croyances est étendu. Pour cette auteure, les croyances peuvent être inférentielles ou descriptives, individuelles ou groupales, naïves ou constituées. Elle relève quatre types de croyances, en l'occurrence les croyances religieuses, les croyances de contrôle, les croyances comportementales et les croyances normatives. La typologisation des croyances selon Mayaki (2008) s'appuie sur les objets de croyance. Cependant, on peut également regrouper les croyances suivant la relation fonctionnelle entre l'auteur et l'objet de la croyance, en l'occurrence le contrôle. Suivant le contrôle probable exercé sur l'objet, on peut distinguer des croyances aux objets non contrôlables et des croyances aux objets plus ou moins contrôlables. Ainsi, on distingue les croyances fatalistes liées à un objet non contrôlable (la fatalité), les croyances de contrôle, les croyances en un contrôle divin et les croyances culturelles, liées à des objets contrôlables (ses capacités, Dieu, la culture).

*Les croyances fatalistes.* Les croyances fatalistes constituent un exemple type des croyances en un objet non contrôlable (la fatalité). Elles se réfèrent à des propositions (ou l'adhésion à de telles propositions) qui affirment l'inéluctabilité ou le déterminisme supposé des événements, en particulier des événements malheureux. Cette forme de croyance qui a longtemps entouré la conception de l'accident fait de plus en plus l'objet d'études sur la perception des risques et sur l'explication des accidents (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003 ; Norenzayan & Lee, 2010), mais également sur tout autre événement de la vie (Pepitone & Saffiotti, 1997).

*Les croyances de contrôle.* Les croyances de contrôle sont nombreuses et constituent l'une des formes de croyances portant sur des objets que l'auteur de la croyance peut plus ou moins contrôler, c'est-à-dire ses propres capacités. On retrouve les croyances de contrôle dans les modèles d'adoption des comportements de protection que nous avons évoqués dans le

paragraphe précédent. Elles prennent diverses dénominations en fonction du modèle qui les inspire. Ainsi, on parle de croyances de contrôle en termes d'auto-efficacité perçue en référence à l'approche issue de la théorie sociale cognitive (Bandura, 1977, 1997) ; de contrôle comportemental perçu en référence au modèle issu de la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1985) ; de capacité perçue à faire face au risque en référence au modèle de la motivation à la protection (Rogers, 1983) ou d'efficacité personnelle en référence au modèle séquentiel du comportement d'autoprotection (Dejoy, 1996). Outre ces modèles, on retrouve également les croyances de contrôle dans les études sur les biais dans la perception du risque. Ce sont les illusions positives telles que l'illusion de confiance, l'optimisme comparatif, l'optimisme irréaliste, l'illusion de contrôle et l'illusion d'invulnérabilité. Ces illusions positives entretiennent entre elles des liens étroits d'une part, et des liens avec l'estimation de son pouvoir de contrôle d'autre part. Klein et Helweg-Larsen (2002 ; cités par Mbaye, 2009) rapportent dans une méta-analyse de 27 études réalisées entre 1980 et 1997 ( $N = 5142$ ) que l'optimisme irréaliste par exemple est très lié au sentiment de contrôle ( $r = .31$ ). Nous nous intéressons dans cette thèse à deux croyances de contrôle très souvent rencontrées dans le domaine de la circulation routière. Il s'agit de l'optimisme comparatif et de la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses. L'optimisme comparatif est la tendance à croire qu'il est plus probable pour soi de vivre des événements heureux comparé à autrui et inversement qu'il est moins probable pour soi de vivre des événements malheureux comparé à autrui. La capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD) désigne l'estimation de sa capacité à affronter les situations de trafic à risque sans en être inquieté.

***Les croyances au contrôle divin.*** Les croyances au contrôle divin encore appelées croyances religieuses dans la littérature se réfèrent à l'adhésion aux doctrines religieuses conventionnées. Elles désignent toutes les formes de pensée qui renvoient à une ou des divinités régissant la vie des individus (Mayaki, 2008). Cependant, les croyances religieuses telles qu'elles sont présentées dans la littérature tiennent peu compte des doctrines non conventionnées en relation avec d'autres formes de divinités (Howsepian & Merluzzi, 2009). Nous abordons les croyances au contrôle divin, non pas en référence à une doctrine religieuse, mais en référence à toute divinité qui fait l'objet ou non d'une doctrine religieuse. Il s'agit de toute forme de divinité dans n'importe quelle culture pouvant faire l'objet de pratiques rituelles. Cependant les pratiques rituelles peuvent également émaner des croyances culturelles.

**Les croyances culturelles.** Dans la littérature, la culture est très souvent abordée en termes d'appartenance à un groupe ethnique, racial ou à un pays. Pepitone et Saffiotti (1997) observent que les études sur les attributions causales par exemple, ne font aucune différence entre une croyance en Dieu et une croyance au sort. Elles se contentent de les mettre dans le même lot des causes externes. Ce manque d'intérêt pour la différenciation des croyances, surtout dans le cadre culturel peut expliquer l'absence d'une définition des croyances culturelles. On peut considérer les croyances culturelles comme étant des convictions partagées par les membres d'un groupe ayant vécu les mêmes expériences de la vie. Ce sont ces convictions qui guident certainement la construction et la consolidation des valeurs culturelles. Schwartz (1999) définit les valeurs culturelles comme étant des idées abstraites explicitement ou implicitement partagées sur ce qui est bien, juste et désirable dans une société. Pour cet auteur, les valeurs culturelles sont les bases des normes spécifiques qui indiquent aux membres du groupe ce qu'il est recommandé de faire dans diverses situations. Ces idées structurent les pratiques qui contribuent à l'identité et à la survie du groupe. Par exemple, la croyance selon laquelle «*manquer de respect aux personnes âgées est une source de malédiction*» fédère les membres du groupe autour des valeurs de la hiérarchie et des rôles sociaux. Les croyances culturelles s'expriment alors à travers le degré d'adhésion aux valeurs culturelles qu'on retrouve dans diverses pratiques culturelles en vigueur dans un groupe. Dans les paragraphes qui suivent, nous allons voir le rôle des croyances fatalistes, des croyances de contrôle, des croyances au contrôle divin et de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles dans la gestion des risques et des accidents.

#### **4. Rôle des croyances fatalistes sur les explications causales, la perception du risque et les comportements de sécurité**

Les études sur le fatalisme s'appuient sur l'idée qu'une vision fataliste des accidents biaise la perception du risque et les explications causales et conduit à une prise de risque. Des auteurs comme Quinot (1979 ; cité par Kouabenan, 1999) rapportent comment la prévention des accidents en Europe a été influencée par le fatalisme. Cette croyance a conforté pendant longtemps l'idée que l'accident ou l'incertitude n'étaient pas maîtrisables ou ne pouvaient l'être qu'à travers des pratiques mystiques. Aujourd'hui, les mentalités et la législation ont largement évolué dans un grand nombre de domaines et les connaissances sur les causes d'accidents se sont enrichies. Pourtant, Kouabenan (2009) cite des auteurs comme Morris et Peng (1994) et Hewstone (1993, 1994) qui notent que l'attribution des événements

malheureux aux causes invisibles se rencontre encore sous des formes variées aussi bien dans les sociétés traditionnelles africaines que dans les cultures modernes occidentales. Bien que les connaissances nouvelles tentent d'éclairer la causalité des accidents, elles n'annulent pas l'incertitude qui entoure le risque et n'empêchent pas l'expression des croyances fatalistes. Leplat (1983 ; cité par Kouabenan, 1999) rappelle que « *notre mentalité moderne est encore imprégnée d'une conception fataliste des accidents. Combien de fois n'entend-on pas associer accident à manque de chance, de déveine, au hasard. C'était son heure, dit-on quand on parle de l'accident de quelqu'un* » (Kouabenan, 1999, p.54). Certes, le degré de fatalisme peut varier en fonction des individus et des cultures, mais on déplore le fait que cette croyance continue d'orienter malheureusement le comportement d'un certain nombre d'utilisateurs de la route (Kouabenan, 2007).

Une illustration de l'effet des croyances fatalistes sur la perception du risque, sur l'explication des accidents et sur les comportements face aux risques est trouvée dans une étude de Kouabenan (1998). L'auteur invite 553 utilisateurs de la route ivoiriens à compléter un questionnaire comportant une échelle de fatalisme ( $\alpha = .78$ ) et une échelle de prise de risque ( $\alpha = .84$ ). Le questionnaire contient également des questions sur la perception des accidents et de leurs causes. Les analyses montrent que « *les participants fatalistes attribuent plus facilement les accidents aux facteurs hors du contrôle des conducteurs (infrastructure, autrui, sort) et qu'ils considèrent comme étant moins importants les facteurs impliquant leurs responsabilités ou leurs initiatives (changement subit de direction, imprudence, non respect des panneaux d'arrêt, mépris des piétons, impatience, etc.)* » (Kouabenan, 1998, p.249). Ce résultat montre que les croyances fatalistes favorisent une explication des accidents par des causes externes (infrastructure, autrui, sort). En outre, l'auteur observe que, plus les participants expliquent les accidents par le sort, plus ils prennent des risques ( $r = .34$ ,  $df = 527$ ,  $p < .001$ ). Les risques qu'ils prennent le plus concernent la vitesse et les autres comportements de conduite (garder une distance de 50m avec la voiture qui vous précède, s'arrêter le moins possible lors d'un voyage en vue de perdre moins de temps, violer les feux, usage abusif des signaux lumineux et du klaxon). Ainsi, l'étude de Kouabenan montre qu'il existe une corrélation positive et significative entre les croyances fatalistes, les explications causales externes et la prise de risque.

De plus, cette étude montre que « *les participants fatalistes ont une connaissance limitée des risques et des accidents ; ce qui les pousse à les surestimer, mais aussi parfois à les sous-estimer* » (Kouabenan, 1998, p.250). Kouabenan montre ainsi que les croyances fatalistes peuvent biaiser la perception du risque soit dans le sens d'une surestimation ou dans

le sens d'une sous-estimation. Dans un cas comme dans l'autre, ces biais conduisent à des comportements insécuritaires. Mais le rôle des croyances fatalistes sur le risque perçu tel qu'il se révèle dans cette étude reste à confirmer.

Pour leur part, Peltzer et Renner (2003) réalisent une étude similaire à celle de Kouabenan (1998) sur un échantillon de 130 conducteurs de taxis Sud-Africains. Ces auteurs utilisent les outils de Kouabenan (1998) ; en l'occurrence, l'échelle du fatalisme enrichie de deux items et revalidée ( $\alpha = .86$ ), une échelle de prise de risque ( $\alpha = .93$ ) et une liste de 30 causes perçues d'accidents de la route. Les résultats montrent que pour les participants ayant de fortes croyances fatalistes, la malchance est la cause principale des accidents. Les autres causes (mauvais temps, changement subit de direction, manque de contrôle, mauvais état des feux de signalisation routière, consommation d'alcool et de drogues) étant moins importantes pour eux. Ce résultat conforte l'hypothèse des attributions causales externes et défensives dues aux croyances fatalistes.

Par ailleurs, les deux études font un parallèle entre les croyances fatalistes et l'expérience d'accidents. Kouabenan (1998) trouve que les participants qui ont été victimes de deux accidents ou plus, tendent à être plus prudents que ceux qui n'en ont jamais vécus,  $F(3, 501) = 2.09$  ;  $p = .10$ . Ce résultat montre que l'expérience d'accident est susceptible d'accroître la vigilance sur les routes. Cependant, le résultat tendanciel l'amène à conclure que l'effet de l'expérience d'accidents sur la prise de risque reste à confirmer. En vue de vérifier cet effet, Peltzer et Renner (2003) distinguent les victimes des témoins d'accidents. Ils trouvent une corrélation négative et significative entre le nombre d'accidents dont on a été témoin et la prise de risque ( $r = -.31$  ;  $p < .001$ ) alors que le fait d'avoir été victime d'accident n'a aucun lien significatif avec la prise de risque ( $r = -.016$  ;  $ns$ ). Ce résultat peut paraître paradoxal et étonnant à première vue. En effet, comment peut-on expliquer que les conducteurs qui sont témoins d'accidents, prennent moins de risques pendant que ceux qui en sont victimes n'en fassent pas autant ? Probablement, le fait d'être victime d'accidents ravive le fatalisme chez les concernés et les pousse à croire que les accidents sont inévitables et qu'il est inutile de prendre des précautions. Cette éventualité est suggérée par un autre résultat qui montre que les croyances fatalistes sont positivement et significativement liées au nombre d'accidents vécus en tant que victime ( $r = .26$  ;  $p < .01$ ). Mais il est surprenant d'observer que les croyances fatalistes sont positivement liées au nombre d'accidents vécus en tant que témoin ( $r = .33$  ;  $p < .001$ ), étant donné que les témoins d'accidents sont plus prudents que les fatalistes. L'étude de Peltzer et Renner (2003) a tout de même le mérite de montrer que, plus l'individu est victime ou témoin d'accidents, plus il est fataliste. L'expérience d'accidents se

présente comme étant un facteur critique susceptible d'avoir un effet semblable à celui des croyances fatalistes, sur la perception du risque, sur l'explication des accidents et sur les comportements face aux risques.

A la suite de Kouabenan (1998), de Peltzer et Renner (2003), Gonçalves, Da Silva, Lima et Melia (2008) observent que le nombre d'accidents vécus est positivement lié aux explications causales externes chez les salariés d'une entreprise industrielle. Ces auteurs notent surtout que les explications causales externes médiatisent l'effet négatif de l'expérience d'accidents sur les comportements de sécurité. Ainsi, Kouabenan (1998) établit clairement que les croyances fatalistes induisent des explications causales externes et défensives, ainsi que des comportements insécuritaires. De plus, l'expérience d'accidents est positivement liée aux croyances fatalistes et semble avoir un effet similaire à celui des croyances fatalistes sur les explications causales et sur les comportements face aux risques. Cependant, l'effet des croyances fatalistes sur la perception du risque reste à confirmer dans des études ultérieures. Dans le paragraphe qui suit, nous abordons les croyances de contrôle et voyons quels effets elles peuvent avoir sur la perception du risque, sur l'explication des accidents et sur les comportements de sécurité.

## **5. Rôle des croyances de contrôle sur la perception du risque, l'explication des accidents et les comportements de sécurité**

Dans le cadre des travaux portant sur la motivation à la protection, Mbaye (2009) relève que les biais perceptifs ou croyances optimistes sont tout autant susceptibles de provoquer le désengagement des individus vis-à-vis des programmes de prévention qu'ils sont capables de les inciter à se protéger. Elle s'appuie sur l'étude de Scheier et al. (1989) qui montre les effets bénéfiques des biais perceptifs tels que l'optimisme comparatif sur la capacité de récupération des patients ayant subi une opération chirurgicale. Par contre, « *lorsque ces attentes conduisent les gens à sous-estimer le risque, elles entraînent des comportements inadaptés car, généralement, les gens ne trouvent aucun intérêt à se protéger contre des évènements qu'ils jugent improbables* » (Mbaye, 2009, p.61).

Il se dégage de la littérature sur les croyances de contrôle, une tendance de recherches qui valorisent les illusions positives et une autre tendance qui met en exergue leur effet néfaste sur la perception des risques et sur les comportements de sécurité. Les illusions positives semblent être valorisées dans le domaine de la santé (Scheier et al., 1989) tandis qu'elles le sont moins dans d'autres domaines comme celui de la circulation routière

(Delhomme, 2000). Ainsi, si les illusions positives peuvent être bénéfiques pour un patient qui suit une thérapie, elles ne semblent pas toujours favorables à l'adoption des comportements sûrs face aux risques. La ligne de recherches qui met en exergue les effets adaptatifs des illusions positives peut être illustrée par une étude de Taylor et al. (2012). Les auteurs montrent les effets positifs de l'optimisme dispositionnelle sur le mode éducatif des parents en difficultés économiques et sur l'adaptation scolaire de leurs enfants. L'étude longitudinale porte sur 674 parents en difficultés économiques, d'origine Mexicaine, immigrés en Californie. Les participants sont invités à compléter un questionnaire comportant des mesures d'optimisme, de symptômes dépressifs, du mode éducatif des parents et de l'adaptation scolaire de leurs enfants. Après un recueil de données en deux phases, les résultats montrent qu'un degré d'optimisme élevé prédit de faibles symptômes dépressifs ( $b = -.45 ; p < .01$ ) et une forte implication dans l'éducation des enfants ( $b = .20, p < .01$ ). De plus, les symptômes dépressifs médient les effets positifs de l'optimisme sur l'implication dans l'éducation des enfants. Par ailleurs, une forte implication des parents dans l'éducation des enfants prédit une forte adaptation scolaire de la part de ces derniers ( $b = .11 ; p < .05$ ). L'étude de Taylor et al. (2012) montre à l'instar de plusieurs autres études (Taylor & Brown, 1988) que l'optimisme est un facteur d'adaptation.

Les recherches qui militent pour des effets négatifs des croyances de contrôle sur les comportements de sécurité routière peuvent être illustrées par cette étude de Morisset, Terrade et Somat (2010). Les auteurs se proposent d'étudier l'influence de l'auto-efficacité perçue sur le jugement subjectif comparatif du risque, évalué au moyen d'une mesure indirecte, et de tester le rôle médiateur de ce facteur entre l'auto-efficacité perçue et les comportements auto-déclarés. Ils invitent 90 participants (tous des hommes) à répondre à un questionnaire comportant deux scénarii d'accidents dans deux situations de conduite à risque : l'alcool et la vitesse. Pour chaque scénario, les participants sont invités à estimer d'abord le risque pour autrui, puis pour soi. Ensuite, ils sont invités à estimer leurs capacités à conduire dans de telles conditions (auto-efficacité perçue). Enfin, ils sont invités à dire ce qu'ils feraient à la place de l'acteur dans le scénario (comportements rapportées). Les auteurs observent de l'optimisme comparatif uniquement sur le scénario qui porte sur le comportement de « vitesse ». Mais ils ne notent pas de lien significatif entre l'auto-efficacité perçue et l'optimisme comparatif. Cependant, ils notent pour les deux scénarii, qu'une forte auto-efficacité prédit une faible estimation du risque pour soi et pour autrui. En outre, la corrélation entre l'auto-efficacité perçue et le comportement est positive dans les deux scénarii. Par contre, le jugement du risque pour soi est négativement corrélé avec l'optimisme comparatif

et avec le comportement de sécurité. Ainsi, cette étude montre qu'une surestimation de ses capacités à faire face aux situations dangereuses peut conduire à une sous-estimation du risque pour soi et à des comportements insécuritaires. Les résultats de cette étude s'accordent avec les travaux qui montrent que les illusions positives ont des effets négatifs sur les comportements de prévention dans le domaine de la circulation routière (Delhomme & Cauzard, 2000). On peut le constater, si les croyances optimistes peuvent avoir des effets bénéfiques dans le domaine de la santé notamment, un optimisme exagéré peut affecter négativement l'évaluation subjective du risque et conduire à des comportements inappropriés dans le domaine de la circulation routière. Ainsi, c'est dans ce domaine que les effets négatifs des croyances optimistes se manifestent le plus.

Par ailleurs, les études qui abordent le rôle des croyances de contrôle sur l'explication des accidents s'appuient sur le lieu de causalité. Elles laissent supposer que les croyances de contrôle telles que les illusions positives semblent favoriser des explications causales internes. C'est ce qui ressort de l'étude de Dejoy (1989) qui montre que les conducteurs qui imputent les accidents aux facteurs humains sont également ceux qui se considèrent comme étant plus compétents que les autres. Mais, il faut noter que les illusions positives sont peu accentuées lorsqu'on est soi-même victime d'un accident ou qu'on se sent proche de la victime. La victimisation va alors atténuer les explications internes ou même favoriser des explications externes. C'est ce qu'on observe dans une étude de Parker, Brewer et Spencer (1980, citée par Kouabenan, 1999). Les auteurs font expliquer un incident dévastateur par des victimes et des non-victimes et leur demandent d'indiquer la probabilité qu'elles ont de subir un tel désastre dans le futur. Ils observent que les non-victimes expriment un sens de contrôle plus élevé que les victimes. De plus, ils expliquent le fait de n'avoir pas subi l'incident par leurs efforts tandis que les victimes expliquent leur malheur par la fatalité. Ainsi, les recherches tendent à montrer que le fait de percevoir un contrôle sur les événements est susceptible de favoriser des explications causales défensives et conduire à des prises de risque. Les personnes exagérément optimistes semblent croire que le malheur n'arrive qu'à ceux qui ont peu de contrôle sur les situations et imputent à ces derniers les causes de leurs mésaventures.

En somme, une croyance exagérée en son pouvoir de contrôle semble favoriser d'une part une sous-estimation du risque et d'autre part des explications causales défensives. Qu'en est-il lorsque le contrôle perçu sur les événements est exercé par autrui, pour soi ? En l'occurrence, comment la croyance au contrôle des événements par une divinité à laquelle on a foi, peut affecter l'évaluation du risque et les comportements face aux risques ? Cette question est traitée dans le paragraphe qui suit.



## **6. Les croyances au contrôle divin dans les études sur la santé et la sécurité**

Le contrôle perçu de Dieu sur les événements de la vie est étudié en termes de croyances religieuses dans la littérature sur les croyances, référence faite aux doctrines religieuses conventionnées. La littérature sur l'effet des croyances religieuses est abondante. Certains travaux montrent les effets bénéfiques des croyances religieuses dans le domaine de la santé. Ils montrent que les croyances religieuses des patients peuvent permettre d'améliorer leur adaptation à la thérapie, surtout dans le cas des maladies graves. On peut citer à titre d'exemple l'étude de Howsepian et Merluzzi (2009) qui montre l'effet positif de l'adhésion aux croyances religieuses sur l'adaptation au cancer. Dans leur étude, les auteurs trouvent une forte corrélation entre les croyances religieuses et le soutien social, deux variables qui favorisent l'adaptation des patients à leur thérapie. Ils trouvent que l'auto-efficacité perçue médiatise l'effet positif du soutien social sur l'adaptation au cancer. Seirmarco et al. (2012) pour leur part, réalisent une étude auprès de 607 personnes, plus de deux ans après les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats Unis d'Amérique. Ces auteurs trouvent qu'après les attentats, on note peu de variations dans les croyances religieuses des participants. Cependant, les participants qui croient moins en Dieu après les attentats sont ceux qui présentent le plus de troubles psychopathologiques (stress post-traumatique, dépression profonde). Ces participants se recrutent parmi ceux qui ont perdu des proches dans les attentats. Ces deux exemples illustrent les études qui montrent les effets positifs des croyances religieuses ou des croyances au contrôle de Dieu sur la santé (Rosmarin, Pirutinsky, Pargament, & Krumrei, 2009 ; Carpenter, Laney, & Mezulis, 2012 ; Schieman, Pudrovska, Pearlin, & Ellison, 2006). Les croyances religieuses permettraient alors aux individus de gérer le stress dû à des affections diverses qu'ils peuvent vivre au quotidien.

Les résultats paraissent plutôt épars lorsqu'on aborde les études qui traitent de l'effet des croyances religieuses sur l'engagement dans des comportements à risque. Une étude de Poulson, Bradshaw, Huff et Peebles (2008) montre que l'adhésion aux croyances religieuses ne réduit pas la consommation d'alcool et l'engagement dans des comportements sexuels risqués chez les adolescents. Mais les auteurs observent une corrélation négative et significative entre les croyances religieuses et la consommation de drogue. En d'autres termes, plus les adolescents ont de fortes croyances religieuses, moins ils s'engagent dans la consommation de drogue. D'autres études montrent que les croyances religieuses peuvent

avoir un effet sur les comportements de santé lorsqu'elles interagissent avec les croyances aux valeurs morales (Desmond, Soper, Purpura, & Smith, 2009).

La disparité des résultats dans ces études peut probablement s'expliquer par le fait que ces études abordent les croyances religieuses dans leur globalité sans mettre en exergue le pouvoir de contrôle de Dieu sur les événements de la vie chez les croyants. C'est en effet l'idée qui se dégage d'une autre ligne de recherche. Goggin, Malcarne, Murray, Metcalf et Wallstone (2007) peuvent être considérés comme les chefs de file de cette ligne de recherches. Ces auteurs estiment qu'au-delà des croyances religieuses (notamment à une doctrine religieuse), la croyance au contrôle que Dieu exerce sur les comportements et sur les événements de la vie est un facteur critique de l'engagement dans des comportements de protection. Ils développent et valident une échelle de mesure du contrôle perçu de Dieu sur les comportements sexuels à risque des adolescents. Ils observent de fortes corrélations négatives entre les scores de cette échelle et ceux des intentions à s'engager dans des comportements sexuels risqués. Notamment, les participants qui croient que Dieu exerce un contrôle sur leurs comportements sexuels à risques ont moins l'intention de s'engager dans de tels comportements. Cette nouvelle ligne de recherche semble montrer que la perception de Dieu comme étant une entité qui régule les comportements individuels semble favoriser l'intention de s'engager dans des comportements de protection chez les adolescents.

En somme, il se dégage de la littérature que la controverse autour des effets des croyances religieuses ou mieux, les croyances au contrôle divin, reste d'actualité. Mais on ne trouve pas encore de travaux ayant abordé ce facteur dans le domaine de la prévention des risques routiers. Outre le contrôle divin, la culture fournit un ensemble de dispositifs auquel les membres du groupe adhèrent et qui sont susceptibles d'affecter leur vision des risques et des accidents. Quels sont les apports des croyances culturelles dans la manière par laquelle les individus perçoivent les risques et analysent les accidents ? Cette question est traitée dans le paragraphe qui suit.

## **7. Les croyances culturelles dans les études sur les risques et les accidents**

On note de plus en plus de recherches qui examinent le lien entre la culture et les explications naïves d'une part et entre la culture et la perception des risques d'autre part. Helweg-Larsen et Nielsen (2009) montrent par exemple que les fumeurs Danois minimisent le risque du cancer des poumons plus que ne le font les fumeurs Américains. Gierlach, Belsher et Beutler (2010) notent que les Japonais redoutent les catastrophes naturelles et les actes terroristes tandis que

les Américains et les Argentins redoutent peu les actes terroristes. Ce dernier résultat peut s'expliquer par le fait que les Argentins n'ont pas beaucoup d'expériences des actes terroristes d'une part, et par le fait qu'il y ait une hypermédiatisation des dispositifs de lutte contre le terrorisme qui peut finir par rassurer les Américains et abaisser leur vulnérabilité perçue face au terrorisme.

De même, plusieurs travaux rapportent des explications causales différentielles en fonction de l'appartenance ethnique. Norenzayan et Lee (2010) montrent par exemple que les Canadiens d'origine asiatique attribuent des événements au sort plus que ne le font les canadiens d'origine européenne. Choi, Dalal, Kim-Prieto et Park (2003) quant à eux notent que les Coréens font plus d'attributions externes que les Américains. Choi, Nisbett et Norenzayan (1999) expliquent comment la tendance observée chez les participants d'origine asiatique à préférer des explications externes ne traduit pas une absence de pensée dispositionnelle, mais plutôt la tendance à concevoir l'individu comme étant le produit du contexte social dont il est membre. La préférence pour des explications externes chez ces peuples serait alors due à de fortes croyances à un déterminisme situationnel des comportements.

Ces résultats semblent converger vers l'idée que les individus issus des cultures collectivistes ont tendance à faire des explications externes voire fatalistes et que les membres des cultures individualistes tendent à faire des explications internes. Une idée qu'on retrouve dans les travaux de Morris et Peng (1994). Cependant, concevoir la culture sur la seule base de l'appartenance à un groupe culturel semble réducteur à partir du moment où les individus d'un même groupe n'ont pas toujours le même degré d'adhésion aux croyances culturelles et aux pratiques qui les sous-tendent. Les travaux de Hofstede (1980, 1983, 1984, 1994, 2002), Hofstede, Hofstede et Minkov (2010) semblent se démarquer de ce réductionnisme et abordent la culture sous l'angle des dimensions qu'on retrouverait dans toutes les cultures. Ces auteurs estiment qu'on retrouve dans chaque culture les sept dimensions suivantes : la distance de pouvoir<sup>1</sup>, l'individualisme/collectivisme<sup>2</sup>, la masculinité/féminité<sup>3</sup>, l'évitement de

---

<sup>1</sup> La distance de pouvoir définit à quel point les personnes les moins puissantes d'une organisation ou d'une société envisagent et acceptent que le pouvoir soit distribué inégalement.

<sup>2</sup> L'individualisme s'oppose au collectivisme et désigne une société dont les liens entre les individus sont perdus : chacun est sensé s'occuper de soi et des membres de sa famille proche. Le collectivisme désigne une société dans laquelle les individus sont intégrés dès leur naissance dans un groupe d'appartenance solide qui continue à les protéger toute la vie sans en attendre quoi que ce soit en échange

<sup>3</sup> La masculinité s'oppose à la féminité et désigne une société dans laquelle les rôles sociaux sont clairement distincts en fonction du genre ; une société dans laquelle les hommes sont sensés être sûrs d'eux, durs et plus portés vers des succès matériels. Tandis que les femmes sont supposées être tendres, modestes et plus préoccupées par la qualité de vie.

l'incertitude<sup>4</sup>, l'orientation dans le long terme<sup>5</sup>, l'indulgence/restriction<sup>6</sup> et le monumentalisme<sup>7</sup>. Hofstede et ses collaborateurs proposent d'effectuer des comparaisons culturelles sur la base de ces dimensions. Les dimensions de la culture nationale permettent de faire des comparaisons entre des pays ou des grands groupes et non entre les individus. De sorte que si un pays se révèle beaucoup plus porté sur l'extrémité collectiviste de la dimension individualisme/collectivisme par exemple, on conclura que les personnes originaires de ce pays ont une tendance collectiviste. Pourtant, il doit certainement exister des différences individuelles au niveau de chaque dimension de la culture nationale, même si on note une tendance pour les peuples d'un même groupe à préférer une extrémité d'une dimension dans leur expression culturelle. Malgré toute la richesse de l'approche de Hofstede qui permet de comprendre les grandes tendances culturelles d'un peuple, elle n'apporte pas de solution à la différenciation des individus dans un même groupe culturel.

L'appel au développement d'une approche de la culture pouvant permettre d'accéder à des caractéristiques culturelles au niveau individuel a trouvé récemment une réponse dans une étude de Yoo, Donthu et Lenartowics (2011). Ces auteurs ont développé et validé une échelle de mesure au niveau individuel de cinq des sept dimensions de la culture nationale de Hofstede (1980, 2002). Les applications de cette nouvelle échelle restent attendues. Même si une nouvelle échelle (qui n'est pas encore appliquée) tente de mesurer les dimensions de la culture nationale au niveau individuel, on n'est pas encore sorti du réductionnisme de la culture à l'appartenance à un groupe. En outre, une étude de Mearns et Yule (2009) montre que la distance de pouvoir, l'individualisme/collectivisme et la masculinité/féminité n'ont qu'un effet dérisoire sur l'implication dans des actions de sécurité dans une entreprise multinationale employant des personnes d'origines diverses. Cette étude révèle plutôt que le climat de sécurité est un déterminant critique de l'engagement dans des comportements de sécurité.

---

<sup>4</sup> L'évitement de l'incertitude définit à quel point les membres des institutions et des organisations se sentent menacés par des situations incertaines, inconnues, ambiguës ou non structurées.

<sup>5</sup> L'orientation dans le long terme s'oppose à l'orientation dans le court terme et désigne une société qui prône les vertus des récompenses futures en particulier l'adaptation, la persévérance et l'économie. L'orientation dans le court terme désigne une société qui prône les vertus du passé et du présent, en particulier le respect des traditions, la préservation de l'honneur et le respect des obligations sociales.

<sup>6</sup> L'indulgence s'oppose à la restriction et désigne une société qui autorise une relative liberté de satisfaction des désirs et des sentiments, surtout des désirs en rapport avec des loisirs, la fête avec des amis, les dépenses, la consommation et le sexe. La restriction désigne une société qui contrôle ce type de liberté et dans laquelle les gens se sentent peu capables de profiter de leur vie.

<sup>7</sup> Le monumentalisme s'oppose à la discrétion et désigne une société qui récompense des gens qui sont comme des monuments. La discrétion désigne une société qui récompense l'humilité et la flexibilité.

La nécessité de prendre en compte les croyances et les pratiques culturelles des immigrés dans la prise en charge de leurs troubles psychopathologiques a favorisé une ligne de recherches sur les valeurs culturelles. Reynolds, Quevillon, Boyd et Mackey (2006) sont les premiers à développer une échelle de mesure des valeurs culturelles au niveau individuel, pour des besoins de prise en charge. Leur échelle permet de connaître l'adhésion individuelle aux pratiques culturelles reposant tant sur des valeurs de sécurité, d'identité que sur les valeurs culturelles de manifestation de joie. La récente validation de cet outil (Reynolds, 2009) n'a pas encore donné lieu à des études qui permettent de comprendre comment les croyances culturelles, sous-tendues par l'adhésion à des valeurs culturelles peut permettre de comprendre l'attitude des individus vis-à-vis des risques et des accidents. Néanmoins, les avancées dans la littérature sur les croyances culturelles sont prometteuses pour l'avenir. Les nouveaux outils de mesures des croyances culturelles au niveau individuel permettront certainement de clarifier l'apport de celles-ci pour l'évaluation subjective du risque et l'explication des accidents. Les croyances culturelles se présente comme étant un déterminant critique de l'attitude vis-à-vis des risques et des accidents à partir du moment où l'individu est le produit de son groupe social d'appartenance surtout dans les sociétés collectivistes. En ce sens que l'individu est intégré dès la naissance dans un groupe qui l'encadre sans en attendre quoi que ce soit en retour ; un groupe qui lui indique ce qui est bon de faire dans diverses situations.

## **Conclusion**

Nous venons de voir comment les croyances s'imposent comme étant un déterminant critique de l'évaluation subjective du risque et de l'explication des accidents. En effet, ces deux processus psychologiques de par leur complexité et l'incertitude qui les entoure, offrent un cadre propice à l'expression de croyances diverses, susceptibles de les biaiser et de conduire à des comportements inappropriés. Le contexte camerounais caractérisé par une montée incompréhensible de l'insécurité routière est favorable à l'émergence des croyances. De plus, les diverses pratiques culturelles et religieuses qu'on trouve au Cameroun apportent certainement un soutien psychologique aux populations désemparées face à l'insécurité routière. Cependant, ces pratiques entretiennent des croyances qui peuvent concourir à une appréciation plus ou moins juste du risque et à une analyse biaisée des accidents. Par exemple, dans la tradition culturelle des grassfields, la recrudescence des malheurs dans la société est très souvent interprétée comme étant une manifestation de la colère des ancêtres. Une telle

conception de la causalité des malheurs favorise des rituels et des sacrifices comme le moyen susceptible de restaurer l'ordre. Ainsi, les personnes issues de cette tradition culturelle et qui adhèrent à ces croyances, peuvent avoir tendance à se fier à de telles pratiques pour se protéger des accidents routiers, en négligeant certaines règles élémentaires de sécurité. Cet exemple montre que pour comprendre la perception que les Camerounais ont du risque et l'explication qu'ils fournissent pour les accidents routiers, il est nécessaire d'étudier leurs croyances. Nous nous proposons d'étudier le lien entre les croyances des Camerounais, leur perception du risque et les explications qu'ils fournissent pour les accidents, dans le but de comprendre leurs comportements sur les routes. Le chapitre 5 qui suit est le lieu pour nous de poser la problématique de la présente thèse et de présenter le modèle qui va sous-tendre nos études.

## **Chapitre 5 : Adopter une approche naïve pour comprendre les comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier au Cameroun : problématique et hypothèses générales**

---

### **1. Problématique générale**

Les acteurs du secteur des transports, les décideurs et la population s'accordent sur le fait que les accidents routiers impactent négativement la vie des Camerounais sur le plan socio-économique et psychologique, malgré les statistiques peu fiables. Pour y faire face, « *toutes les actions, toutes les intelligences qu'elles qu'en soient l'origine et le fondement semblent nécessaires pour contrer un phénomène qui semble défier les différentes sciences, en même temps qu'il représente une menace sérieuse pour la santé des individus et les équilibres tant individuels que collectifs* » (Kouabenan, Dubois, & Bouverot, 2003, p.260). C'est ainsi que les pouvoirs publics Camerounais et les acteurs privés sont engagés dans diverses actions de prévention dans le but de réduire l'ampleur du phénomène des accidents routiers.

Cependant, la multiplication et le renforcement des mesures mises en œuvre, s'accompagnent paradoxalement d'une augmentation du nombre et de la gravité des accidents de la route. Ces mesures essentiellement répressives, semblent annihilées par le phénomène de la corruption (Transparency International, 1999, 2008) et du racket des usagers de la route par les agents de sécurité (Rochon & Kendel, 2008). Cela signifie que le principe de la peur du gendarme qui fonde les mesures répressives est dénué de tout son sens au Cameroun à partir du moment où, réduit à un racketteur, le gendarme perd symboliquement sa fonction dissuasive. On sait par ailleurs que le postulat de la peur du gendarme est limité dans le domaine de la prévention des risques et de l'adoption des comportements de protection durables (Pérez-Diaz, 2003). En outre, dans le domaine des risques, la législation est utile, mais n'a qu'une action limitée parce que la définition des règles, leur compréhension, leur perception, leur respect, dépendent des représentations, des croyances et des motivations des individus cibles qui sont sensés les appliquer (Kouabenan, 2004). Cela signifie par exemple que le retrait temporaire de la licence de transport à une agence de voyage après un accident mortel, ne préjuge pas du changement de comportements des conducteurs de cette entreprise, quand elle reprendra son activité. Encore faut-il que les patrons d'agence de voyage et les conducteurs croient au retrait de la licence comme étant une action susceptible de prévenir les accidents, l'acceptent et s'y soumettent. En somme, les actions de prévention des accidents de la circulation au Cameroun peinent à atteindre leurs objectifs. Dans ce contexte où tout le

monde semble manifester de l'indifférence face aux mesures de prévention ou trouve des moyens pour les contourner, comment peut-on amener les Camerounais à adopter des comportements de sécurité ? En d'autres termes, qu'est-ce qui détermine leurs comportements sur les routes ?

Bien que les mesures répressives restent utiles, on se rend à l'évidence qu'elles sont inefficaces. Face à l'échec de ceux-ci à réduire le nombre et la gravité des accidents routiers, nous pensons que des actions fondées sur les croyances des usagers de la route peuvent amener ces derniers à adopter durablement des comportements appropriés sur les routes. Cela signifie qu'il est indispensable de prendre en compte le point de vue des destinataires des mesures de prévention, dès leur conception et pendant leur communication. En procédant ainsi, il est fort probable qu'elles soient comprises, acceptées et suivies parce que ces derniers s'y reconnaissent. Les messages et les actions de prévention mises en œuvre actuellement, ont certainement un écho chez les usagers de la route, mais ne correspondent peut être pas à leur idée des risques, de la causalité des accidents et de la manière par laquelle ils pensent qu'on peut procéder pour les prévenir. C'est probablement pour cela que ces mesures ne réussissent pas à les amener à adopter des comportements sécuritaires.

L'approche de l'explication causale naïve de l'accident (Kouabenan, 1999) et les approches fondées sur la perception du risque (Rogers, 1983 ; Dejoy, 1996 ; Bandura, 1997 ; Kouabenan et al., 2006) proposent que la conception que l'individu a de la causalité des accidents et ses représentations du risque peuvent fournir de précieuses informations sur son comportement face aux risques. Ces approches se fondent sur l'idée que l'individu tend à réagir en fonction des inférences causales qu'il fait (Kelley, 1972) et que la menace perçue face à un risque est une condition fondamentale pour s'engager dans un comportement de protection (Rogers, 1983). Cela revient à dire qu'en cernant la manière par laquelle les Camerounais expliquent les accidents routiers et leur sentiment de vulnérabilité face aux risques, on peut comprendre leurs comportements sur les routes. En outre, un accord se dégage sur le fait que l'explication des accidents et la perception du risque sont fondées sur les croyances, du fait que ces processus psychologiques sont complexes et entourés par de l'incertitude. Ainsi, les croyances se présentent comme étant le moteur de l'explication des accidents, de la perception du risque et du comportement individuel (Kouabenan, 2007).

En nous référant aux travaux que nous venons de mentionner, nous pensons qu'il serait intéressant d'étudier les croyances des Camerounais afin de comprendre comment elles peuvent influencer la manière par laquelle ces derniers expliquent les accidents et perçoivent les risques, puis comment elles peuvent affecter leurs comportements sur les routes. En effet,



si une personne croit par exemple que les accidents sont dûs aux esprits maléfiques sur les tronçons de route, il est possible qu'elle se réfère à cette croyance pour agir lorsqu'elle est confrontée aux risques routiers. Il est également fort probable que cette croyance le pousse à privilégier des pratiques mystico-magiques pour se prémunir des esprits maléfiques et à négliger des précautions élémentaires à prendre sur les routes. De même, si un conducteur croit que les contrôles routiers ne servent qu'à racketter les usagers de la route, il est possible qu'il trouve des moyens pour les contourner sans se préoccuper de changer son comportement infractionniste habituel, voire dangereux, que ces contrôles sont sensés modifier.

Les études que nous allons réaliser dans la présente thèse se structurent autour de trois axes de recherche. Dans le premier axe, il s'agit de comprendre comment les Camerounais expliquent les accidents routiers et comment ces explications peuvent affecter leurs comportements sur les routes. En plus, nous allons examiner l'effet que les croyances des Camerounais peuvent avoir sur leurs explications causales et sur leurs comportements. Nous étudierons enfin quelques facteurs qui peuvent favoriser des explications causales défensives chez les usagers de la route dans ce pays. Le deuxième axe de recherche s'intéresse à l'effet que la perception du risque peut avoir sur les comportements des Camerounais sur les routes puis, comment cette perception peut être affectée par leurs croyances. Le troisième axe examine le lien entre la perception du risque et l'explication des accidents et cherche à comprendre comment ces deux processus psychologiques peuvent affecter conjointement les comportements des Camerounais sur les routes.

Dans les différents axes de recherche, nous abordons les croyances en nous référant au contrôle que l'auteur peut avoir sur l'objet de la croyance. Ainsi, nous nous intéressons aux croyances fatalistes (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003 ; Norenzayan & Lee, 2010) qui traduisent une absence de contrôle sur les risques et les accidents. En outre, deux sortes de croyances en un contrôle sur les risques et les accidents nous intéressent ici : la croyance en un contrôle que l'individu peut exercer directement sur les accidents et la croyance en un contrôle qui peut être exercé indirectement par Dieu en qui l'individu a foi ou par des pratiques culturelles auxquelles il adhère.

S'agissant des croyances en un contrôle direct, nous optons pour l'optimisme comparatif (Weinstein, 1980 ; Delhomme, 2000 ; Causse, 2003) et pour la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD), présentée dans la littérature comme étant l'auto-efficacité perçue (Bandura, 1977, 1997) ou le contrôle comportemental perçu (Ajzen, 1985). Mais, cette dernière croyance de contrôle (CPFSD) est abordée, non pas dans le sens de la capacité perçue à adopter un comportement recommandé telle qu'elle est très

souvent étudiée, mais plutôt dans le sens de la capacité perçue à affronter le danger sans en être inquiet. Cette approche repose sur l'idée que lorsqu'un individu se sent capable de poser un acte, cette capacité perçue peut le conduire à poser effectivement cet acte ; que celui-ci ait une valence positive ou négative.

Pour ce qui est des croyances en un contrôle indirect, nous nous intéressons d'une part aux croyances religieuses, non pas dans leurs formes classiques (Howsepian & Merluzzi, 2009 ; Gretchen et al., 2012 ; Poulson et al., 2008) qui se réfèrent aux doctrines religieuses conventionnées, mais dans le sens du contrôle perçu de Dieu sur les événements de la vie, tel qu'envisagé par Goggin et al. (2007). Il s'agit des croyances au contrôle divin, le divin ici ne se référant pas à une religion particulière, mais à toute forme de divinité à laquelle un individu peut avoir foi. D'autre part, nous abordons les croyances culturelles à travers l'adhésion aux valeurs culturelles et partons de l'idée que les valeurs et les pratiques culturelles sont porteuses de croyances culturelles ; de sorte qu'un individu qui adhère à celles-ci est susceptible de s'accorder avec les croyances qui les sous-tendent. Nous ne nous intéressons pas à la culture nationale telle que définie dans les travaux de Hofstede (1980), mais à l'adhésion aux valeurs et pratiques culturelles telles qu'abordées par Reynolds et al. (2006) et Reynolds (2009). Il s'agit d'examiner l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles à travers l'importance qu'on y accorde et la fréquence de pratique des activités culturelles.

Ces formes de croyances nous intéressent parce que nous pensons que le contexte culturel camerounais peut être favorable à leur émergence. En effet, la diversité des traditions culturelles avec la diversité des pratiques, la place importante que les Camerounais accordent à Dieu à travers les différentes doctrines religieuses et la montée sans cesse croissante de l'insécurité routière sont autant d'éléments qui sont susceptibles de faire émerger les formes de croyances que nous comptons étudier.

## **2. Hypothèses générales**

Notre premier axe de recherche comporte trois études qui s'appuient sur le modèle de l'explication causale naïve pour les accidents (Kouabenan, 1999). Ce modèle nous apprend que les explications spontanément fournies pour les accidents peuvent apporter de précieuses informations susceptibles de comprendre les comportements face aux risques. En nous inspirant de cette approche, nous pensons qu'il y a certainement une explication à l'indifférence des Camerounais face aux messages de prévention routière et à leur tendance à contourner des lois. Cela revient à dire qu'en les invitant à expliquer les accidents, on peut

comprendre leur vision de la causalité de ceux-ci et des actions à entreprendre pour les prévenir. Les comptes-rendus d'accidents réels qui comportent les auditions des personnes impliquées, offrent une précieuse occasion d'appréhender les explications causales spontanées pour les accidents. Ainsi, nous procédons dans un premier temps à l'analyse des accidents réels qui se sont produits au Cameroun afin d'avoir une vue plus précise sur les conditions dans lesquelles ceux-ci se produisent et de savoir comment les principaux acteurs concernés les expliquent (Etude 1). La théorie de l'homéostasie du risque (Wilde, 1982) propose que le degré de risque subjectif chez l'individu s'ajuste aux variations des conditions extérieures de sécurité. Cela signifie que l'individu a tendance à accepter un degré de risque élevé lorsque les conditions extérieures de sécurité sont améliorées. Dans ces conditions, il est moins vigilant et moins alerte pour réagir promptement face à un danger. Ainsi, en accord avec Kouabenan (1996a), nous nous attendons à ce que les accidents se produisent au Cameroun plus fréquemment dans de bonnes conditions de conduite. De plus, on sait qu'une personne impliquée dans un accident aura tendance à expliquer son accident par des facteurs qui lui sont externes (autrui, l'environnement ou le sort) et à sous-estimer les causes liées à son propre comportement (Shaver, 1970 ; Kouabenan, 1999 ; Kouabenan et al., 2001). Ces explications défensives sont motivées par le besoin de protéger son estime de soi et d'éviter d'être blâmé. Cette idée nous suggère l'hypothèse que les conducteurs impliqués dans un accident auront tendance à mentionner davantage des causes qui relèvent des actions des autres ou de l'environnement pour expliquer leur accident.

Cependant, cette première étude ne nous permet pas de savoir comment tous les acteurs du trafic expliquent les accidents. Afin de savoir comment les usagers de la route (piétons, conducteurs), y compris les agents du trafic (policiers, gendarmes, ingénieurs des routes), les opérateurs économiques du secteur des transports (patrons d'agence de voyage, agents d'assurance, directeurs et moniteurs d'auto-écoles, agents des contrôles techniques) expliquent les accidents, nous nous proposons de réaliser une deuxième étude. Au-delà de vouloir comprendre les explications causales de tous les usagers de la route, il est question ici de cerner : a) comment ces explications peuvent affecter les comportements sur les routes et b) comment les formes de croyances mentionnées plus haut affectent ces explications ainsi que les comportements face aux risques (Etude 2). L'idée dans la présente étude 2, c'est de savoir comment les croyances peuvent affecter les explications qui à leur tour affectent les comportements. Mais aussi de voir comment les croyances affectent directement les comportements. Il s'agit en effet de savoir si les explications causales médiatisent l'effet des croyances sur les comportements. Pour ce qui est des croyances fatalistes, compte tenu de

l'ampleur du phénomène des accidents routiers au Cameroun et surtout de l'inefficacité des actions de prévention en place, il est possible que les usagers de la route finissent par croire que ceux-ci sont une fatalité. Il ressort des études dans le domaine de la sécurité routière que les explications causales fournies par des personnes fatalistes portent très souvent sur des facteurs situationnels et que ces dernières adoptent davantage des comportements insécuritaires (Kouabenan, 1998 ; Petlzer & Renner, 2003). Fort de ces résultats, nous faisons l'hypothèse que des croyances fatalistes vont induire des explications causales externes aux conducteurs et aux piétons ainsi que des comportements insécuritaires chez les participants.

En outre, le fait qu'il y ait beaucoup d'accidents sur les routes au Cameroun peut pousser les usagers qui empruntent ces routes en permanence, à surestimer leurs capacités étant donné qu'ils réussissent à s'en sortir au quotidien dans un tel contexte très accidentogène. De même, ils peuvent croire que les accidents n'arrivent qu'aux autres et que leur bonne étoile ne les quitte jamais. Pourtant, des études montrent que malgré tout le bien-fondé de l'optimisme dans le domaine de la santé (Taylor et al., 2012), un excès d'optimisme dans le domaine de la circulation routière peut faire croire que les accidents n'arrivent qu'aux autres et conduire à des comportements inadaptés sur les routes (Morisset et al., 2010). Compte tenu de cela, nous pensons que les usagers de la route qui manifestent de l'optimisme comparatif ou une forte capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD) auront tendance à expliquer les accidents par des facteurs liés aux comportements des conducteurs et des piétons ; puis, auront tendance à présenter des comportements insécuritaires. En effet, une personne optimiste ou qui se sent capable d'affronter le risque sans en être inquiétée, peut être portée à croire que la survenue d'un accident est prioritairement due à l'incompétence des autres. Dans cette logique, elle peut avoir tendance à attribuer l'accident prioritairement à l'incompétence des usagers de la route (conducteurs, piétons).

Par ailleurs, dans le contexte camerounais où une bonne partie de la population mène une vie de subsistance, il est assez fréquent d'entendre des gens fonder l'espoir de survivre aux évènements malheureux sur la protection divine. En plus, du fait qu'au Cameroun on assiste impuissamment à une recrudescence des accidents routiers, il est possible que les gens se tournent vers des divinités qui sont sensées les protéger. La prolifération de nouvelles églises charismatiques qui se développent à côté des religions classiques existantes au Cameroun (christianisme, islam, religions traditionnelles) montre bien l'importance des divinités pour les Camerounais. Ainsi, il est intéressant de comprendre la perception que les usagers de la route ont du contrôle de Dieu sur les accidents. Comment ce contrôle perçu

peut-il affecter les explications causales fournies pour les accidents et les comportements sur les routes ? En outre, il serait intéressant de comprendre le lien qu'entretiennent les croyances en ses propres capacités de contrôle et les croyances au contrôle divin et comment ces deux variables associées peuvent affecter les explications causales ainsi que les comportements face aux risques. L'idée ici est de savoir si on peut parler du contrôle que l'individu exerce sur les événements à travers Dieu ; ce qui se réfère à ce que Spector et al. (2004) appellent contrôle socio-instrumental. L'idée de Spector et collaborateurs, c'est que dans les sociétés collectivistes, l'individu tend à exercer le contrôle sur les événements à travers le groupe social auquel il appartient. On peut retrouver cette idée dans des études récentes qui montrent que les patients qui ont de fortes croyances religieuses, perçoivent un soutien de leur communauté religieuse ; ce qui les aide à s'adapter à leur maladie et à gérer diverses souffrances psychologiques (Howsepian & Merluzzi, 2009 ; Gretchen et al., 2012). D'autres études montrent que ces croyances freinent les intentions de s'engager dans des comportements de santé à risque (Goggin et al. 2007). Cependant, nous pensons que dans le domaine de la circulation routière, le fait qu'un individu croit que Dieu contrôle les situations à risque dans lesquelles il peut se retrouver, peut plutôt pousser ce dernier à expliquer les accidents par des causes qui échappent au contrôle humain et à prendre des risques démesurés sur les routes. Par exemple, si je crois que Dieu contrôle les situations dangereuses dans lesquelles je peux me retrouver, alors s'il m'arrive un accident c'est certainement mon destin (qui est entre les mains de Dieu) et il ne sert à rien de prendre des précautions parce qu'on ne peut rien contre la volonté de Dieu.

Pour terminer avec la deuxième étude du premier axe de recherche, le Cameroun compte quatre grandes traditions culturelles qui se côtoient dans toutes les régions du pays. Cette diversité culturelle est susceptible de conduire à des réactions diverses face aux risques et aux accidents. Notamment, il est possible que les gens abordent les risques routiers avec leur héritage culturel. Or, dans les différentes traditions culturelles du Cameroun, il n'est pas sûr que la signification du risque soit univoque. Il est possible que certaines traditions culturelles valorisent plus ou moins le risque qui peut être un critère de construction du modèle social de l'homme. De ce fait, le degré d'adhésion aux pratiques culturelles et aux croyances qui les sous-tendent peut favoriser une certaine manière de voir les risques et les accidents. Ainsi, il est intéressant de comprendre comment l'adhésion aux valeurs et pratiques en vigueur dans les traditions culturelles au Cameroun peut affecter les explications causales et les comportements face aux risques. Plusieurs études montrent par exemple que les peuples issus des cultures collectivistes ont tendance à expliquer les accidents par le sort (Norenzayan

& Lee, 2010) ou simplement par des causes externes à l'être humain (Choi et al., 1999 ; Choi et al., 2003). Mais la majorité de ces études se réfère simplement à l'appartenance ethnique pour tirer des conclusions sur la culture. Néanmoins, une approche qui nous paraît novatrice, considère la culture sous l'angle de l'adhésion aux valeurs culturelles (Reynolds et al., 2006). Cette approche est encore embryonnaire, mais nous inspire l'idée que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles peut affecter la manière d'expliquer les accidents et les comportements sur les routes. A la suite des études ci-dessus mentionnées (Norenzayan & Lee, 2010 ; Choi et al., 1999, 2003), nous pensons que les personnes qui adhèrent fortement aux croyances, valeurs et pratiques culturelles auront tendance à expliquer les accidents par des facteurs externes aux conducteurs et aux piétons, puis à adopter des comportements moins sécuritaires. En effet, chez les Bantous du Cameroun par exemple, le rite de l'explication causale du décès d'un membre de la communauté suppose que la cause du décès est à rechercher systématiquement dans des facteurs externes à la victime. Dans ces conditions, il est possible que les personnes qui adhèrent fortement à ces pratiques s'investissent davantage dans d'autres pratiques sensées les protéger des accidents et fassent peu attention sur les routes. Enfin, il est très souvent affirmé que l'explication des accidents est un moment fertile à l'expression des croyances (Kouabenan, 2007) ; ce qui met en exergue un rôle médiateur des croyances. Mais cela ne semble pas avoir été démontré à notre connaissance. Nous nous proposons de comprendre si les explications causales naïves médiatisent l'effet des croyances fatalistes, des croyances de contrôle, des croyances au contrôle divin et de l'adhésion aux valeurs culturelles sur les comportements face aux risques.

Dans un troisième temps et pour terminer avec le premier axe de recherche, nous nous attardons davantage sur l'indifférence des Camerounais vis-à-vis des mesures de prévention qui leur sont proposées. Sur ce point, nous pensons qu'il serait intéressant de creuser les mécanismes par lesquelles ces derniers expliquent les accidents pour comprendre cette indifférence. Nous avons souligné que le contexte culturel camerounais semble dominé par la tendance à rechercher la cause du décès d'un membre de la communauté dans des facteurs qui lui sont externes. Ainsi, il est possible que les explications causales fournies par un usager de la route au Cameroun soient biaisées lorsque celui-ci est proche de la victime et surtout lorsque l'accident est grave. Il serait intéressant pour nous de comprendre comment la pertinence situationnelle, la pertinence personnelle et la gravité de l'accident peuvent affecter les explications causales qu'un Camerounais fournit pour l'accident. De plus, il peut être important de comprendre comment ces explications affectent l'attitude vis-à-vis des mesures de sécurité proposées (Etude 3). L'étude 3 nous permet de comprendre les explications

défensives que les Camerounais peuvent fournir pour les accidents routiers. Plusieurs études montrent que lorsqu'un individu est invité à expliquer un accident grave dans des conditions de forte pertinence situationnelle et de forte pertinence personnelle, il tend à fournir des explications causales externes à la victime pour éviter d'être blâmé si jamais il se retrouvait lui-même dans un tel accident (Shaw & McMartin, 1977 ; Kouabenan et al., 2001). En plus, il a été montré que lorsqu'un individu explique un incident ou un malheur par des facteurs liés à une personne, il tend à privilégier des mesures formatives ou punitives orientées vers cette dernière pour prévenir l'incident ou le malheur en question (Mitchell & Wood, 1980). En nous inspirant de ces résultats, nous faisons l'hypothèse que les Camerounais invités à expliquer un accident grave dans lequel ils peuvent se retrouver eux-mêmes, fourniront d'autant plus d'explications situationnelles qu'ils s'identifient à la victime et que l'accident est grave. Dans ce cas, ils auront tendance à privilégier des mesures de prévention orientées vers la modification des facteurs situationnels, en sous-estimant celles orientées vers la victime. Outre l'explication des accidents, la perception du risque que nous abordons dans notre deuxième axe de recherche, peut nous permettre de comprendre davantage les comportements des Camerounais sur les routes.

Dans notre deuxième axe de recherche qui compte une seule étude, nous soulignons de nouveau l'indifférence des Camerounais face aux messages de prévention et la tendance à trouver des subterfuges pour contourner les lois qui encadrent les actions de prévention. C'est à se demander s'ils ressentent la menace due aux risques d'accidents routiers et s'ils s'en sentent vulnérables. Cela nous pousse à questionner la perception qu'ils ont du risque routier et comment cette perception peut affecter leurs comportements. Parmi les modèles d'adoption des comportements de sécurité, Ulleberg et Rundmo (2003) distinguent les approches sociales cognitives des approches basées sur les traits de personnalité. Nous nous intéressons aux premières qui sont fondées sur la perception des risques (Bandura, 1977; Becker et Rosenstock, 1987 ; Fishbein et Ajzen, 1975 ; Ajzen, 1985 ; Weinstein, 1988 ; Prochaska et Di Clemente, 1982 ; Rogers, 1983 ; Schwarzer, 1992 ; Triandis, 1980 et Dejoy, 1996). Elles nous apprennent que les croyances prennent une place centrale dans la perception du risque et influencent les comportements de sécurité. En effet, les attitudes, le risque perçu, les normes sociales, le contrôle comportemental perçu qui sont des déterminants centraux des comportements dans ces modèles, reposent sur les croyances.

Ainsi, nous entendons étudier le lien entre les croyances des Camerounais et la perception qu'ils ont des risques routiers, puis examiner l'impact que cette perception peut avoir sur leurs comportements sur les routes (Etude 4). Il s'agit dans l'étude 4, de voir

comment les croyances peuvent affecter la perception du risque qui à son tour affecte les comportements. Au final, nous voulons savoir si la perception du risque médiatise l'effet des croyances sur les comportements de sécurité. Cette étude nous permet de comprendre les mécanismes cognitifs en œuvre pour se protéger des accidents dans un contexte où les gens semblent être indifférents aux risques. Nous avons souligné que l'inefficacité des mesures de prévention face à la montée du nombre et de la gravité des accidents peut pousser les Camerounais à croire que les accidents de la route sont une fatalité. Des études montrent que les croyances fatalistes incitent les usagers à sous-estimer ou parfois à surestimer le risque et à ne pas prendre des précautions sur les routes (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003). En allant dans le même sens que ces travaux, nous prévoyons que les usagers de la route fatalistes vont sous-estimer le risque lié aux situations de trafic dangereuses. Cela peut se justifier par le fait qu'une personne qui croit que l'accident est inévitable peut avoir tendance à ramener le risque lié à une situation de trafic au niveau le plus bas possible afin de réduire l'angoisse due à l'inéluctabilité de l'accident. De plus, des études montrent qu'une sous-estimation du risque peut entraîner des comportements inadaptés (McCool et al., 2009 ; Ivers et al., 2009 ; Gigerenzer, 2004). Partant de là, nous pensons que les usagers qui sous-estiment le risque lié à des situations de trafic dangereuses auront tendance à présenter des comportements insécuritaires sur les routes au Cameroun. En effet, un individu ne saurait engager une action pour empêcher une situation de produire un accident si pour lui, la probabilité que cette situation entraîne effectivement un accident est faible.

En outre, des études montrent que les personnes excessivement optimistes ou qui surestiment leurs capacités ont tendance à sous-estimer leur vulnérabilité face aux risques (Causse, 2003 ; Causse et al., 2005b). Ainsi, on peut s'attendre à ce que les usagers qui manifestent de l'optimisme comparatif et se croient capables d'affronter des situations de trafic dangereuses sans en être inquiétés, sous-estiment le risque routier. De même, croire que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses dans lesquelles on peut se retrouver peut conduire à sous-estimer le risque lié à ces situations parce que tout est sous le contrôle de Dieu. Par conséquent, nous nous attendons à une sous-estimation du risque lorsque les Camerounais ont de fortes croyances au contrôle divin sur les accidents routiers.

Enfin, pour terminer avec l'étude 4, nous pensons qu'une forte adhésion aux croyances et valeurs culturelles peut induire une surestimation du risque routier. Mais cela ne préjuge pas forcément d'un engagement dans des comportements sécuritaires. En effet, dans les traditions culturelles Bantous du Cameroun, il existe plusieurs pratiques culturelles qui concourent à la sécurisation de la vie des membres de la communauté. On peut citer par

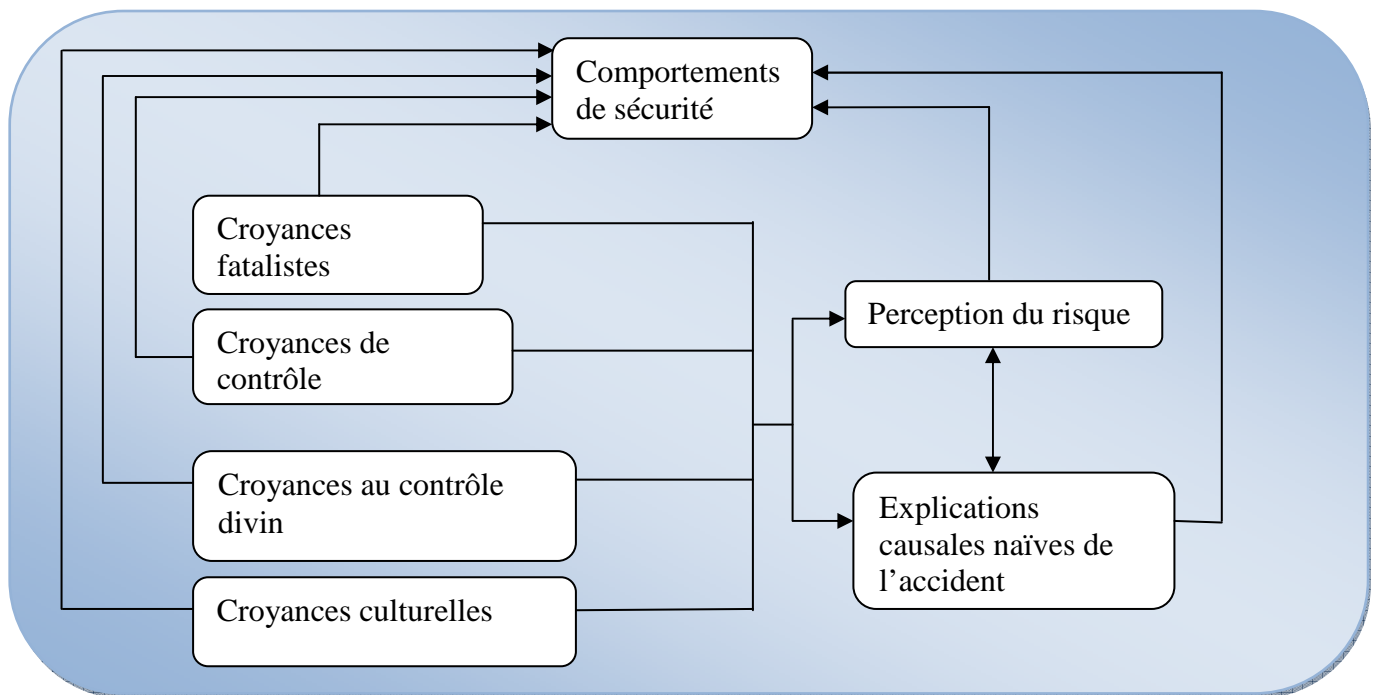


exemple le « lavage d'un malheur » qui a pour but de prémunir l'individu des évènements malheureux. Ainsi, un individu qui s'adonne à ces pratiques peut avoir tendance à voir le malheur partout. Cela peut le pousser à surestimer le risque lié aux situations de trafic. Mais cette surestimation peut plutôt être un motif pour aller prioritairement « se faire laver du malheur » dont il est susceptible d'être victime sur les routes, et accessoirement à prendre des précautions.

Dans notre troisième et dernier axe de recherche qui compte une étude, nous nous proposons de voir comment on peut associer la perception que les Camerounais ont du risque routier et l'explication qu'ils fournissent pour les accidents pour mieux comprendre leurs comportements sur les routes. Il s'agit pour nous de clarifier le lien entre la perception du risque et l'explication des accidents. On affirme très souvent que la perception du risque et l'explication des accidents sont deux facettes d'une même réalité (Kouabenan, 2006a). Ce qui signifie que ces deux processus psychologiques sont liés. Quelle est la nature de ce lien ? Mbaye (2009) montre par exemple dans le domaine de la prévention des risques du travail que les ouvriers s'attribuent d'autant plus les accidents qu'ils ont une perception positive du retour d'expérience. Mais le lien entre ces deux variables reste à clarifier dans le domaine de la circulation routière. En nous référant aux travaux de Heider (1944, 1958) qui met en exergue une imbrication des processus perceptifs dans les attributions causales, nous comptons croiser ces deux processus psychologiques. Dans le croisement que nous comptons effectuer, nous espérons voir émerger soit la médiation de l'effet de la perception du risque sur les comportements de sécurité par les explications causales, soit une interaction entre ces processus psychologiques (Etude 5).

Les hypothèses de la présente thèse peuvent être résumées dans le modèle présenté dans la figure 2. Ce modèle postule que la perception des risques et l'explication des accidents sont deux processus psychologiques corrélés, qui médient l'effet des croyances sur les comportements de sécurité.

De manière complémentaire, il est intéressant de voir comment des variables telles que l'âge, le sexe, le groupe ethnique d'appartenance, l'expérience dans la conduite, le rôle dans le trafic, le niveau d'étude, l'expérience d'accidents, le statut socioprofessionnel et le niveau hiérarchique peuvent affecter les explications causales, la perception du risque et les comportements sur les routes.



**Figure 2 : Modèle d'analyse des comportements de sécurité à partir des croyances**

En effet, il est possible que les conducteurs, leurs patrons et les assureurs se rejettent mutuellement la responsabilité en cas d'accident et observent des attitudes différentes vis-à-vis de la sécurité. Une étude montre par exemple que les conducteurs attribuent les accidents aux causes qui leur sont externes pendant que les piétons les attribuent aux facteurs internes aux conducteurs (Kouabenan, 1990). En outre, il serait intéressant de comprendre comment les traditions culturelles qui cohabitent au Cameroun peuvent affecter les attitudes envers les risques et les accidents. On sait par exemple que « *les processus d'attribution reposent sur des théories implicites de la causalité acquises par la socialisation et donc varient selon les cultures* » (Kouabenan, 2007, p.99). De plus, dans le contexte camerounais où on trouve beaucoup de jeunes dans les transports en commun, très souvent considérés par les plus âgés comme étant les « auteurs d'accidents sur les routes par leur inconscience », on peut penser que l'âge influence la perception des risques et le comportement de sécurité. Cette variable peut être d'autant plus intéressante à étudier que les résultats des travaux traitant du rôle de l'âge sur l'accidentabilité sont parfois contradictoires (Faverge, 1967 ; Assailly, 1992 ; Kingma, 1994). Certains auteurs associent l'expérience de la conduite à l'âge et concluent à une implication très importante des jeunes (peu expérimentés) dans les accidents (Dejoy, 1989). Une étude de Kouabenan (2002) montre par exemple que les conducteurs expérimentés redoutent moins les accidents que les novices et les autres catégories d'usagers.

Par ailleurs, les femmes constituent un groupe important parmi les usagers de la route au Cameroun où on rencontre moins de conductrices que de conducteurs. De plus, on entend parfois dire des femmes qu'elles sont maladroites et imprudentes sur les routes. Il serait intéressant par conséquent de comprendre comment la perception du risque et l'explication des accidents peut varier en fonction de ce critère. Très peu de recherches ont examiné le rôle du sexe sur la perception des risques (Kouabenan, 1999). Cependant, certains auteurs estiment que les femmes sont connues pour être très préoccupées par les risques (Greenberg et Schneider, 1995) et plus stressées au volant que les hommes (Simon et Corbett, 1996).

Le statut socioéconomique est une variable qui semble prendre une place importante dans les conflits de trafic. En effet, au Cameroun il existe une croyance selon laquelle les gens qui sont matériellement nantis ou qui sont investis d'un pouvoir de l'Etat se croient dispensés des règles du trafic et croient disposer d'un pouvoir sur les autres usagers de la route. Cette situation suggère une sorte de catégorisation des usagers de la route en fonction du pouvoir de domination, de sorte que les dominants sont considérés comme des usagers « supérieurs » aux dominés. En d'autres termes, certains usagers de la route qui se sentiraient investis d'un pouvoir sur les autres auraient tendance à violer les règles de la circulation routière et peuvent prendre des risques considérables. En effet, comme l'affirment Anderson et Galinsky (2006), les gens qui ont le pouvoir ont une propension à prendre des risques considérables parce qu'ils se focalisent davantage sur ce qu'ils gagnent que sur ce qu'ils peuvent perdre. Par exemple, les gens qui ont un pouvoir financier ont une propension à miser des grosses sommes d'argent dans des jeux de hasard parce qu'ils sont plus focalisés sur l'argent qu'ils peuvent gagner et sont peu préoccupés par la possibilité de perdre le jeu. De même, ces gens ont tendance à entretenir des rapports sexuels non protégés avec plusieurs partenaires parce qu'ils sont focalisés sur le plaisir qu'ils éprouvent dans les multiples rencontres sexuelles et moins préoccupés par la possibilité de contracter une maladie sexuellement transmissible. Par conséquent, il peut être intéressant d'examiner comment les différentes catégories socioprofessionnelles (sans emplois salariés, ouvriers qualifiés, professionnels formés, chefs de plusieurs subordonnés) perçoivent les risques routiers au Cameroun et comment ils réagissent pour se protéger des accidents. La catégorie socioprofessionnelle est très souvent liée au niveau d'instruction. Cette variable est d'autant plus intéressante à étudier qu'au Cameroun, des gens ayant atteint le plus haut niveau d'instruction se côtoient au quotidien avec des personnes qui n'ont pas franchi le niveau du primaire. Le niveau d'instruction peut également être d'autant plus intéressant à étudier que certaines études montrent que les personnes ayant un niveau d'instruction bas sont très fatalistes (Kouabenan, 1998).

Il se trouve que le fatalisme peut être lié à l'expérience d'accident (Peltzer & Renner, 2003). Au Cameroun par exemple, des centaines de personnes subissent des traumatismes sur les routes soit du fait qu'elles sont elles-mêmes impliquées dans des accidents, soit qu'elles en sont des témoins oculaires. Il serait intéressant de savoir comment cela peut affecter leur perception du risque routier et l'explication qu'ils fournissent pour les accidents. Les travaux sur l'expérience d'accidents donnent lieu à des résultats différents et imprécis qui nécessitent des études de vérification et de validation. En effet, certains auteurs concluent que le vrai rôle de l'expérience d'accidents sur la perception des risques et l'explication des accidents reste à élucider dans des études ultérieures (Kouabenan, 1998, 2002). D'autres montrent que les témoins d'accidents semblent plus fatalistes, et paradoxalement plus prudents que les victimes (Peltzer et Renner, 2003). D'autres enfin, montrent que dans le domaine industriel, le nombre d'accidents vécus pousse les victimes à expliquer les accidents par des causes externes non contrôlables et à négliger les mesures de sécurité (Gonçalves et al., 2008). En somme, les résultats des études sur l'expérience d'accidents ne font pas encore l'unanimité.

Enfin, dans les pays en voie de développement comme le Cameroun, caractérisé par un taux de chômage très élevé, la main d'œuvre peut être abondante et moins chère et les employeurs peuvent investir peu ou presque pas dans la sécurité des travailleurs (Kouabenan, 2009). Dans ce contexte, il peut être intéressant de comprendre comment les patrons des entreprises de transport public perçoivent les risques auxquels sont exposés leurs employés, comment ils expliquent les accidents routiers et quelles actions ils préconisent pour prévenir les accidents. De plus, dans ce contexte où les gens sont prêts à travailler pour un salaire dérisoire pour survivre, il peut également être intéressant de chercher à cerner l'idée qu'ils ont de la prévention des risques. Kouabenan (2009) affirme par exemple que la valeur que les employeurs accordent à la santé des travailleurs dans les pays en voie de développement et dans les pays développés peut être un indicateur de leur engagement à investir dans la sécurité. Bien que des études ont montré des variations d'explications causales pour les accidents en fonction du niveau hiérarchique dans les industries (Mbaye, 2009), on sait très peu ou presque rien dans les entreprises de transport, surtout dans un contexte comme le Cameroun où le transport en commun est assuré exclusivement par les entreprises privées ou par des particuliers.

**DEUXIEME PARTIE : DES ETUDES  
EMPIRIQUES POUR CERNER LE ROLE DES  
CROYANCES, DE LA PERCEPTION DU RISQUE  
ET DE L'EXPLICATION DES ACCIDENTS SUR  
LES COMPORTEMENTS DE SECURITE**

Cette partie de la thèse regroupe les cinq études empiriques réalisées en vue de vérifier les hypothèses présentées dans la problématique de cette thèse. Chaque étude est présentée dans un chapitre. Les trois premières études examinent la contribution des explications causales à la compréhension des comportements de sécurité. Les deux dernières traitent de la perception du risque et du lien entre perception du risque et explication des accidents.

L'étude 1 est présentée dans le chapitre 6. Elle analyse les causes objectives des accidents de la route au Cameroun, à travers des comptes-rendus d'accidents réels. Elle examine également les explications spontanément fournies pour ces accidents, par les conducteurs impliqués et par les rédacteurs des rapports.

L'étude 2 fait l'objet du chapitre 7. Elle cherche à comprendre comment les croyances des usagers de la route peuvent affecter l'explication qu'ils fournissent pour les accidents et leurs comportements sur les routes. En outre, elle analyse l'effet des explications causales sur les comportements, puis évalue la médiation de l'effet des croyances sur les comportements par les explications causales.

L'étude 3 est abordée dans le chapitre 8. Dans celle-ci, il est question de cerner les biais qu'on peut observer dans les explications causales. Cette étude examine la pertinence situationnelle, la pertinence personnelle et la gravité de l'accident, qui constituent des sources éventuelles de ces biais.

L'étude 4 fait l'objet du chapitre 9, et porte sur l'effet que la perception du risque a sur les comportements de sécurité. Elle évalue également l'effet des croyances sur la perception du risque, puis examine la médiation de cet effet sur les comportements par la perception du risque.

L'étude 5 est présentée dans le dernier chapitre de la thèse (chapitre 10). Elle ambitionne de savoir comment la perception du risque et l'explication des accidents peuvent interagir sur les comportements face aux risques.

Quatre recueils de données sont réalisés sur le terrain pour la présente thèse. Dans l'étude 1, une grille sert d'outil d'exploitation des données contenues dans les procès verbaux d'accidents réels. Puis, des entretiens préliminaires sont réalisés et permettent de construire un questionnaire, utilisé pour collecter les données des études 2, 4 et 5. L'étude 3 est une quasi-expérience réalisée sur le terrain à l'aide des récits d'accidents fictifs.

# **Chapitre 6 : L'analyse des explications spontanées des accidents de la route au Cameroun à travers les procès-verbaux d'accidents réels (Etude1)**

---

## **Introduction**

Les explications causales spontanément fournies pour les accidents constituent une voie d'analyse de plus en plus explorée pour comprendre la causalité des accidents et les comportements de sécurité. Les études conduites sur ce sujet adoptent diverses méthodologies : entretiens, questionnaires, analyse des attributions contenues dans les comptes-rendus ou procès-verbaux (PV) d'accidents, expérimentations à partir des scénarii d'accidents soumis à l'analyse des participants (Kouabenan, 2006a). La présente étude explore les comptes-rendus d'accidents réels survenus sur les routes, issus des services de la gendarmerie nationale du Cameroun. Elle vise à isoler les causes objectives des accidents routiers et les explications causales fournies par les conducteurs et les gendarmes, à partir des procès-verbaux d'accidents.

## **1. Problématique**

Les rapports d'accidents réels intéressent de plus en plus les chercheurs parce qu'ils peuvent apporter de précieuses informations sur les causes des accidents. Ces rapports décrivent les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit et permettent d'avoir une idée sur les causes objectives de celui-ci. Dans ces rapports, des détails peuvent être fournis sur les éléments de l'environnement dont la modification peut permettre d'empêcher un tel accident de se produire de nouveau. En outre, les rapports d'accidents présentent souvent (mais pas toujours) les verbalisations des personnes impliquées ainsi que celle du rédacteur sur les facteurs qui ont contribué à la survenue de l'accident. Ces informations permettent d'avoir une vue plus étendue de la causalité des accidents afin de mieux les prévenir. Cependant, la richesse des informations contenues dans le rapport d'accident dépend très souvent du statut de son auteur, mais aussi de l'objectif pour lequel celui-ci est produit. Par exemple, un rapport d'accident produit dans un but de réparation des dommages peut être plus précis sur des facteurs qui permettent de désigner le/les coupable(s) et vague sur d'autres qui peuvent être utiles pour la prévention. De même, un rapport d'accident établi par un expert en sécurité peut

être riche en détails sur des facteurs objectivement identifiés comme la cause de l'accident et moins détaillé sur des éléments de la causalité qui reposent sur la subjectivité du profane.

La littérature sur les explications naïves s'accorde d'ailleurs sur le fait qu'experts et profanes sont sujets à des biais lorsqu'ils analysent un accident (Kouabenan, 1999). Malgré ces biais, les analyses expertes et profanes des accidents sont très utiles parce qu'elles apportent des informations complémentaires sur la causalité des accidents. Elles permettent surtout de savoir comment l'individu conçoit la causalité de l'accident. En effet, au-delà de la cause objective, c'est surtout la manière par laquelle l'individu appréhende celle-ci, qui permet de comprendre les réactions de ce dernier lorsqu'il est confronté aux risques. Plusieurs études se sont intéressées aux rapports d'accidents dans des domaines divers et pour des buts différents. Large et Nielssen (2001) comparent les rapports d'expertise sur les troubles post-traumatiques chez les victimes d'accidents. Ils trouvent que la relation entre les experts et la victime peut biaiser le contenu du rapport d'expertise. Ces auteurs observent que les rapports fournis par les médecins traitant des plaignants, révèlent un stress post-traumatique et de la dépression suite à l'accident de travail dont ces derniers ont été victimes. Tandis que les rapports des experts commis par les accusés mentionnent moins de troubles psychiatriques. Shorr et al. (2008) montrent comment les rapports administratifs sur les incidents peuvent omettre des informations sur le nombre et la gravité des incidents dans un service. Ils font un relevé systématique des chutes de plain-pied sur une grille d'observation pendant six mois dans une unité médicale. Ils produisent ensuite des rapports d'observation sur le nombre et la gravité des conséquences des chutes. En comparant les données de leurs rapports d'observation avec celles des rapports d'incidents du service médical compétent pendant la même période, ils observent que les rapports d'incidents du service médical sous-évaluent le nombre et la gravité des conséquences des chutes. MacRitchie et Seedat (2008) s'intéressent aux articles de presse sur les accidents routiers et montrent comment ces articles participent à la construction des représentations sociales des accidents routiers. En effet, ils trouvent que la description des accidents routiers présente les routes Sud-Africaines comme étant une sorte de « champ de bataille » où les conducteurs de taxi sont les perpétrateurs du « carnage » du fait de leur irresponsabilité et de leur négligence, tandis que les agents de sécurité sont les « protecteurs » des citoyens qui violent la loi. Cette étude montre comment les médias peuvent aider à la construction des représentations sur les accidents routiers. Et on sait combien ces représentations peuvent influencer la perception du risque et l'attitude des usagers de la route vis-à-vis des mesures de sécurité (Neto, Lazreg & Mullet, 2006).



Plus intéressante encore, l'étude de Kouabenan (1996a) qui cherche à comprendre les circonstances dans lesquelles les accidents surviennent en fonction de la gravité de ceux-ci. Il formule l'hypothèse que les accidents graves surviennent dans des conditions de conduite considérées comme étant moins risquées. Kouabenan conçoit une fiche d'analyse des accidents contenant cinq parties : l'identification de l'accident, les caractéristiques des victimes, les véhicules impliqués, les caractéristiques des conducteurs et les explications causales fournies par les conducteurs, les passagers et les témoins. Cette fiche est utilisée pour recueillir des données contenues dans 1007 PV d'accidents de la route survenus en Côte d'Ivoire. L'analyse des données portant sur l'identification de l'accident révèle, conformément à l'hypothèse de l'auteur, que les accidents graves surviennent le plus souvent dans des conditions de trafic considérées comme étant normales ou moins risquées.

Dans la même veine, Kouabenan et Guyot (2004) analysent les causes des accidents de piétons en fonction de la gravité en combinant trois méthodes. Les auteurs utilisent l'analyse descriptive, la méthode de l'arbre des causes et l'analyse des explications causales spontanées contenues dans 55 rapports d'accidents réels afin d'élucider l'étiologie des accidents de piétons. Ils observent que la plupart des accidents de piétons surviennent dans des conditions normales de conduite (en plein jour ou dans la nuit éclairée, sur une route goudronnée et sèche, sur une ligne droite, en dehors d'une intersection), dans des agglomérations, et sont d'autant plus graves que le véhicule impliqué roulait à vive allure. Ils concluent que les conducteurs seraient moins prudents dans de bonnes conditions de conduite. L'analyse des attributions causales leur permet d'observer que les piétons sont les plus incriminés dans les accidents. Ils notent aussi que piétons et conducteurs fournissent des explications causales défensives ; les conducteurs allant jusqu'à attribuer les accidents exclusivement aux piétons en ignorant complètement leur rôle causal.

On peut noter également cette étude de Botrel, Le Mestre, Jégou, Somat, Quérat et Aubouin (2005). Elle porte sur les causes de l'accidentologie et les explications causales fournies par les usagers de la route accidentés. Elle est réalisée à la demande des pouvoirs publics d'une région de la France, dans le but de renforcer la connaissance des causes de l'accidentologie et de mieux orienter les actions de prévention. L'objectif de l'étude est de *« dépasser le simple constat des causes apparentes des accidents, de prendre en compte les explications données par les personnes impliquées dans les accidents (c'est-à-dire la réalité vécue par les usagers plus que la réalité du déroulement réel de l'accident), de déterminer un profil type de victime d'accident mortel ou grave et donc, de mieux cibler le public à sensibiliser et les arguments à utiliser »* (Botrel et al., 2005, p.4). Les auteurs analysent 205

PV d'accidents de la circulation mortels et graves, survenus dans le département des Côtes d'Armor en France, entre novembre 2002 et avril 2004. Ils observent que l'accident type dans ce département se produit en général sur une route départementale, en dehors d'une agglomération et de jour. Cet accident type est une collision entre deux véhicules survenue dans un contexte de promenade et implique des jeunes âgés de 16 à 24 ans, appartenant à la catégorie socioprofessionnelle des employés. Lorsque les auteurs abordent les accidents survenus sous l'effet de l'alcool, ils notent que l'accident type se produit pendant la nuit, en dehors d'une agglomération dans un contexte festif et implique un seul véhicule. En plus, les employés, les ouvriers, les marins pêcheurs et les chômeurs, âgés entre 16 et 39 ans, sont les plus concernés, avec des taux d'alcool très élevé dans le sang. Les résultats de l'étude de Botrel et al. (2005) vont dans le même sens que ceux de Kouabenan et Guyot (2004), c'est-à-dire que l'accident type semble se produire dans de bonnes conditions de conduite. S'agissant des explications causales fournies par les conducteurs impliqués dans ces accidents, Botrel et collaborateurs notent que ces derniers attribuent majoritairement leur accident aux causes qui leurs sont externes et mobilisent très peu d'explications internes et d'explications en termes de chance ou de hasard. Les auteurs relèvent en outre que plus la personne est impliquée directement dans l'accident, plus elle a tendance à expliquer celui-ci par des facteurs la mettant hors de cause. Ce résultat met en exergue le biais d'auto-complaisance ou le biais égo-défensif, mentionné dans plusieurs études (Kouabenan, 1999).

Comme on peut le constater, les comptes-rendus d'accidents constituent une source importante d'informations qui permet d'élucider la causalité des accidents. On note également que les rapports d'accidents peuvent contenir des attributions causales qui sont sujettes à divers biais. La connaissance de ces biais dans les explications naïves, est utile parce qu'ils permettent de comprendre comment les non experts de la sécurité expliquent les accidents auxquels ils sont confrontés. En l'occurrence, une mesure qui s'appuie sur la rationalité des personnes à qui elle est destinée peut être aisément acceptée et appliquée par ces dernières parce qu'elles s'y reconnaissent (Kouabenan, 1999). Bien que biaisée, la conception de la causalité des accidents par les profanes est utile parce qu'elle fournit de précieuses informations qui peuvent échapper à une analyse experte.

Cependant, à l'instar de Kouabenan et Guyot (2004), Botrel et al. (2005), très peu d'études vont au-delà des causes objectives pour explorer la causalité des accidents du point de vue des personnes impliquées dans ceux-ci. Pourtant, ces informations peuvent permettre de mieux élucider l'étiologie des accidents. Ainsi, il peut être intéressant d'examiner les causes objectives des accidents réels survenus au Cameroun (circonstances et caractéristiques

des lieux d'accidents) à partir des PV d'accidents réels. Il semble également intéressant de comprendre la causalité des accidents vue par les experts (agents de sécurité) et par les personnes qui y sont impliquées, à l'instar des conducteurs. Cela peut permettre de chercher à cerner comment les conducteurs et les agents de sécurité expliquent les accidents routiers au Cameroun. Ces deux points de vue peuvent permettre de relever d'éventuels accords ou désaccords entre agents de sécurité et conducteurs sur la causalité des accidents. De pareils désaccords sont riches d'enseignements parce qu'ils permettent de prévenir des conflits éventuels autour des mesures de prévention envisagées, afin d'assurer leur succès. En outre, la connaissance des circonstances et des caractéristiques des lieux dans lesquels les accidents se produisent le plus fréquemment peut permettre de mieux connaître les aspects dysfonctionnels de l'environnement (véhicule, route) qui méritent des corrections. Par conséquent, il nous semble intéressant de savoir quelles sont les caractéristiques des accidents de la circulation qui surviennent au Cameroun. Dans quelles circonstances surviennent-ils ? Quelle est la gravité des conséquences qu'ils génèrent ? Quelles sont les causes évoquées pour expliquer ces accidents ? Quel lien peut-on faire entre les circonstances, les caractéristiques des lieux d'accidents et la gravité des accidents d'une part, et entre les explications causales spontanées et la gravité des accidents d'autre part ?

## **2. Objectifs de l'étude et hypothèses**

La présente étude a deux objectifs : 1) déterminer les causes objectives qui peuvent permettre de définir le profil type d'un accident de la circulation au Cameroun et 2) déterminer les facteurs type que les conducteurs et les agents de sécurité pointent pour expliquer les accidents.

En accord avec Kouabenan (1996a), Kouabenan et Guyot (2004), Botrel et al. (2005), nous nous attendons à ce que les accidents se produisent davantage dans de bonnes conditions de conduite au Cameroun et qu'ils impliquent dans une collision, deux véhicules (H1). Ce qui revient à dire qu'au Cameroun comme partout ailleurs, il est possible que les conducteurs baissent de vigilance lorsqu'ils roulent dans de bonnes conditions de conduite. Cette baisse d'attention peut faire qu'ils ne puissent pas réagir suffisamment à temps face à une situation à risque qui les surprendrait. La situation dangereuse est susceptible de produire davantage un accident lorsqu'elle implique deux véhicules. C'est ce qui peut expliquer le fait que les accidents les plus fréquents soient des collisions entre deux voitures.

En outre, en accord avec l'hypothèse des biais défensifs développés dans plusieurs travaux (Shaw & McMartin, 1977 ; Kouabenan, Gilibert, Médina, & Bouzon, 2001 ; Botrel et al. 2005), nous nous attendons à des explications causales défensives de la part des conducteurs impliqués dans les accidents (H2). Ce qui signifie que le premier réflexe des conducteurs peut consister à incriminer les autres conducteurs, l'état de la route, l'état du véhicule ou même les piétons lorsqu'ils sont invités à expliquer l'accident, en prenant soin de sous-estimer leur rôle causal. Autant dire qu'un conducteur impliqué dans un accident de la circulation aura davantage tendance à éviter d'être blâmé qu'à rechercher dans son comportement, ce qui a pu contribuer à produire l'accident. Pour ce qui est des agents de la sécurité routière (gendarmes), nous nous attendons à des explications causales prioritairement liées aux comportements des conducteurs (H3). Cette hypothèse est fondée sur le fait que les agents de sécurité peuvent noter que les comportements des conducteurs constituent un facteur causal qui revient régulièrement dans les accidents qu'ils sont appelés à constater. Ainsi, à force de voir émerger ce facteur, ils peuvent avoir tendance à le reproduire systématiquement dans les conclusions de leurs rapports.

### **3. Méthodologie**

#### **3.1. Population**

L'étude est réalisée sur un échantillon de 522 PV d'accidents survenus entre 2006 et 2010 dans les dix régions que compte le Cameroun. Les procès-verbaux proviennent des archives des services centraux de la gendarmerie nationale à Yaoundé. On y trouve tous les rapports (papier) d'accidents routiers survenus sur le territoire national et constatés par la gendarmerie. Nous avons eu accès à ces archives avec l'autorisation écrite du Secrétaire d'Etat à la Défense en charge de la gendarmerie nationale. Nous n'avons pas pu obtenir les rapports d'accidents constatés par la police parce qu'ils ne sont pas centralisés, mais aussi à cause des difficultés à obtenir l'autorisation écrite du chef de la police nationale. Par conséquent, nous nous sommes contentés des rapports de la gendarmerie qui sont néanmoins, représentatifs des accidents routiers sur tout le territoire parce qu'ils concernent les accidents survenus autant dans les zones urbaines que dans les zones rurales où la police n'a pas accès.

### **3.2. Matériel**

Les données contenues dans les 522 PV d'accidents sont recueillies à l'aide d'une fiche d'analyse d'accidents inspirée de Kouabenan (1996a). Cette fiche contient cinq rubriques : 1) l'identification de l'accident, 2) l'état des lieux de l'accident, 3) le nombre de victimes en fonction de la catégorie, du sexe et de la gravité, 4) le nombre de victimes en fonction de la catégorie, de l'âge et de la gravité et 5) les causes évoquées pour expliquer l'accident en fonction de l'auteur du témoignage. Dans chaque rubrique, les catégories des réponses aux items sont codées de 1 à n en fonction du nombre de modalités de la variable, sauf les items qui mesurent les variables continues (nombre de véhicules impliqués dans l'accident et nombre de victimes).

***Caractérisation de l'accident :*** Elle renseigne sur l'origine du rapport (gendarmerie ou police), la région dans laquelle l'accident s'est produit, l'année, le mois et la période du mois, le jour et le moment de la journée, le créneau horaire, la nature de l'accident (matériel, corporel, mortel), le type d'accident (véhicule vs véhicule, véhicule vs piéton, etc.), le nombre de véhicules impliqués et le type de choc (frontal, latéral, etc.). Il est important de faire une précision ici sur les modalités de la nature de l'accident. Un accident est dit matériel lorsqu'il n'a occasionné que des dégâts matériels. Il est dit corporel lorsqu'il a causé des blessures, quelle que soit l'ampleur des dégâts matériels. Enfin, un accident est dit mortel lorsqu'il a occasionné la mort d'au moins une personne sur le champ, quelle que soit l'ampleur des blessures et des dégâts matériels. Ce sont ces critères qui permettent aux agents de sécurité d'identifier la nature de l'accident.

***L'état des lieux de l'accident :*** Cette rubrique renseigne sur le lieu de l'accident (dans une agglomération ou en dehors d'une agglomération), le type de route (bitumée, en terre), le tracé en plan (ligne droite, courbe, etc.), le profil en long (route plate, chaussée rétrécie), l'état de la surface de la route (mouillée, sèche), le revêtement de la chaussée (bitume, terre), les circonstances atmosphériques au moment de l'accident (beau temps, pluie) et la signalisation de l'intersection (avec stop, sans signalisation).

***Le nombre de victimes en fonction de la catégorie, du sexe et de la gravité :*** Il s'agit du nombre de victimes en fonction de la catégorie (piétons, motocyclistes ou cyclistes, passagers, conducteurs), du sexe (homme, femme) et de la gravité de l'accident (blessés légers, blessés graves, tués).

***Le nombre de victimes en fonction de la catégorie, de l'âge et de la gravité :*** Cette rubrique est similaire à la précédente à l'exception des groupes d'âges (0-10 ans, 11-20ans, 21-30 ans, 31-40 ans, 41-50 ans, 51-60 ans, 61 ans et plus). En plus, elle porte sur l'importance des dégâts matériels occasionnés par l'accident (peu, important, très important), telle qu'estimée par le rédacteur du rapport.

***Les causes évoquées pour expliquer l'accident en fonction de l'auteur du témoignage :*** Une liste de causes d'accidents obtenue de la littérature, de la lecture des articles de presse sur les accidents routiers au Cameroun et de nos observations est dressée. Cette liste regroupe les causes liées aux comportements des conducteurs (ex : excès de vitesse), aux comportements des piétons (ex : imprudence des piétons), à l'environnement (ex : relief trop accidenté) et à l'état du véhicule (ex : frein défectueux). A la mention de chacune des causes, correspond son auteur (rédacteur du rapport, victimes, témoins, etc.). Les victimes et les témoins peuvent être des passagers ou des conducteurs. La grille d'analyse est consultable dans les annexes (Annexe 1, p. 336).

### **3.3. Procédure**

Les PV d'accidents sont tirés au hasard dans les archives de chaque région du pays, classées par année et par mois, proportionnellement au volume disponible. Seuls les PV comportant les auditions des victimes et des témoins sont retenus, afin d'avoir accès aux causes évoquées pour expliquer les accidents. Une fois les rapports sélectionnés, une lecture minutieuse de chacun est faite et les renseignements sont reportés sur la fiche d'analyse (voir Annexe N° 1). Pour chaque item, le code correspondant à la modalité de réponse trouvée dans le rapport est reporté devant l'item. Le nombre de véhicules impliqués dans l'accident et le nombre de victimes sont reportés devant les items concernés. S'agissant des causes évoquées pour expliquer les accidents, lorsqu'une cause de l'accident est mentionnée dans l'audition d'une victime ou dans la conclusion du rédacteur du PV, une croix est portée devant la cause en question et en dessous de la colonne réservée à son auteur. Une croix correspond à la modalité de réponse « oui » et l'absence de croix correspond à la modalité de réponse « non ». Il convient cependant de faire une précision. Les causes liées aux comportements des conducteurs, fournies par une « victime-conducteur » concernent les comportements de l'autre conducteur avec qui il est impliqué dans l'accident. Par exemple, dans le PV d'un accident impliquant deux véhicules, les conducteurs des deux véhicules peuvent être

auditionnés. Il peut ressortir de l'audition qu'un des conducteurs mentionne une cause liée au comportement de l'autre conducteur pour expliquer l'accident ou même que les deux se rejettent la faute en soulignant la même cause ou des causes différentes. Que la cause soit mentionnée par l'un des conducteurs ou par les deux, elle est recensée comme étant émise par la « victime-conducteur » et une seule croix est portée dans la colonne correspondante. Cela signifie que si l'excès de vitesse est mentionné par les deux conducteurs, une seule croix sera portée devant cette cause dans la colonne « victimes-conducteurs ». La même cause peut être évoquée par le gendarme et le conducteur dans le rapport. Dans ce cas deux croix seront portées devant la cause en question : une dans la colonne « rédacteur du PV » et l'autre dans la colonne « victimes-conducteurs ». Le travail de report est fait dans les locaux de la gendarmerie parce que nous ne sommes pas autorisés à sortir de ces locaux avec les rapports.

Au fur et à mesure que nous reportons les renseignements sur les fiches, nous nous apercevons que les rubriques portant sur le nombre de victimes en fonction des catégories, du sexe, de l'âge et de la gravité autant que la rubrique portant sur les causes évoquées pour expliquer l'accident en fonction des auteurs, sont très peu renseignées. Face à la pauvreté des renseignements sur ces rubriques et au risque de maintenir des catégories pour lesquelles on ne peut pas faire des comparaisons à cause de l'absence ou du très petit nombre de données, nous décidons d'alléger la catégorisation dans les rubriques concernées. Ainsi, nous ne tenons compte que de la répartition du nombre de victimes en fonction de la gravité des blessures (blessés légers, blessés graves, tués) et ignorons la répartition par catégorie, par sexe et par âge. Dans la rubrique des explications causales, nous maintenons deux catégories de témoignages pour lesquelles on retrouve beaucoup d'informations dans les rapports. Il s'agit : a) des explications causales fournies par les gendarmes et b) des explications causales fournies par les conducteurs directement impliqués dans l'accident (victimes-conducteurs). Cet allègement nous ramène à quatre rubriques dans la fiche à savoir l'identification de l'accident, l'état des lieux de l'accident, le nombre de victimes en fonction de la gravité et les causes évoquées pour expliquer l'accident. Notons également, que nous n'avons retrouvé dans aucun PV, une audition dans laquelle la victime-conducteur s'attribue la cause de l'accident.

Les analyses sont faites en deux parties. Une première partie porte sur les causes objectives des accidents et une deuxième partie traite des explications causales. Pour la première partie, nous procédons d'abord à une analyse descriptive sur les items (pré-codés). Nous analysons ensuite la relation de dépendance entre chaque item et la gravité de l'accident à partir du test d'indépendance du khi deux ( $\chi^2$  au seuil  $p < .05$ ). Trois critères de gravité sont disponibles ici, à savoir la « nature de l'accident » (matériel, corporel ou mortel), la gravité

des blessures (blessés légers, blessés graves, tués) et la gravité des dégâts matériels (peu, importants, très importants). Nous considérons le premier critère à savoir, la nature de l'accident indiquée dans le procès verbal, qui semble prendre en compte les modalités des autres critères de gravité.

S'agissant de la deuxième partie, nous procédons à des codages en deux temps. Le but est de regrouper les causes évoquées dans les quatre facteurs explicatifs des accidents (comportement des conducteurs, environnement, véhicule, comportement des piétons). Ce regroupement est fait en fonction de l'analyste (gendarme, victime-conducteur). Rappelons que lors du report des explications causales sur les fiches, nous avons bien distingué les causes fournies par les gendarmes des causes fournies par les victimes-conducteurs.

Dans un premier temps, les réponses « oui » sont codées 1 et les réponses « non » sont codées 0. Rappelons que la modalité de réponse « oui » correspond à la mention d'une croix dans la colonne correspondante à son auteur dans la grille et que la modalité « non » correspond à l'absence de croix. Les codes pour chaque cause sont ensuite saisis deux fois : une fois pour les réponses du gendarme et une deuxième fois pour les celles des victimes-conducteurs. Puis, nous calculons le score moyen de chaque facteur (comportement des conducteurs, environnement, véhicule, comportement des piétons) en faisant la moyenne des réponses aux causes de ce facteur. Le score moyen par facteur est calculé pour les gendarmes et pour les conducteurs. Ce score est nul pour un facteur si l'analyste (gendarme ou conducteur) n'a mentionné aucune cause appartenant à ce facteur dans le rapport. Le score est strictement supérieur à zéro et inférieur ou égal à un, si l'auteur a mentionné au moins une des causes appartenant à ce facteur pour expliquer l'accident. Par exemple, on calcule le score moyen des causes appartenant au facteur « comportement des conducteurs », fournies par le gendarme. Ce score est nul si le gendarme n'a mentionné aucune cause liée au comportement des conducteurs dans le rapport. Il est strictement supérieur à zéro et inférieure à un, si ce dernier a mentionné au moins une cause liée au comportement des conducteurs. Cette opération est reprise pour les quatre facteurs causaux et pour les deux groupes d'analystes (victimes-conducteurs et gendarmes).

Dans un second temps, les scores par facteur sont dichotomisés. De sorte qu'un score nul correspond à l'absence totale de mention de ce facteur comme cause de l'accident dans les explications de l'analyste. Il est codé 0 = NON. Tandis qu'un score non nul correspond à la mention d'au moins une cause relevant de ce facteur dans les explications de l'analyste. Il est codé 1 = OUI. On peut alors savoir pour chaque facteur, si un analyste (gendarme ou conducteur) a mentionné au moins une cause ou non. On va considérer que l'analyste



explique l'accident par un facteur lorsqu'il mentionne au moins une cause relevant de ce facteur.

## **4. Résultats**

### **4.1. Analyse des causes objectives des accidents de la route et de ses conséquences**

Les analyses dans cette première partie concernent les éléments d'identification des accidents. Elles portent notamment sur l'identification des accidents dans le temps, dans l'espace et sur leurs caractéristiques. Ces éléments objectifs sont ensuite croisés avec la gravité de l'accident (nature de l'accident). Enfin, les conséquences des accidents sont analysées sur les aspects humains et matériels.

#### **4.1.1. Analyse des accidents selon la période, la localisation et le type d'accident**

Il s'agit ici de faire une analyse descriptive des accidents rapportés en fonction de la localisation (région), de la période (année, mois, période du mois, jour de la semaine, moment de la journée, plage horaire de la journée), de la nature de l'accident, du nombre de véhicules impliqués, du type d'accident et du type de choc qui a produit l'accident. Nous examinons ensuite le lien entre ces éléments d'identification et la gravité de l'accident.

##### ***A. Analyse des procès-verbaux en fonction de la nature et de la période de l'accident***

Dans cette partie, nous examinons les accidents suivant leur nature, l'année, le mois, la période du mois, le jour, le moment de la journée et le créneau horaire au cours desquels ils sont survenus (voir Tableau 1). Pour ce qui est de la nature de l'accident, on note dans les PV ( $N = 512$ ) une majorité des accidents corporels (50.8%). Mais, les accidents mortels sont de loin plus fréquents (37.7%) que les accidents matériels (11.5%) sur la période de l'étude. Il faut préciser ici que les accidents matériels sont ceux qui ont exclusivement occasionné des dégâts matériels alors que les accidents mortels peuvent avoir causé des blessures et des dégâts matériels. De même, les accidents corporels sont susceptibles d'avoir causé des dégâts matériels. Finalement, très peu d'accidents ont occasionné des dégâts matériels seulement.

S'agissant de l'année, la majorité des accidents analysés ( $N = 506$ ) a eu lieu en 2010 (35.4%), suivis des années 2009 (24.1%), 2007 (21.1%) et 2008 (18.4%). Très peu

d'accidents survenus en 2006 (1%) font partie de l'échantillon. Le Tableau 1 montre un lien entre l'année au cours de laquelle les accidents sont survenus et leur gravité. En l'occurrence, les accidents survenus au cours de l'année 2008 sont plus mortels (46.7%) que ceux survenus en 2009 (43.6%), en 2010 (35.8%) et en 2007 (25.5%) ;  $\chi^2(8) = 49.53$ ;  $p < .001$ .

En ce qui concerne les mois, on note que les mois de mars (15.4%), de janvier (14.2) et de mai (12.1%) se révèlent être les mois au cours desquels les accidents ( $N = 521$ ) sont plus fréquents. Tandis qu'avril est le mois au cours duquel les accidents sont moins fréquents (2.5%). Cependant, on observe dans le Tableau 1 que les mois d'avril (58.3%) et de juillet (53.8%) sont les mois pendant lesquels on enregistre les accidents les plus mortels,  $\chi^2(22) = 60.52$ ;  $p < .001$ .

Lorsqu'on découpe le mois en trois périodes, on note que les accidents ( $N = 502$ ) sont plus fréquents en milieu du mois (46% entre le 11 et le 25 du mois) et en début du mois (35.1% entre le 1<sup>er</sup> et le 10 du mois) et peu fréquents à la fin du mois (18.9% entre le 26 et le 31 du mois). Il n'y a pas de lien entre la période du mois et la gravité des accidents.

Pour ce qui est du jour, on observe que les accidents ( $N = 287$ ) se produisent plus fréquemment les samedis (20.6%) et les vendredis (17.1%). Mais ceux survenus les dimanches (50%) et les lundis (42.9%) sont relativement les plus mortels,  $\chi^2(12) = 25.39$ ;  $p = .013$ . Ainsi, les accidents survenus au Cameroun sur la période de l'étude sont plus fréquents et mortels en fin de semaine.

S'agissant du créneau horaire, on note que les accidents ( $N = 512$ ) sont plus fréquents entre 14h et 17h (116 ; 22.7%) et entre 17h et 20h (22.3%). C'est moins le cas pendant les autres créneaux horaires : 20h-24h (76 ; 14.8%), 11h-14h (69 ; 13.5%), 0h-7h (57 ; 11.1%), 9h-11h (42 ; 8.2%) et 7h-9h (38 ; 7.4%). Il n'y a pas de lien significatif entre le créneau horaire et la gravité de l'accident. Ce qui revient à dire que la période de la journée allant de 14h à 20h se révèle comme étant la période au cours de laquelle les accidents sont plus fréquents sur les routes camerounaises entre 2006 et 2010.

Lorsqu'on découpe la journée en six périodes, on note que plus de la moitié des accidents surviennent en plein jour (59.7%). Mais, les accidents survenus dans la nuit sans éclairage public (16.3%) sont plus fréquents que ceux qui ont lieu lorsqu'il y a de l'éclairage public (3.9%) ou peu d'éclairage (8.3%). Les accidents qui se produisent à l'aube (4.1%) et au crépuscule (7.6%) sont plutôt peu fréquents.

**Tableau 1 : Analyse des accidents suivant l'année, le mois, le jour et la nature**

	Nature de l'accident			Total	$\chi^2$	p
	Matériel	Corporel	Mortel			
<b>Année</b>						
2006	0 (0)	5 (100)	0 (0)	5		
2007	31 (29.2)	48 (45.3)	27 (25.5)	106		
2008	7 (7.6)	42 (45.7)	43 ( <b>46.7</b> )	92	49.53	.000
2009	10 (8.5)	56 (47.9)	51 ( <b>43.6</b> )	117		
2010	11 (6.2)	102 (58.0)	63 (35.8)	176		
Total	59	253	184	496		
<b>Mois</b>						
Janvier	7 (9.6)	38 (52.1)	28 (38.4)	73		
Février	2 (8.0)	13 (52.0)	10 (40.0)	25		
Mars	4 (5.1)	45 (57.0)	30 (38.0)	79		
Avril	0 (0)	6 (46.2)	7 ( <b>53.8</b> )	13		
Mai	4 (6.6)	34 (55.7)	23 (37.7)	61		
Juin	3 (18.8)	6 (37.5)	7 (43.8)	16	60.52	.000
Juillet	9 (32.1)	4 (14.3)	15 ( <b>53.6</b> )	28		
Août	13 (39.4)	11 (33.3)	9 (27.3)	33		
Septembre	6 (12.0)	25 (50.0)	19 (38.0)	50		
Octobre	5 (10.9)	28 (60.9)	13 (23.8)	46		
Novembre	3 (7.9)	21 (55.3)	14 (36.8)	38		
Décembre	2 (4.1)	29 (59.2)	18 (36.7)	49		
Total	58	260	193	511		
<b>Période du mois</b>						
Du 1 <sup>er</sup> au 10 (début)	28 (16.1)	79 (45.4)	67 (38.5)	174		
Du 11 au 25 (milieu)	21 (9.2)	120 (52.6)	87(38.2)	228	6.32	.176
Du 26 au 31 (fin)	8 (8.8)	50 (54.9)	33 (36.3)	91		
Total	57	249	187	496		
<b>Jour de la semaine</b>						
Lundi	6 (17.1)	14 (40.0)	15 ( <b>42.9</b> )	35		
Mardi	2 (6.1)	25 (75.8)	6 (18.2)	33		
Mercredi	6 (23.1)	11 (42.3)	9 (34.6)	26		
Jeudi	10 (23.8)	21 (50.0)	11 (26.2)	42	25.39	.013
Vendredi	13 (26.5)	26 (53.1)	10 (20.4)	49		
Samedi	11 (19.3)	31 (54.4)	15 (26.3)	57		
Dimanche	2 (5.3)	17 (44.7)	19 ( <b>50.0</b> )	38		
Total	50	145	85	280		
<b>Période de la journée</b>						
Aube	2 (10.0)	13 (65.0)	5 (25.0)	20		
Plein jour	35 (12.4)	147 (51.9)	101 (35.7)	283		
Crépuscule	5 (13.9)	17 (47.2)	14 (38.9)	36		
Nuit éclairée	1 (5.6)	11 (61.1)	6 (33.3)	18	6.08	.80
Nuit moins éclairée	4 (10.0)	16 (40.0)	20 (50.0)	40		
Nuit sans éclairage	9 (11.5)	39 (50.0)	30 (38.5)	78		
Total	56	243	176	475		

*NB : Les nombres entre parenthèses sont les fréquences relatives d'accidents en fonction des critères de la première colonne et de la nature de l'accident.*

On ne note pas de lien significatif entre le moment de la journée et la gravité de l'accident. Ainsi, contrairement à ce qu'on peut penser, les accidents surviennent plus en plein jour que dans la nuit. De plus, les accidents qui surviennent dans la nuit ne sont pas significativement les plus mortels.

### ***Résumé de l'analyse des procès-verbaux suivant la nature, l'année, le mois et le jour de l'accident***

Sur la période de l'étude (2006-2010), les accidents analysés sont majoritairement corporels. De plus, ceux qui se sont produits en 2010, au cours de tous les mois de mars et de janvier, en milieu de mois, pendant les fins de semaine et en plein jour sont les plus fréquents. En outre, les accidents qui surviennent au cours des mois d'avril et de juillet ainsi que ceux qui ont lieu les dimanches sont les plus mortels. L'année 2008 apparaît comme étant l'année qui enregistre le plus d'accidents mortels. Enfin, contrairement à ce qu'on peut penser, les accidents surviennent plus fréquemment en plein jour et ceux qui surviennent la nuit ne sont pas significativement les plus mortels.

### ***B. Analyse des procès-verbaux suivant la localisation et le type de route***

Il s'agit ici d'analyser les accidents en fonction des régions, de leur situation de production par rapport aux agglomérations et des caractéristiques des routes sur lesquelles ceux-ci se sont produits (voir Tableau 2). Le Cameroun compte 10 régions à savoir le Littoral, le Centre, l'Ouest, le Nord-Ouest, le Sud-Ouest, le Sud, l'Est, l'Adamaoua, le Nord et l'Extrême-Nord. Dans les PV (N = 522), la majorité des accidents provient de la région du Littoral (34.3%) et du Centre (18.6%). L'effectif élevé dans ces deux régions s'explique par le grand nombre de PV avec auditions disponibles. Cela peut certainement être dû au nombre élevé des accidents dans ces régions qui abritent les deux villes les plus importantes du pays (Douala dans le Littoral et Yaoundé dans le Centre). Le reste des PV provient des régions de l'Ouest (8.8%), de l'Est (4.2%), du Nord (3.8%), du Nord-ouest (2.7%), du Sud (2.7%), du Sud-Ouest (2.5%), de l'Adamaoua (1.5%) et de l'Extrême-Nord (.2%). Le faible effectif dans les autres régions s'explique par le petit nombre de PV avec auditions disponibles pour ces régions. En outre, comme on peut le voir dans le Tableau 2, la gravité des accidents dépend des régions dans lesquels ils se sont produits,  $\chi^2(18) = 35.99$ ;  $p = .007$ . Notamment, les accidents sont relativement plus mortels dans les régions du Nord-Ouest (85.7%) et du Nord (55%). De plus, l'unique accident analysé dans la région de l'Extrême-Nord est mortel.

Pour ce qui est de la localité dans laquelle l'accident s'est produit, on note autant d'accidents ( $N = 476$ ) survenus à l'intérieur des agglomérations (50.4%) qu'en dehors (49.6%). Il n'y a pas de variation dans la gravité des accidents en fonction de la localité où ils se sont produits.

**Tableau 2 : Analyse des accidents suivant la région, la localité, les circonstances et la nature**

	Nature de l'accident			Total	$\chi^2$	p
	Matériel	Corporel	Mortel			
<b>Région dans laquelle les accidents se sont produits</b>						
Centre	15 (15.5)	43 (44.5)	39 (40.2)	97		
Littoral	27 (15,3)	92 (52,0)	58 (32,8)	177		
Ouest	2 (4,4)	28 (62,2)	15 (33,3)	45		
Nord	1 (5,0)	8 (40,0)	11 ( <b>55,0</b> )	20		
Extrême-Nord	0(0)	0 (0)	1 (100)	1		
Adamaoua	1(12,5)	4 (50,0)	3 (37.5)	8	35.99	.007
Sud	0 (0)	10 (76.9)	3 (23.1)	13		
Est	0 (0)	13 (59.1)	9 (40.9)	22		
Sud-Ouest	0 (0)	7 (53.8)	6 (46.2)	13		
Nord-Ouest	0 (0)	2 (14.3)	12 ( <b>85.7</b> )	14		
Total	46	207	157	410		
<b>Lieu de l'accident</b>						
En agglomération	29 (12.3)	111 (47.2)	95 (40.4)	235		
Hors agglomération	24 (10.3)	125 (53.9)	83 (35.8)	232	2.09	.35
Total	53	236	178	467		
<b>Circonstances atmosphériques de l'accident</b>						
Beau temps	41 (11.6)	182 (51.6)	130 (36.8)	353		
Pluie légère	7 (41.2)	7 (41.2)	3 (17.6)	17		
Pluie forte	0 (0)	3 (60)	2 ( <b>40</b> )	5		
Brouillard	0 (0)	4 (100)	0 (0)	4	24.84	.006
Tempête, vent fort	1 (33.3)	1 (33.3)	1 (33.3)	3		
Temps sombre	4 (5.4)	36 (48.6)	34 ( <b>45.9</b> )	74		
Total	53	233	170	456		

*NB : Les nombres entre parenthèses sont les fréquences relatives*

S'agissant du type de route, près des trois quarts de PV ( $N = 494$ ) portent sur des accidents qui ont eu lieu sur une route bitumée (67.7%), tandis qu'on en enregistre très peu sur les routes en terre (12.1%). Pour ce qui est du tracé en plan de la route, on note dans plus des trois quarts de PV que les accidents ont eu lieu sur une ligne droite (76.4%). De même, plus des trois quarts de PV analysés ( $N = 466$ ) présentent des accidents ayant eu lieu sur une route plate (81.1%). La quasi-totalité des PV porte sur les accidents ( $N = 511$ ) survenus sur une chaussée sèche (90%) et un peu plus de la moitié en dehors d'une intersection (52.4%).

Cependant, lorsqu'ils surviennent dans une intersection, il s'agit essentiellement des intersections sans signalisation (44.3%). Il n'y a pas de variation de la gravité des accidents selon les caractéristiques des routes sur lesquelles ils se sont produits. Outre les caractéristiques de la route, plus des trois quarts de PV portent sur des accidents ( $N = 466$ ) qui se sont produits quand il fait beau temps (77.7%). Mais les accidents qui ont lieu en temps sombre (45.9%) et sous une forte pluie (40%) sont relativement les plus mortels,  $\chi^2(10) = 24.84$ ;  $p = .006$ .

### ***Résumé de l'analyse des procès-verbaux suivant la localisation et le type de route sur lesquelles les accidents se sont produits***

Sur la période de l'étude, les accidents analysés sont plus fréquents dans les régions du Littoral et du Centre, mais les plus mortels sont enregistrés parmi ceux qui surviennent dans les régions du Nord-Ouest et du Nord. Ils se produisent autant en agglomération qu'en dehors des agglomérations. De plus, la majorité des accidents a lieu sur une route bitumée, plate et sèche, sur une ligne droite, en dehors d'une intersection et lorsqu'il fait beau temps. Cependant les accidents les plus mortels sont enregistrés parmi ceux qui se produisent en temps sombre et sous une forte pluie.

### ***C. Analyse des procès-verbaux suivant le nombre de véhicules impliqués, le type d'accident et le type de choc***

Lorsqu'on analyse les données suivant le nombre de véhicules, on note que la quasi-totalité des PV qui mentionnent ce critère ( $N = 364$ ), porte sur des accidents qui impliquent deux véhicules (56%) ou un seul véhicule (35.2%). De plus la gravité des accidents dépend du nombre de véhicules impliqués,  $\chi^2(10) = 28.69$ ;  $p = .001$ . On note relativement plus d'accidents mortels lorsqu'un seul véhicule est impliqué, que lorsque deux véhicules sont impliqués (voir Tableau 3). En effet, parmi les accidents qui impliquent un seul véhicule ( $N = 126$ ), plus de la moitié (53.2%) est mortel. Tandis que, parmi les accidents ( $N = 201$ ) dans lesquels deux véhicules sont impliqués, le tiers seulement (32.8%) est mortel.

En ce qui concerne les PV qui mentionnent le type d'accident ( $N = 521$ ), on note que les accidents du type véhicule *contre* moto (V/M, 17.7%), véhicule *contre* piéton (V/P, 17.5%), véhicule *contre* véhicule (V/V, 16.5%), véhicule seul (Vs, 12.3%) et véhicule *contre* camion (V/C, 10.4%) sont les plus fréquents. De plus, on note dans le Tableau 3 que la gravité dépend du type d'accident,  $\chi^2(28) = 107.45$ ;  $p < .001$ . Notamment, parmi les types d'accident les plus

fréquents mentionnés ci-dessus, les accidents de véhicule *contre* piéton sont les plus mortels (60.2%). Cependant, il faut aussi noter que malgré le peu de fréquence de certains types d'accidents, ceux-ci sont très souvent mortels lorsqu'ils se produisent. Il s'agit des accidents de véhicule *contre* bus (V/B, 63.6%), de moto seule (Ms, 62.5%), de moto *contre* camion (M/C, 60%), de moto *contre* moto (M/M, 58.6%), de moto *contre* cycliste (M/Cy, 50%) et de moto *contre* piéton (M/P, 50%).

**Tableau 3 : Analyse des accidents suivant le type de choc, le type d'accident, le nombre de véhicules impliqués et la nature**

	Nature de l'accident			Total	$\chi^2$	p
	Matériel	Corporel	Mortel			
<b>Nombre de véhicules impliqués</b>						
1	7 (5.6)	52 (41.3)	67 ( <b>53.2</b> )	126		
2	29 (14.4)	106 (52.7)	66 ( <b>32.8</b> )	201		
3	5 (26.3)	12 (63.2)	2 (10.5)	19		
4	0 (0)	5 (71.4)	2 (28.6)	7	28.69	.001
5	1 (33.3)	1 (33.3)	1 (33.3)	3		
6	0 (0)	0 (0)	1 (100)	1		
Total	42	176	139	357		
<b>Type d'accident</b>						
Véhicule vs piéton	1 (1.1)	34 (38.6)	53 ( <b>60.2</b> )	88		
Véhicule vs moto	3 (3.3)	64 (70.3)	24 (26.4)	91		
Véhicule seul	7 (10.9)	34 (53.1)	23 (35.9)	64		
Véhicule vs bus	1 (9.1)	3 (27.3)	7 ( <b>63.6</b> )	11		
Bus vs camion	2 (13.3)	10 (66.7)	3 (20.0)	15		
Moto vs camion	0 (0)	8 (40.0)	12 ( <b>60.0</b> )	20		
Véhicule vs obstacle	2 (28.6)	3 (42.9)	2 (28.6)	7		
Moto vs piéton	0 (0)	5 (50.0)	5 ( <b>50.0</b> )	10	107.45	.000
Bus vs moto	0 (0)	1 (100)	0 (0)	1		
Véhicule vs véhicule	21 (24.7)	45 (52.9)	19 (22.4)	85		
Véhicule vs camion	12 (23.1)	25 (48.1)	15 (28.8)	52		
Camion vs camion	10 (38.5)	10 (38.5)	6 (23.1)	26		
Moto vs moto	0 (0)	12 (41.4)	17 ( <b>58.6</b> )	29		
Moto seule	0 (0)	3 (37.5)	5 ( <b>62.5</b> )	8		
Moto vs cycliste	0 (0)	2 (50.0)	2 ( <b>50.0</b> )	4		
Total	59	259	193	511		
<b>Type de choc</b>						
Frontal	12 (5.9)	93 (45.8)	98 ( <b>48.3</b> )	203		
Latéral	16 (18.0)	52 (58.4)	21 (23.6)	89		
Arrière	18 (19.4)	52 (55.9)	23 (24.7)	93	32.77	.000
Dérapiage	9 (10.7)	42 (50.0)	33 ( <b>39.3</b> )	84		
Chute d'objet	2 (10.5)	7 (36.8)	10 ( <b>52.6</b> )	19		
Total	57	246	185	488		

*NB : Les nombres entre parenthèses sont les fréquences relatives*

A propos du type de choc mentionné dans les PV ( $N = 497$ ), on observe une prépondérance des accidents dans lesquels le choc est frontal (41.4%). Les chocs en arrière (19.1%), les chocs latéraux (18.3%) et les dérapages (17.1%) sont plutôt peu fréquents. De plus, les analyses montrent que la gravité des accidents dépend du type de choc,  $\chi^2(8) = 32.77$ ;  $p < .001$ . Notamment, les chocs frontaux sont les plus mortels (48.3%) suivis des dérapages (39.3%). Bien que les accidents survenus des suites d'autres types de choc (chutes d'objets, etc.) soient rares (4%), ils sont tout de même très mortels (52.6%).

### ***Résumé de l'analyse des procès-verbaux suivant le nombre de véhicules impliqués, le type d'accident et le type de choc***

La quasi-totalité des accidents impliquent deux véhicules ou un véhicule seul. Plus de la moitié des accidents impliquant un seul véhicule est mortel. De même, le tiers de ceux qui concernent deux véhicules est mortel. On observe également une prépondérance des accidents dans lesquels les véhicules sont confrontés aux motos, aux piétons, aux autres véhicules, aux camions ou sont seuls. Les accidents du type véhicule *contre* piéton sont les plus mortels. Bien que certains types d'accidents soient peu fréquents à l'instar des accidents de type, véhicule *contre* bus, moto seul, moto *contre* camion, moto *contre* moto, moto *contre* cycliste et moto *contre* piéton, il s'avère qu'ils sont également très mortels. Enfin, les accidents qui se produisent suite à un choc frontal sont les plus fréquents et les plus mortels.

A l'issue de cette partie, nous notons conformément à notre hypothèse (H1) que les accidents de la route au Cameroun, surviennent dans de bonnes conditions de conduite (route bitumée, plate et sèche, ligne droite, en dehors d'une intersection). De plus, ces accidents sont très souvent des collisions frontales entre des véhicules, entre un véhicule et une moto ou mettant aux prises un véhicule et un piéton.

#### **4.1.2. Analyse des conséquences des accidents de la route au Cameroun**

Nous analysons les conséquences sur le plan humain en termes du nombre de blessés légers et graves et du nombre de morts. Sur le plan matériel, nous nous contentons des catégories signalées dans les rapports à savoir la gravité des dégâts matériels (peu importants, importants, très importants). Sur le plan humain, les PV analysés ( $N = 522$ ) rapportent que les accidents ont fait plus de blessés graves ( $N = 239$  ;  $M = 2.63$  ;  $Min = 1$  ;  $Max = 23$ ) que de morts ( $N = 197$  ;  $M = 1.37$  ;  $Min = 1$  ;  $Max = 11$ ) et de blessés légers ( $N = 181$  ;  $M = 2.40$  ;  $Min = 1$  ;  $Max = 28$ ). Sur le plan matériel, il est indiqué dans les PV ( $N = 435$ ) que les



accidents ont occasionné des dégâts qui sont majoritairement très importants (40.5%) et accessoirement importants (34.5%) ou peu importants (24.6%). Ces résultats montrent que sur la période de l'étude, les accidents analysés ont fait plus de blessés graves et de morts que de blessés légers et ont occasionné de très importants dégâts matériels.

A partir des résultats d'analyse des causes objectives ci-dessus, on peut définir le profil type d'un accident de la route au Cameroun. Ainsi, un accident type au Cameroun est corporel et occasionne de très importants dégâts matériels. Il se produit au milieu du mois, en fin de semaine et en plein jour entre 14h et 17h. En plus, il a lieu sur une route bitumée, plate et sèche, sur une ligne droite, en dehors d'une intersection et lorsqu'il fait beau temps. Il s'agit essentiellement d'un accident qui survient des suites d'un choc frontal entre un véhicule et une moto, un véhicule et un piéton, un véhicule et un autre véhicule, un véhicule et un camion ou d'un accident de véhicule seul.

#### **4.2. Analyse des explications causales fournies dans les conclusions des gendarmes et les auditions des conducteurs**

Dans cette partie, nous analysons les explications que les gendarmes et les conducteurs fournissent pour les accidents en fonction des facteurs causaux. Ensuite nous croisons les explications des gendarmes avec celles des conducteurs. Ce croisement nous permet d'identifier les désaccords et les accords entre les agents du trafic (gendarmes) et les usagers de la route (conducteurs), sur la causalité des accidents routiers au Cameroun. Enfin, nous analysons la variation des explications causales en fonction de la gravité des accidents.

##### **4.2.1. Analyse des dimensions causales en fonction des analystes**

Rappelons que quatre grandes dimensions causales sont identifiées comme pouvant contribuer à la survenue d'un accident. Il s'agit du comportement des conducteurs, de l'environnement (intempéries, état de la route, etc.), du véhicule et du comportement des piétons. Chaque dimension comporte des causes qui lui sont liées. Par exemple, la dimension « comportement des conducteurs » comporte des causes comme « excès de vitesse », « imprudence des conducteurs », « dépassement dangereux », etc. Nous allons d'abord voir quelle place chacune des dimensions occupe dans les explications causales des gendarmes et des conducteurs. Puis, nous verrons la fréquence des causes dans chacune des dimensions causales.

### *A. Analyse des explications causales en fonction des dimensions causales*

Nous allons présenter ici les explications causales des gendarmes et des conducteurs en fonction des dimensions causales. Lorsqu'on aborde les explications causales par dimension causale, on note par rapport à l'ensemble des PV ( $N = 522$ ) que les gendarmes mentionnent le comportement des conducteurs pour expliquer l'accident dans 300 PV, soit 57.5% de conclusions de rapports d'auditions. Cela signifie qu'après le constat d'accident et les enquêtes des gendarmes, ces derniers mentionnent au moins une cause liée au comportement des conducteurs pour expliquer l'accident, dans plus de la moitié de leurs conclusions (voir Tableau 4). Les autres dimensions causales à savoir le véhicule (10.3%), le comportement des piétons (8%) et l'environnement (6.3%) sont peu mentionnés dans les conclusions des gendarmes. Cela revient à dire, conformément à nos attentes (H3), que selon les gendarmes, le comportement des conducteurs constitue la principale cause des accidents de la route au Cameroun.

S'agissant des conducteurs et dans l'ensemble des PV analysés ( $N = 522$ ), ces derniers mentionnent au moins une cause liée au comportement des conducteurs pour expliquer l'accident lors de l'audition, dans 214 PV, soit 41% des auditions (voir Tableau 4). Le facteur « comportement des conducteurs » vient en tête des facteurs causaux mentionnés par les conducteurs pour expliquer les accidents. Il faut préciser que les comportements mentionnés par les conducteurs ici, sont exclusivement ceux des autres conducteurs avec qui ils sont impliqués dans l'accident et non leur propre comportement. Les dimensions causales « véhicule » (10.7%), « environnement » (8.4%) et « comportement des piétons » (7.1%) sont mentionnés dans très peu d'auditions de conducteurs pour expliquer l'accident. Cela revient à dire que selon les conducteurs impliqués dans les accidents, le comportement des autres conducteurs constitue la principale cause des accidents routiers au Cameroun. Pour eux, les facteurs comme l'état de la route, l'état du véhicule, les intempéries et le comportement des piétons ne sont pas aussi importants que le comportement des conducteurs dans la survenue des accidents. Notons que lorsque les conducteurs mentionnent le comportement des autres conducteurs pour expliquer leur accident, ils confirment indirectement que leur propre comportement constitue un important facteur causal des accidents de la route au Cameroun, parce qu'ils sont eux-mêmes conducteurs.

**Tableau 4 : Explications causales en fonction des dimensions causales et des analystes**

<b>Dimensions causales</b>	<b>Gendarmes, N (%)</b>	<b>Conducteurs, N (%)</b>
Comportement des conducteurs	<b>300 (57.5)</b>	<b>214 (41)</b>
Environnement	<b>33 (6.3)</b>	<b>44 (8.4)</b>
Véhicule	<b>54 (10.3)</b>	<b>56 (10.7)</b>
Comportement des piétons	<b>42 (8)</b>	<b>37 (7.1)</b>

***B. Analyse des explications en fonction des causes évoquées dans les dimensions causales et des analystes***

Dans ce paragraphe, nous calculons la fréquence de chaque cause dans chaque dimension en fonction de l'analyste (gendarme ou conducteur). Cela nous permet de connaître les causes les plus caractéristiques de chaque facteur en fonction de la personne qui les évoque. Les résultats de cette analyse sont résumés dans le Tableau 5.

***Causes évoquées par les gendarmes pour expliquer les accidents***

Dans les PV (N = 300) où les gendarmes soulignent le comportement des conducteurs pour expliquer l'accident dans leurs conclusions, l'imprudence est mentionnée dans 145 PV et l'excès de vitesse l'est dans 130 PV. Ainsi ces deux causes sont présentes respectivement dans 48.3% et 43.3% des conclusions et viennent en tête des causes qui relèvent du comportement des conducteurs (voir Tableau 5). Elles sont suivies de loin par le manque de maîtrise de la conduite (20.3%) et les dépassements dangereux (20%). Les autres causes sont mentionnées dans très peu de conclusions de PV.

Bien que l'environnement soit très peu mis en exergue dans les conclusions des gendarmes comme étant une dimension causale critique des accidents de la route, on note néanmoins que dans les conclusions (N = 33) où cette dimension est soulignée par les gendarmes, certaines causes reviennent très souvent. Notamment, les cassis ou dos d'âne (24.2%), le relief trop accidenté (24.2%) et la pluie (21.2%) sont les causes que les gendarmes mentionnent le plus, lorsqu'ils présentent l'environnement comme étant un des facteurs ayant contribué à la survenue de l'accident. Les autres causes liées à l'environnement ne sont pas aussi fréquentes que ces trois premiers.

Pour ce qui est du véhicule, ce facteur est également peu mentionné dans les conclusions (N = 54) des gendarmes. Mais, lorsqu'il est souligné, il s'agit essentiellement des freins défectueux (40.7%) ou de l'éclatement de roue (35.1%). Enfin, l'imprudence des

piétons est la seule cause qui revient dans toutes les conclusions des gendarmes lorsque ces derniers soulignent le comportement des piétons dans leurs conclusions comme étant un facteur ayant contribué à la survenue de l'accident.

### *Causes évoquées par les conducteurs pour expliquer les accidents*

Nous avons vu que le comportement des conducteurs constitue le premier facteur mentionné par les conducteurs eux-mêmes pour expliquer les accidents. En effet, il est souligné dans beaucoup d'auditions (N = 214) des conducteurs. Les analyses montrent que parmi les causes relevant du comportement des conducteurs, l'imprudence (58.8%) vient en tête de celles qui sont davantage mentionnées dans ces auditions. Cette cause est suivie de l'excès de vitesse (36%), des dépassements dangereux (29%) et du manque de maîtrise de la conduite (15%). Les autres causes relevant du facteur « comportement des conducteurs » sont très peu mentionnées par les conducteurs.

Lorsqu'on aborde les auditions (N = 44) dans lesquelles les conducteurs soulignent le rôle causal de l'environnement, le relief accidenté (29.5%), la pluie (29.5%) et les cassis (22.7%) sont les causes environnementales les plus mentionnées. Par ailleurs, les freins défectueux (50%) et l'éclatement de roue (35.7%) sont les causes les plus fréquentes dans les auditions (N = 56) où les conducteurs mentionnent le véhicule comme un facteur causal des accidents. Enfin, l'imprudence des piétons est la seule cause mentionnée dans les auditions (N = 37) par les conducteurs, pour incriminer le comportement des piétons dans la survenue des accidents.

Ces résultats montrent que les conducteurs impliqués dans les accidents soulignent exclusivement le rôle causal du comportement des autres conducteurs, de l'état de la route, des intempéries, de l'état des véhicules et du comportement des piétons pour expliquer les accidents en ignorant leur propre rôle causal. Ainsi, conformément à nos attentes (H2), les conducteurs impliqués dans les accidents de la route au Cameroun ont tendance à présenter des réactions défensives lorsqu'ils sont invités à expliquer leur accident.

Nous venons de voir dans le point 3.2.1, l'importance des dimensions causales et des causes que les gendarmes et les conducteurs mentionnent pour expliquer les accidents. Afin de déceler les éventuels accords et/ou désaccords entre ces deux acteurs de la prévention des accidents routiers au Cameroun, nous allons analyser dans le paragraphe qui suit le lien entre leurs explications causales.

**Tableau 5 : Explication des accidents en fonction des causes et des analystes**

<b>Facteurs</b>	<b>Causes</b>	<b>Gendarmes</b>	<b>Conducteurs</b>
<b>Nombre de PV concernés par « comportement des conducteurs »</b>		<b>N = 300</b>	<b>N = 214</b>
<b>Comportements des conducteurs</b>	<b>Excès de vitesse</b>	<b>130 (43.3)</b>	<b>77 (36)</b>
	<b>Dépassement dangereux</b>	<b>60 (20)</b>	<b>62 (29)</b>
	<b>Imprudence conducteur</b>	<b>145 (48.3)</b>	<b>126 (58.8)</b>
	Conduite en état d'ébriété	20 (6.6)	10 (4.6)
	Surcharge	7 (2.3)	7 (3.2)
	Violation des feux	4 (1.3)	3 (1.4)
	<b>Manque de maîtrise</b>	<b>61 (20.3)</b>	<b>32 (15)</b>
	Agressivité	3 (1.0)	3 (1.4)
	Téléphone au volant	1 (.3)	0
	Non port de la ceinture	2 (.6)	1 (.4)
	Non port du casque	0	2 (.8)
	Fatigue	9 (3.0)	3 (1.4)
	Conduite sans permis	14 (4.6)	14 (6.5)
	Impatience	8 (2.6)	8 (3.7)
Stationnement dangereux	7 (2.3)	10 (4.6)	
<b>Nombre de PV concernés par « environnement »</b>		<b>N = 33</b>	<b>N = 44</b>
<b>Environnement</b>	<b>Pluie</b>	<b>7 (21.2)</b>	<b>13 (29.5)</b>
	Vent Brouillard	5 (15.1)	4 (9.0)
	Chaussée glissante	5 (15.1)	4 (9.0)
	Absence de panneaux	5 (15.1)	8 (18.0)
	Absence de feux	2 (6.0)	1 (2.2)
	Étroitesse de la chaussée	1 (3.0)	3 (6.8)
	Bouchons	2 (6.0)	3 (6.8)
	<b>Cassis ou dos d'âne</b>	<b>8 (24.2)</b>	<b>10 (22.7)</b>
	<b>Relief trop accidenté</b>	<b>8 (24.2)</b>	<b>13 (29.5)</b>
<b>Nombre de PV concernés par « véhicule »</b>		<b>N = 54</b>	<b>N = 56</b>
<b>Véhicule</b>	Dysfonctionnement feux	10 (18.5)	7 (12.5)
	Pneus usés	4 (7.4)	2 (3.7)
	<b>Eclatement de roue</b>	<b>19 (35.1)</b>	<b>20 (35.7)</b>
	<b>Freins défectueux</b>	<b>22 (40.7)</b>	<b>28 (50.0)</b>
<b>Nombre de PV concernés par « comportement piétons»</b>		<b>N = 42</b>	<b>N = 37</b>
<b>Comportements des piétons</b>	Imprudence des piétons	<b>42 (100.0)</b>	<b>37 (100.0)</b>
<b>Total des PV portant des explications causales</b>		<b>429</b>	<b>351</b>

#### **4.2.2. Lien entre les explications causales des gendarmes et celles des conducteurs**

Dans ce paragraphe, nous allons analyser le lien entre les dimensions causales mentionnées par les gendarmes dans leurs conclusions et celles qui ressortent des auditions des conducteurs. Le résumé des résultats de cette analyse peut être consulté dans le Tableau 6.

***A. Comparaison des explications des gendarmes avec celles des conducteurs sur le facteur « comportement des conducteurs »***

Lorsqu'on aborde le facteur causal « comportement des conducteurs », les analyses montrent que les explications des gendarmes dépendent de celles des conducteurs,  $\chi^2(1) = 21.92$ ;  $p < .001$ . Notamment, parmi les PV (N = 365) dans lesquels les gendarmes et les conducteurs mentionnent les comportements des conducteurs pour expliquer les accidents, un accord se dégage entre les deux acteurs dans un peu moins de la moitié de cas (n = 149) ; ce qui représente près du tiers des PV analysés. Des désaccords se dégagent dans plusieurs PV (n = 151) dans lesquels les gendarmes incriminent le comportement des conducteurs et curieusement dans d'autres (n = 65) où le rôle causal des conducteurs est mentionné par les conducteurs eux-mêmes. Cela revient à dire que le comportement des conducteurs est mentionné comme étant la cause de près des trois quart des accidents analysés ; un accord entre gendarmes et conducteurs se dégageant sur le tiers de ces accidents. En outre, le désaccord qui révèle que les conducteurs soulignent le rôle causal des autres conducteurs alors que les gendarmes trouvent que ce facteur n'est pour rien dans la survenue de l'accident, montre la tendance qu'ont les conducteurs à se rejeter prioritairement la faute en cas d'accidents.

***B. Comparaison des explications des gendarmes avec celles des conducteurs sur le facteur « environnement »***

S'agissant de la dimension causale « environnement », on note que les explications des gendarmes dépendent de celles des conducteurs,  $\chi^2(1) = 62.56$ ;  $p < .001$ . En l'occurrence, parmi les PV (N = 62) dans lesquels les gendarmes et les conducteurs mentionnent l'environnement (pluie, cassis, relief trop accidenté, etc.) pour expliquer les accidents, on note un accord entre les deux acteurs dans un quart des cas (n = 15). Des désaccords sur ce facteur se révèlent dans quelques conclusions des gendarmes (n = 18) et dans quelques auditions des conducteurs (n = 29), avec une tendance pour les conducteurs à mentionner davantage ce facteur pour expliquer les accidents, contrairement aux gendarmes.

**Tableau 6 : Lien entre les explications des conducteurs et celles des gendarmes sur les quatre facteurs causaux**

Gendarmes	Conducteurs			$\chi^2$	p
	NON	OUI	Total		
<b>Comportement des conducteurs</b>					
NON	157	<b>65</b>	222	21.92	.000
OUI	<b>151</b>	<b>149</b>	300		
Total	308	214	522		
<b>Environnement</b>					
NON	460	<b>29</b>	489	62.56	.000
OUI	<b>18</b>	<b>15</b>	33		
Total	478	44	522		
<b>Véhicule</b>					
NON	442	<b>26</b>	468	126.37	.000
OUI	<b>24</b>	<b>30</b>	54		
Total	466	56	522		
<b>Comportement des piétons</b>					
NON	469	<b>11</b>	480	208.4	.000
OUI	<b>16</b>	<b>26</b>	42		
Total	485	37	522		

*C. Comparaison des explications des gendarmes avec celles des conducteurs sur le facteur « véhicule »*

Les analyses montrent une relation de dépendance entre les explications des gendarmes et celles des conducteurs sur la dimension causale « véhicule »,  $\chi^2(1) = 126.3$ ;  $p < .001$ . En effet, parmi les PV (N = 80) dans lesquels les gendarmes et les conducteurs soulignent le rôle du véhicule pour expliquer l'accident, un accord se dégage dans plus du tiers (n = 30) des cas. Des désaccords se révèlent dans quelques auditions des conducteurs (n = 26) et dans quelques conclusions des gendarmes (n = 24). On note une tendance pour les conducteurs à souligner ce facteur (n = 56) un peu plus que ne le font les gendarmes (n = 54), pour expliquer les accidents (voir Tableau 6).

*D. Comparaison des explications causales des gendarmes avec celles des conducteurs sur le facteur « comportement des piétons »*

On note une relation de dépendance entre les explications causales des gendarmes et celles des conducteurs sur le facteur « comportements des piétons »,  $\chi^2(1) = 208.4$ ;  $p < .001$ . Notamment, les deux acteurs mentionnent les comportements des piétons dans un dixième seulement (N = 53) des PV analysés et s'accordent sur ce facteur dans plus de la moitié (n =

26) des cas. De très petits désaccords se dégagent de quelques conclusions des gendarmes (n = 16) et de quelques auditions des conducteurs (n = 11). Mais, on note une tendance pour les gendarmes et les conducteurs à s'accorder sur le comportement des piétons dans la survenue des accidents, même si ce facteur ne représente pas grand-chose à côté des comportements des conducteurs.

Au terme de l'analyse de la comparaison entre les explications causales des conducteurs et celles des gendarmes, un consensus se dégage entre les deux acteurs pour dire que les comportements des conducteurs constituent la principale cause des accidents routiers au Cameroun. Des désaccords entre gendarmes et conducteurs se révèlent dans un nombre non négligeable d'auditions où les conducteurs incriminent les comportements des autres conducteurs alors que les gendarmes trouvent que ce facteur n'est pour rien dans la survenue de l'accident. De même, on note un nombre important de PV où les gendarmes soulignent le rôle causal du comportement des conducteurs alors que ces derniers trouvent qu'ils n'y sont pour rien. Ajoutée au fait que les explications fournies par les conducteurs concernent exclusivement le comportement des autres conducteurs, cette observation peut traduire les réactions défensives qui caractérisent les conducteurs au Cameroun. Les gendarmes et les conducteurs s'accordent également sur le fait que les autres facteurs à l'instar de l'environnement, du véhicule et du comportement des piétons sont moins importants dans la causalité des accidents routiers. Cependant, les deux acteurs montrent de nouveaux désaccords sur tous ces facteurs ; des désaccords qui se révèlent très peu sur le rôle causal du comportement des piétons dans la survenue des accidents. Après avoir analysé les explications causales des conducteurs et des gendarmes, nous allons voir dans le paragraphe qui suit si celles-ci sont influencées par la gravité des accidents.

#### **4.2.3. Explications causales fournies par les gendarmes et par les conducteurs en fonction de la gravité des accidents**

Il s'agit ici de voir si les explications causales mentionnées dans le paragraphe précédent par les gendarmes et les conducteurs varient selon la gravité des accidents. On note que les gendarmes expliquent davantage les accidents corporels (52.2%) par le comportement des conducteurs que les accidents mortels (40.4%) et matériels, 7.4%) ;  $\chi^2(2) = 12.05$ ;  $p = .002$ . Par contre, le comportement des piétons est davantage mentionné dans des accidents mortels (55%) que dans des accidents corporels (42.5%) et matériels (2.5%) ;  $\chi^2(2) = 7.09$ ;  $p =$



.029. Il n'y a pas de variation des explications par l'environnement et par le véhicule en fonction de la gravité des accidents (voir Tableau 7).

**Tableau 7 : Explications causales des gendarmes en fonction de la gravité de l'accident**

Facteurs			Nature de l'accident			Total	$\chi^2$	p
			Matériel	Corporel	Mortel			
Comportement des conducteurs	NON	N	37	105	73	215	12.05	.002
		%	17,2	48,8	34,0	100,0		
	OUI	N	22	155	120	297		
		%	<b>7,4</b>	<b>52,2</b>	<b>40,4</b>	100,0		
Total		N	59	260	193	512		
Comportement des piétons	NON	N	58	243	171	472	7.09	.029
		%	12,3	51,5	36,2	100,0		
	OUI	N	1	17	22	40		
		%	<b>2,5</b>	<b>42,5</b>	<b>55,0</b>	100,0		
Total		N	59	260	193	512		

S'agissant des conducteurs, ces derniers expliquent davantage les accidents corporels (53.6%) par le comportement des autres conducteurs que les accidents mortels (28.4%) et matériels, 18% ;  $\chi^2(2) = 21.80$ ;  $p < .001$ . De même, les causes liées à l'environnement sont davantage incriminées lorsque les accidents sont corporels (42.9%) que lorsqu'ils sont matériels (31%) et mortels, 26.9% ;  $\chi^2(2) = 17.16$ ;  $p < .001$ . Mais, le comportement des piétons est davantage souligné par les conducteurs lorsque les accidents sont mortels (51.4%) que quand ils sont corporels, 48.6% ;  $\chi^2(2) = 6.60$ ;  $p = .037$ . Aucun conducteur ne mentionne le comportement du piéton pour expliquer un accident matériel (voir Tableau 8).

En un mot, les gendarmes expliquent plus les accidents corporels par le comportement inadapté des conducteurs que les accidents mortels et matériels. De même les conducteurs expliquent davantage les accidents corporels par le comportement des autres conducteurs que les accidents mortels et matériels. Cependant, gendarmes et conducteurs s'accordent pour incriminer le comportement des piétons davantage dans des accidents mortels que matériels et corporels.

**Tableau 8 : Explications causales des conducteurs en fonction de la nature de l'accident**

Facteurs			Nature de l'accident			Total	$\chi^2$	p
			Matériel	Corporel	Mortel			
Comportements des conducteurs	NON	N	21	147	133	301	21.80	.000
		%	7,0	48,8	44,2	100		
	OUI	N	38	113	60	211		
		%	<b>18,0</b>	<b>53,6</b>	<b>28,4</b>	100,0		
Total		N	59	260	193	512		
Environnement	NON	N	46	242	182	470	17.16	.000
		%	9,8	51,5	38,7	100,0		
	OUI	N	13	18	11	42		
		%	<b>31,0</b>	<b>42,9</b>	<b>26,2</b>	100,0		
Total		N	59	260	193	512		
Comportements des piétons	NON	N	59	242	174	475	6.60	.037
		%	12,4	50,9	36,6	100,0		
	OUI	N	0	18	19	37		
		%	<b>0,0</b>	<b>48,6</b>	<b>51,4</b>	100,0		
Total		N	59	260	193	512		

## 5. Discussion et conclusion de l'étude 1

### 5.1. Discussion

La présente étude apporte un éclairage sur les causes objectives des accidents routiers au Cameroun. Elle nous apprend que dans ce pays, les accidents routiers se produisent très souvent dans de bonnes conditions de conduite (routes bitumées et plates, ligne droite, chaussée sèche, beau temps, en dehors d'une intersection). Ces observations corroborent celles de Kouabenan (1996a), Kouabenan et Guyot (2004) qui ont observé que les accidents se produisent très souvent dans des conditions de trafic considérées comme étant moins risquées. Cela revient à dire que lorsque les conducteurs se retrouvent dans de bonnes conditions de conduite, ils semblent être moins vigilants. Cette baisse de vigilance semble

retarder leur réaction lorsqu'ils se font surprendre par un danger. C'est certainement la raison pour laquelle on note une fréquence élevée des accidents dans ces conditions.

Notre résultat peut être interprété en référence à la théorie de l'homéostasie du risque (Wilde, 1982). Cette théorie postule que le risque subjectif tend à s'ajuster aux changements des conditions externes de sécurité, c'est-à-dire que le degré de risque qu'un individu accepte de prendre tend à s'équilibrer en fonction des conditions extérieures de sécurité. La théorie de Wilde (1982) part du principe que, « *du fait de l'inévitable incertitude des résultats de toute action, l'esprit humain a appris à optimiser son degré d'éveil psychophysiologique. Un niveau trop bas d'éveil réduirait notre promptitude à réagir à une menace soudaine; un niveau trop haut épuiserait bientôt nos ressources nerveuses* » (Simonet & Wilde, 1997, p. 237). Ainsi, lorsque les conditions de trafic sont bonnes, la vigilance des conducteurs baisse alors que le risque objectif reste élevé, c'est-à-dire que le degré de risque acceptable par le conducteur augmente avec l'amélioration des conditions extérieures de sécurité. Dans ces conditions, ce dernier est moins prêt à réagir pour empêcher l'accident de se produire, lorsqu'il est confronté à un danger. Cela peut expliquer un de nos résultats qui indique qu'au Cameroun, les accidents se produisent très souvent suite à un choc frontal entre deux usagers de la route. Nous interprétons cette recrudescence des accidents dans un choc frontal par le fait qu'avec la baisse de vigilance dans de bonnes conditions de trafic, les conducteurs se feraient très souvent surprendre par un piéton, par le véhicule venant dans le sens contraire ou stationné et n'auraient pas la possibilité de réagir à temps pour empêcher le pire d'arriver. Ainsi, pour Simonet et Wilde (1997), améliorer les conditions de sécurité (installation des dispositifs de sécurité dans des véhicules, aménagement des infrastructures routières) peut avoir un revers si rien n'est fait pour agir sur le degré de risque acceptable par l'individu. En effet, en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents, on note le plus souvent des actions qui consistent à améliorer les conditions de sécurité. Or, plus les conditions extérieures de sécurité sont améliorées, plus les gens acceptent de prendre un degré de risque élevé. Ces auteurs proposent que le degré de risque qu'une personne accepte de prendre est l'élément le plus important sur lequel il faut agir pour réduire l'implication dans les accidents. Pour eux, agir sur le risque perçu et sur le degré de risque acceptable, doit accompagner l'amélioration des conditions extérieures de sécurité pour espérer des résultats efficaces et durables.

En outre, le résultat selon lequel les accidents impliquant un véhicule et un piéton sont les plus mortels, peut être révélateur de deux choses. La première c'est que les piétons se présentent comme étant une catégorie d'usagers de la route les plus vulnérables au Cameroun.

La deuxième chose, c'est qu'à l'instar des conducteurs, les piétons ne semblent pas être à l'abri d'une baisse de vigilance sur les routes ; ce qui leur est le plus souvent fatal. Cette baisse de vigilance peut aussi s'expliquer par le biais de sur-confiance ou de supériorité qu'on retrouve dans des études dans le domaine de la circulation routière (Finn & Bragg, 1986 ; Matthews & Moran, 1986 ; Svenson, 1981). Par exemple, un grand nombre de conducteurs se disent plus habiles et respectueux des règles de la circulation que les autres conducteurs en général (Delhomme, 1991). Le fait de s'estimer plus habile que les autres peut pousser les conducteurs à accepter un degré de risque trop élevé et à s'y engager le plus souvent, surtout lorsque les conditions de trafic paraissent moins risquées.

Un autre facteur susceptible d'avoir des revers défavorables pour la sécurité, ce sont les mesures répressives. Un des résultats de la présente étude montre que les mois qui suivent la période de fin d'année (janvier, mars) enregistrent les plus forts taux d'accidents. Au Cameroun, la période de fin d'année est marquée par la traditionnelle campagne nationale de prévention routière. Cette campagne consiste très souvent en un durcissement des mesures répressives, caractérisées par la multiplication des contrôles routiers pour dissuader les conducteurs à adopter des comportements infractionnistes. Or, le principe de la peur du gendarme qui sous-tend cette action répressive montre ses limites à long terme sur la modification des comportements à risque (Pérez-Díaz, 2003). Par exemple, en fin d'année 2007, la gendarmerie nationale du Cameroun a mis en place une phase expérimentale d'utilisation de radars de contrôle de vitesse et d'alcootests. Cette phase expérimentale était accompagnée d'une opération (« GAP 2007 ») qui consistait à appuyer les unités de gendarmerie le long des axes routiers par les moyens aériens (Secrétariat d'Etat à la Défense chargé de la gendarmerie [SED, 2009]). Nos résultats montrent des accidents moins fréquents en 2008 (18.4%) qu'en 2007 (21.1%), même si les statistiques ne sont pas exhaustives. Cela peut probablement être expliqué par ce durcissement des mesures répressives en 2007. Cependant, cet effet aura été de court terme étant donné qu'on note une remontée du taux d'accidents en 2009 (24.1%) et en 2010 (35.4%). On peut questionner l'efficacité d'une action répressive intense et sporadique sur la modification effective des comportements infractionnistes à long terme. De plus, la multiplication des contrôles routiers renchérit le coût du transport du fait du racket des usagers de la route par les agents de sécurité au Cameroun (Rochon & Kendel, 2008). Cela peut constituer une grande frustration pour les conducteurs susceptible de favoriser directement ou indirectement des comportements insécuritaires. Par exemple, il est possible que les conducteurs se retiennent le temps de la présence massive des

gendarmes sur les routes et reprennent de nouveau leurs comportements infractionnistes lorsque les contrôles routiers sont allégés.

Sur un autre plan, on note que les accidents sont plus fréquents en plein jour et que ceux survenus dans la nuit ne sont pas significativement plus mortels. Ce résultat peut aussi être interprété à partir de la théorie de l'homéostasie du risque (Wilde, 1982). Notamment, la nuit étant par essence dangereuse, il est possible que les conducteurs redoublent de vigilance pendant la nuit et qu'ils soient davantage prêts à réagir face à un danger. C'est ce qui peut probablement expliquer qu'il y ait peu d'accidents la nuit. Cela peut aussi s'expliquer par le fait que le trafic est moins dense pendant la nuit qu'en journée. Quoique les accidents survenus dans la nuit ne soient pas significativement plus mortels que ceux survenus en plein jour, leur nombre reste tout de même important. Les accidents mortels survenus dans la nuit suscitent généralement un choc dans l'opinion au Cameroun, renforcé par une hypermédiatisation. Or, on sait que l'hypermédiatisation d'un risque peut contribuer à sa surévaluation (Neto, Lazreg & Mullet, 2006). L'hypermédiatisation des accidents mortels survenus dans la nuit peut favoriser la perception de la nuit comme étant le moment de la journée le plus meurtrier sur les routes. Cette perception biaisée peut conduire à la mise en place des mesures de prévention des accidents qui visent à limiter le trafic routier pendant la nuit. C'est certainement cela qui est à l'origine d'une mesure de prévention prise par les pouvoirs publics au Cameroun en juin 2011, et qui a été levée aussitôt. En effet, à la suite de quelques accidents mortels de grandes ampleurs, survenus entre les grandes villes du Cameroun (Douala, Yaoundé, Bafoussam) pendant la nuit, les pouvoirs publics ont décidé de suspendre les voyages de nuit (Ngo, 2011). Cette mesure impopulaire a été levée aussitôt du fait de son impact sur les échanges économiques (Njoya, 2011). La mesure prise et aussitôt levée traduit les tergiversations des pouvoirs publics, qui ne savent plus à quel saint se vouer face au phénomène des accidents de la route au Cameroun.

Par ailleurs, le fait que les accidents qui impliquent les motocyclistes (moto seul, Moto contre camion, moto contre moto, moto contre cycliste, moto contre piéton) sont les plus mortels, montre que ces derniers constituent une catégorie particulière d'usagers de la route au Cameroun. Il semble que dans certaines grandes villes, on associe la montée de l'insécurité routière aux motocyclistes (mototaxi). Les motocyclistes se présentent comme étant une catégorie vulnérable d'usagers de la route au Cameroun. Pourtant, ils sont devenus des acteurs incontournables depuis 1994 dans le système de transport urbain et rural au Cameroun (Sadou, 2005). Il s'avère nécessaire de mener une étude sur cette catégorie d'usagers de la route pour connaître leur manière de gérer les risques au quotidien.

Enfin, l'étude que nous présentons dans ce chapitre révèle qu'on enregistre davantage d'accidents avec de très importants dégâts matériels qu'avec de légers dégâts matériels. L'importance des dégâts matériels dans les accidents engendre certainement d'énormes coûts pour les réparer. Ce résultat peut expliquer le coût de plus en plus élevé de la réparation des dommages dus aux accidents de la route au Cameroun (plus de 32 millions d'euros en 2008 et près de 100 millions d'euros en 2010). Outre les dommages matériels, les accidents qui produisent de très importants dégâts matériels occasionnent certainement des blessures graves qui sont à l'origine de la morbidité (peu connue) liée aux accidents de la route. Certaines personnes gravement blessées dans les accidents de la circulation au Cameroun, restent handicapées toute leur vie. Une situation qui entraîne d'énormes souffrances psychologiques tant pour eux-mêmes que pour leurs proches. Au-delà des causes objectives des accidents de la route, plusieurs résultats présentent les explications que les conducteurs et les gendarmes fournissent pour les accidents routiers.

La présente étude 1 révèle qu'au Cameroun, les conducteurs impliqués dans des accidents expliquent leur accident exclusivement par des causes qui leur sont externes. En l'occurrence, ils soulignent prioritairement les comportements des autres conducteurs et accessoirement l'environnement (état de la route, les intempéries), le véhicule ou les comportements des piétons pour expliquer leur accident. Il n'apparaît nulle part une explication causale dans laquelle un conducteur mentionne une cause liée à son propre comportement pour expliquer son accident. Ce résultat va dans le sens de ceux de Kouabenan (1990), Kouabenan et Guyot (2004), Botrel et al. (2005). Par exemple, Kouabenan et Guyot notent dans leur étude sur les accidents de piétons que les conducteurs attribuent la cause de l'accident exclusivement aux piétons en ignorant leur rôle causal. Botrel et al. (2005) observent que les conducteurs directement impliqués dans l'accident ont tendance à expliquer celui-ci par des facteurs les mettant hors de cause. Cette série de résultats traduit les biais défensifs très souvent observés dans des études (Shaw & McMartin, 1977, Walster, 1966 ; Shaver, 1970 ; Kouabenan et al. 2001). Notamment, lorsqu'une personne est appelée à expliquer un accident dans lequel elle est impliquée ou celui d'une victime qui lui est proche, elle tend à fournir des explications qui la disculpent. Walster (1966) propose que cette manière défensive d'expliquer les accidents, est davantage motivée par un souci de protection de l'estime de soi ou par l'évitement du blâme que par une réelle intention de culpabiliser autrui. L'hypothèse de Walster trouve tout son sens ici, d'autant plus que les explications des conducteurs sont extraites des auditions destinées à la justice. Cela signifie que ces rapports ont pour but d'aider à désigner le coupable et à établir les responsabilités dans la réparation

des dommages causés par l'accident. En d'autres termes, de nombreux rapports d'accidents peuvent contenir des informations biaisées sur la causalité des accidents ; tout dépend de leur destination finale. Mais ces informations, bien que biaisées sont importantes parce qu'elles renseignent sur la manière dont les personnes impliquées dans les accidents voient la causalité de ceux-ci et peuvent traduire des conflits entre les différents acteurs dans la mise en œuvre des mesures de sécurité. Ainsi, les procès-verbaux révèlent des explications causales différentes selon que l'analyste est un gendarme ou un conducteur.

En effet, l'étude décrite ici montre que les conducteurs et les gendarmes s'accordent pour dire que les comportements des conducteurs constituent la principale cause des accidents routiers au Cameroun. Malgré ce consensus, des désaccords se révèlent dans certains procès-verbaux. Un des désaccords met en exergue la tendance pour les conducteurs impliqués dans l'accident à incriminer les autres conducteurs alors que les gendarmes trouvent que le comportement des conducteurs n'est pour rien dans la survenue de l'accident. La tendance pour les conducteurs à incriminer absolument les autres conducteurs peut avoir deux explications. La première que nous avons déjà mentionnée, c'est la tendance à éviter d'être blâmé. La deuxième explication qui nous semble la plus plausible, c'est qu'après l'accident le conducteur peut être très préoccupé par les dommages à réparer. Cette préoccupation est susceptible de l'amener à trouver absolument un coupable qui paiera les dommages ; c'est ce qui peut le pousser à incriminer les autres conducteurs avec qui il est impliqué dans l'accident, même quand ils n'y sont pour rien. Cependant, en mettant en exergue les comportements des autres conducteurs comme étant la première cause des accidents, les conducteurs reconnaissent implicitement ou indirectement leur propre rôle causal dans la survenue des accidents routiers au Cameroun. Cet aveu voilé peut être interprété comme un appel à l'aide et peut traduire la disponibilité de ces derniers à se soumettre à des formations en vue de renforcer leurs capacités. Cela peut également traduire leur disponibilité à appliquer des mesures de prévention s'ils les trouvent pertinentes, d'où la nécessité de les associer à leur définition.

## **5.2. Conclusion**

Pour conclure, malgré les statistiques qui ne reflètent certainement pas la réalité du phénomène, la présente étude 1 nous donne une vue de l'étiologie des accidents routiers au Cameroun. Les résultats permettent de tirer des leçons nécessaires à leur prévention. Ainsi, l'aménagement et l'amélioration des routes, le renforcement des dispositifs de sécurité sur les

véhicules sont des mesures de prévention nécessaires. Mais, pour être efficaces, elles doivent être accompagnées par des mesures qui agissent sur le degré de risque acceptable par les conducteurs. En effet, une amélioration des conditions de sécurité sans une action véritablement orientée vers les comportements, peut avoir des revers défavorables pour la sécurité. Par exemple, afin de prévenir efficacement les accidents qui surviennent au cours des voyages de nuit, il est important d'améliorer l'état des véhicules et des routes. Mais cette action peut s'avérer inefficace si on ne prend pas en compte la représentation du risque qu'ont les différents acteurs (conducteurs, patrons d'agences de voyages, gendarmes, policiers, passagers) des voyages de nuit, ainsi que leur point de vue sur ce qu'il faut faire pour les prévenir. En s'appuyant sur ces représentations, on peut définir des mesures de prévention acceptées de tous, susceptibles d'amener chaque acteur à s'impliquer personnellement dans la prévention des accidents. Les patrons d'agence de voyage peuvent par exemple investir dans la formation des conducteurs sur les questions de prévention des accidents routiers.

En outre, il serait important de revoir la forme actuelle des contrôles routiers au Cameroun, afin d'amener cette action à servir effectivement de moyen de prévention des accidents routiers. Notamment, les contrôles routiers devraient cibler des comportements infractionnistes qui se révèlent dans la présente étude, comme étant des causes critiques des accidents routiers (excès de vitesse, dépassement dangereux, manque de maîtrise de la conduite, stationnement dangereux, etc.) et avoir pour but de dissuader les conducteurs de les adopter. Un renforcement et une multiplication des mesures répressives sporadiques et non ciblées peuvent favoriser par la suite une recrudescence des comportements insécuritaires. De plus, qu'ils soient ciblés, permanents ou non, les contrôles routiers semblent pervertis au Cameroun par le phénomène de la corruption. C'est la raison pour laquelle, nous pensons qu'il serait nécessaire de les alléger et de les orienter davantage vers des comportements bien ciblés. En plus, la lutte contre toutes les formes de corruption qui entourent ces contrôles est suggérée afin de réduire la frustration des conducteurs rackettés et redonner du sens au gendarme dont la peur fonde le principe même des contrôles routiers.

Les actions de prévention visant le changement des comportements évoquées plus haut concernent autant les conducteurs que les piétons et les motocyclistes. Ces deux dernières catégories d'usagers de la route sont les plus visées par les accidents mortels et méritent une attention particulière. Dans un pays où la marche à pied est un moyen de déplacement utilisé par la majeure partie de la population, où le mode de déplacement par la moto s'est imposé dans les transports en commun, les campagnes de prévention routière gagneraient à être ciblées. Trois cibles des campagnes spécifiques de prévention routière se dégagent de cette



étude : les conducteurs, les piétons et les motocyclistes. Quelle que soit la cible, une campagne de prévention ne saurait être efficace si elle ne repose pas sur des mesures acceptées de tous et sans une bonne communication entre les préventeurs et les usagers concernés. Et pour mieux communiquer, préventeurs et usagers devraient s'accorder sur ce qui est risqué et ce qui ne l'est pas.

Comprendre la conception de la causalité des accidents par les différents acteurs s'avère un préalable pouvant garantir l'efficacité des actions de prévention. La présente étude nous apprend que l'excès de vitesse, l'imprudence des conducteurs, les dépassements dangereux et le manque de maîtrise sont quelques causes critiques des accidents routiers au Cameroun. Afin d'amener les conducteurs à changer ces comportements, la répression seule ne suffit pas, encore faut-il qu'elle soit dissuasive et non une répression pour racketter les conducteurs. Des techniques de persuasion qu'on peut mettre en œuvre au cours des formations, des recyclages et des séances de Retour d'Expérience (REX), peuvent s'avérer plus efficaces pour amener les conducteurs à adopter des comportements recommandés sur les routes. Par exemple, l'analyse d'un accident réel au cours d'un REX est une occasion qui permet aux personnes impliquées ou non dans l'accident analysé, de confronter leurs points de vue sur la causalité de l'accident en question et sur la manière de le prévenir. Au sortir d'un REX, les conflits peuvent être apaisés autour des mesures de prévention et chaque participant enrichit sa conception de la causalité des accidents et de leur prévention. Ainsi, il y a de fortes chances qu'il applique plus aisément les mesures de prévention qu'il a contribué à définir, et s'engage facilement dans des comportements sûrs sans pression extérieure. Enfin, des actions formatrices devraient être orientées vers les piétons qui se présentent comme étant une catégorie d'usagers de la route vulnérable au Cameroun. Les techniques persuasives offrent également des précieux instruments qui peuvent servir dans les institutions sociales à éduquer les piétons sur la sécurité routière. A ce propos, les écoles, les associations, les églises sont des lieux où les piétons peuvent bénéficier d'une éducation à la sécurité routière auprès de personnes dotées d'une légitimité avérée (enseignants, prédicateurs, etc.).

Au-delà de quelques explications causales fournies dans cette étude, il serait intéressant de comprendre comment les usagers de la route dans l'ensemble (conducteurs, piétons, gendarmes, policiers, patrons des conducteurs, opérateurs économiques du secteur des transports, agents d'assurance) perçoivent les risques routiers et expliquent les accidents. En effet, nous avons vu qu'une action de prévention efficace repose sur la prise en compte du point de vue de tous les acteurs concernés. Or, l'étude que nous venons de présenter nous donne le point de vue des gendarmes et des conducteurs seulement, sur la causalité des

accidents. Il serait intéressant de savoir comment ces explications, élargies à d'autres acteurs peuvent affecter les comportements des Camerounais sur les routes. En outre, nous proposons de savoir comment les croyances de tous ces acteurs peuvent affecter leurs explications causales et leur attitude vis-à-vis des mesures de prévention. Ces questionnements font l'objet de la suite des études de cette thèse.

## **Chapitre 7 : Effet des croyances sur l'explication des accidents et sur les comportements de sécurité (Etude 2)**

---

### **Introduction**

Les études psychologiques s'intéressent de plus en plus à l'explication des accidents comme un processus pouvant permettre de comprendre les comportements individuels face aux risques (Kouabenan, 1999 ; Kouabenan, Cadet, Herman & Munos-Sastre, 2006 ; Gonçalves, Da Silva, Lima & Melia, 2008 ; Gyekye & Salminen, 2004 ; Eklöf & Törner, 2005 ; Norenzayan & Lee, 2010). L'essentiel de ces travaux fondés sur les théories de l'attribution causale, montre que les explications causales fournies pour les accidents sont sujettes à des biais de diverses sources. Les croyances et les valeurs culturelles semblent constituer une source importante de ces biais du fait de la complexité et de l'incertitude qui caractérisent l'accident à expliquer (Kouabenan, 2007). La présente étude vise à comprendre : (a) quels effets les croyances et les valeurs culturelles peuvent avoir sur les explications que les usagers de la route fournissent pour les accidents ? (b) comment ces explications peuvent influencer leurs comportements face au risque ? (c) comment les croyances et les valeurs culturelles peuvent affecter directement les comportements de sécurité ?

### **1. Problématique et hypothèses de l'étude.**

#### **1.1. Problématique**

Nous avons vu dans le chapitre 1 que le phénomène des accidents routiers au Cameroun est préoccupant par ses conséquences sur le plan socioéconomique et psychologique. Face à ce phénomène qui prend de l'ampleur, il est étonnant que les Camerounais soient indifférents aux mesures de prévention qui leur sont proposées. Cette indifférence se traduit par le fait qu'ils contournent les mesures par divers subterfuges. Cela peut être dû au fait qu'ils ne sont pas d'accord avec ces mesures qui reposent certainement sur une causalité des accidents qui ne coïncide pas avec la leur. En s'inspirant de Kouabenan (1999), nous pensons que chaque individu a sa propre idée de la causalité des accidents, et de cette idée découle sa propre conception de ce qu'il faut faire pour s'en prémunir. La connaissance de cette conception de la causalité nous semble importante car, comme l'affirme

Kelley (1972), l'individu réagit en fonction des inférences causales qu'il fait. Ainsi, pour comprendre les comportements des Camerounais sur les routes, il nous semble important de savoir comment ils expliquent les accidents. A ce propos, l'approche de l'explication causale naïve de l'accident préconisée par Kouabenan (1999) propose une voie d'analyse qui nous intéresse ici.

Dans la présente étude 2, nous abordons les explications causales que les Camerounais fournissent pour les accidents et leurs comportements sur les routes. Nous avons vu dans le chapitre 4 que le processus d'explication causale repose sur les croyances dont quatre formes nous intéressent ici. Ainsi, nous portons notre attention sur les croyances fatalistes des Camerounais, les croyances en leur capacité à affronter les risques, leurs croyances au contrôle divin et sur l'adhésion à leurs croyances et valeurs culturelles de leur société, comme étant des facteurs pouvant permettre de comprendre leur vision de la causalité des accidents et leurs comportements.

Etant donné que les mesures prises pour réduire l'ampleur du phénomène des accidents routiers au Cameroun peinent à produire des effets, les usagers de la route peuvent finir par croire que c'est une fatalité. Des études montrent d'ailleurs que la représentation ou la conception ancienne de l'accident comme un phénomène dû au hasard a évolué avec le temps, mais reste d'actualité (Haddon, Suchman & Klein, 1964 ; Quinot, 1979 ; Goguelin, 1996 ; Cuny, 1992). Cette conception fataliste de l'accident peut conduire à des comportements inadaptés sur les routes. En effet, il a été montré que les usagers de la route fatalistes se distinguent par des explications causales qui expriment un certain manque de contrôle sur les événements et tendent à prendre plus de risques que les non fatalistes (Kouabenan, 1998). Par conséquent, nous pouvons chercher à comprendre comment le fatalisme peut affecter l'explication que les Camerounais fournissent pour les accidents. Cependant, des croyances fatalistes aux comportements de sécurité, le rôle des explications causales reste à élucider. Il est intéressant de voir comment les croyances fatalistes peuvent affecter les explications causales et comment ces dernières à leur tour influencent les comportements sur les routes. De plus, nous voulons savoir si les explications causales médiatisent l'effet des croyances fatalistes sur les comportements. On sait aussi que des études montrent une corrélation positive entre l'implication dans les accidents et le fatalisme (Peltzer & Renner, 2003). Ainsi, il peut être intéressant de savoir l'effet combiné de l'expérience d'accidents et du fatalisme sur l'explication des accidents et sur les comportements face aux risques.

A l'inverse du fatalisme, le contexte très accidentogène du trafic peut pousser certaines personnes à surestimer leur aptitude à faire face aux risques, étant donné qu'elles réussissent à s'en sortir dans un tel contexte au quotidien. Cela nous pousse à penser qu'il peut être important d'étudier les croyances de contrôle des Camerounais. Dans le domaine de la circulation routière, l'optimisme comparatif par exemple est une croyance de contrôle qui semble inciter les gens à croire qu'ils sont à l'abri d'infortunes sur les routes (Causse, Delhomme & Kouabenan, 2005b). Or, se percevoir comme étant à l'abri d'infortunes peut être transposé à autrui. La conséquence de cette transposition est la perception de ce dernier comme étant responsable de ses infortunes parce qu'on ne comprendrait pas qu'il ne puisse rien faire pour les éviter (Hoorens, 1994). Dans cette étude 2, nous nous intéressons aux croyances de contrôle sous deux angles, à savoir la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD) et l'optimisme comparatif (OC). Nous nous proposons de comprendre comment varient les explications causales des accidents et les comportements des Camerounais en fonction de ces deux croyances de contrôle. De plus, nous voulons savoir comment ces deux variables affectent les comportements et si leur effet est médiatisé par les explications causales.

En outre, on ne sait presque rien du rôle des croyances au contrôle divin sur l'explication des accidents. La littérature abonde sur l'effet positif des croyances religieuses sur plusieurs comportements de santé. Notamment, les croyances religieuses semblent renforcer l'auto-efficacité et favoriser l'adaptation des patients atteints de cancer à leur maladie (Howsepian & Merluzzi, 2009), réduire les comportements à risque chez les adolescents en institution (Scott, Munson, Mcmillen & Ollie, 2006), freiner l'engagement dans des actes de délinquance chez les jeunes (Desmond, Soper, Purpura & Smith, 2009), décourager les jeunes à s'engager dans des comportements sexuels précoces (Helm, McBride, Knox & Zusman, 2009) et dans des comportements sexuels à risque (Goggin, Malcarne, Murray, Metcalf, & Wallston, 2007). Bien que toutes ces études s'accordent sur le fait que la croyance en la toute puissance de Dieu décourage l'engagement dans des comportements de santé risqués ou renforce la capacité perçue à faire face à une maladie chronique, il est à craindre qu'elle ne produise pas le même effet sur les comportements de sécurité routière. En effet, croire que Dieu est une entité omnipotente qui contrôle les situations de trafic dangereuses peut décourager tout effort de s'en prémunir, étant donné qu'aucune action humaine ne peut s'opposer à la volonté de Dieu. De plus, ces études abordent Dieu sous l'angle des pratiques de certaines religions, pourtant la croyance en Dieu ne s'inscrit pas forcément dans le cadre d'une doctrine religieuse conventionnée. Ainsi, dans un contexte où

Dieu occupe une place importante dans la vie des populations, il est intéressant de comprendre comment les Camerounais expliquent les accidents et se comportent sur les routes en fonction de leurs croyances au contrôle divin sur les accidents.

Enfin, il semble qu'en Afrique, *«la mort, même accidentelle, et particulièrement la mort d'une personne importante, n'est jamais accidentelle. Quelqu'un quelque part (ou les dieux) lui voulai(ent) du mal »* (Kouabenan, 1999, p.53). Cela semble se refléter dans les traditions culturelles Bantous du Cameroun à travers les rites d'explication causale d'un décès lors des obsèques. La culture constitue alors une source éventuelle de biais dans l'explication des accidents (Kouabenan, 1999). Très peu de recherches se sont intéressées au lien entre le système de valeurs culturelles et l'explication des accidents. Les travaux connus sur la culture se focalisent le plus souvent sur les différences raciales ou ethniques (Helweg-Larsen & Nielsen, 2009 ; Gierlach, Belsher, & Beutler, 2010 ; Norenzayan & Lee, 2010 ; Choi et al. 2003 ; Choi, Nisbett & Norenzayan, 1999). Or, il est possible d'avoir des variations dans la manière d'expliquer les accidents et de se comporter au sein d'un même groupe culturel. Le Cameroun est un pays dans lequel on trouve des traditions culturelles et diverses pratiques qui les caractérisent. Il paraît alors intéressant de chercher à comprendre comment ces diverses croyances et valeurs culturelles peuvent affecter la manière d'expliquer les accidents et les comportements sur les routes. Certaines pratiques culturelles à l'instar du rite de passage à l'âge adulte par exemple, peuvent valoriser le risque et inciter les personnes qui y adhèrent à négliger certaines précautions élémentaires.

## **1.2. Hypothèses de l'étude**

Pour faire le lien avec ce qui précède et à la suite de Kouabenan (1998), les individus qui croient en l'inévitabilité des accidents peuvent ne pas trouver l'utilité de se prémunir des accidents parce qu'on ne peut pas contrôler son sort. Dans ces conditions, nous sommes d'accord avec Kouabenan que les croyances fatalistes peuvent inciter les Camerounais à expliquer les accidents par des causes hors de leur contrôle et à négliger les mesures de protection. Ainsi, nous nous attendons à des explications causales davantage externes non contrôlables lorsque les usagers de la route sont fatalistes (H1). De plus, nous faisons l'hypothèse qu'expliquer les accidents par des causes externes et non contrôlables va inciter les individus à adopter des comportements insécuritaires (H2). Par ailleurs, étant donné que les conducteurs eux-mêmes confirment que les comportements des conducteurs est la première cause des accidents comme nous l'avons vu dans l'étude 1, nous faisons l'hypothèse

des comportements sécuritaires lorsque les accidents sont expliqués par des causes internes aux conducteurs (H3). De même, nous nous attendons à des comportements insécuritaires lorsque les individus ont des croyances fatalistes (H4). Nous faisons ensuite l'hypothèse que l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité sera médiatisé par les explications causales (H5). Enfin, nous faisons l'hypothèse d'une interaction entre l'expérience d'accidents graves en tant que victimes et les croyances fatalistes, sur les explications causales et sur les comportements de sécurité (H6).

En outre, des études montrent que les individus internes sont très souvent optimistes et transposent leur internalité sur autrui pour expliquer l'accident de ce dernier (Hoorens, 1994 ; Sosis, 1974). Cela suggère que l'optimisme comparatif (OC) et la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD) peuvent inciter les usagers de la route à expliquer les accidents par des causes internes aux individus parce qu'une personne optimiste ne comprendrait pas que les gens ne fassent rien pour éviter les accidents. Partant de là, nous nous attendons à ce que les participants qui ont un fort OC ainsi qu'une CPFSD élevée, fournissent davantage d'explications causales internes aux conducteurs et aux piétons (H7). De plus, se croire capable d'affronter le danger et de s'en sortir sain et sauf ou de croire que les accidents n'arrivent qu'aux autres peut plutôt conduire à l'imprudence. En effet, l'individu peut ne pas trouver utile de s'engager dans une action pour se protéger d'une situation dans laquelle il estime être capable de s'en sortir sans être inquiet ou qui ne menace que les autres. Par conséquent, nous faisons l'hypothèse que les personnes qui ont un fort OC ainsi qu'une CPFSD élevée présenteront davantage des comportements insécuritaires (H8).

Contrairement à la littérature sur l'effet positif des croyances religieuses sur les comportements de santé, nous envisageons une hypothèse différente dans le domaine de la circulation routière. Ainsi, nous pensons qu'un individu qui adhère fortement à l'omnipotence de Dieu peut plutôt tendre à expliquer les accidents par des causes externes non contrôlables (H9) et adopter des comportements insécuritaires (H10). En effet, il est possible que les individus qui croient au contrôle de Dieu sur les accidents, se disent que s'il arrive un accident, c'est que Dieu qui contrôle les forces invisibles a voulu que ce soit ainsi. Par conséquent il ne servirait à rien de chercher à s'en prémunir. Par ailleurs, nous nous attendons à ce que l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements soit médiatisé par la CPFSD (H11). En effet, le fait de croire que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses dans lesquelles on peut se retrouver, peut pousser une personne à se croire doté d'un pouvoir de contrôle similaire à celui de Dieu du fait de sa foi en lui.

Enfin, nous nous attendons à ce que les croyances culturelles à travers l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, affectent l'explication des accidents et les comportements adoptés face aux risques. Mais il est difficile d'émettre des hypothèses précises en l'état actuel des connaissances sur la question. Néanmoins, on peut intuitivement s'attendre à ce que les individus qui adhèrent aux croyances et valeurs culturelles qui sont sensées protéger la vie, expliquent les accidents par des causes externes non contrôlables (H12) et adoptent des comportements insécuritaires (H13). En effet, nous avons vu que les traditions culturelles Bantous du Cameroun par exemple, ont des rites d'explication du décès. Ces rites consistent à rechercher la cause du décès essentiellement dans des facteurs externes à la victime et particulièrement dans des forces invisibles, puis à pratiquer certains rituels pour s'en prémunir. Cette manière d'expliquer les malheurs est susceptible d'amener les gens à se focaliser davantage sur des pratiques sensées les protéger des forces invisibles, et à négliger de simples précautions à prendre sur les routes pour éviter les accidents ; ce qui peut conduire à des comportements insécuritaires.

## **2. Méthodologie**

### **2.1. Participants**

L'étude est réalisée sur un échantillon de 525 usagers et agents du trafic routier Camerounais. Il est composé de 27.2% de conducteurs (53 conducteurs professionnels, 83 conducteurs non professionnels), 20.4% d'agents du trafic (36 policiers, 50 gendarmes et 16 ingénieurs des travaux publics), 19% d'opérateurs économiques du secteur des transports (16 patrons d'agences de voyage, 57 agents d'assurance, 5 directeurs d'auto-écoles, 8 moniteurs d'auto-école et 9 agents de centre de contrôle technique de véhicules), 28.4% de piétons (51 étudiants piétons et 91 piétons non étudiants) et 5% d'apprentis conducteurs en auto-école.

On y compte également 74.2% d'hommes et 25.8% de femmes âgés de 16 à 76 ans ( $M = 31.47$  ans) dont 4% sont âgés de moins de 20 ans, 23.8% âgés de 21 à 25 ans, 31.3% âgés de 26 à 30 ans, 14.5% âgés de 31 à 35 ans, 12.3% âgés de 36 à 40 ans et 14.3% âgés de plus de 40 ans.

3.2% de participants ont le niveau d'étude du primaire, 8.2% ont le niveau du collège, 22.1% ont le niveau du lycée, 51.8% ont le niveau universitaire (de Bac+1 à Bac +3) et 14.7% ont le niveau postuniversitaire (Bac +4 et plus).



Lorsqu'on considère le statut socioéconomique selon la classification de Hofstede, Hofstede et Minkov (2010), on a 40.5% de sans emplois salariés, 10.7% d'ouvriers qualifiés, 9.6% d'employés de bureau, 13.9% de professionnels formés, 9.8% de professionnels de formation académique (enseignants), 13.6% de chefs de plusieurs subordonnés et 1.9% de chefs des chefs.

Pour ce qui est de la religion des participants, 84% sont des chrétiens, 11% sont des musulmans, 3.4% sont des adeptes des religions traditionnelles non conventionnées et 1.6% sont issus des autres religions.

Les quatre traditions culturelles du Cameroun sont représentées. On compte 39.5% de Bantous des grassfields, 30.6% de Bantous de la forêt, 17.4% de Bantous des plaines côtières et 12.6% de Soudano-Sahéliens.

En outre, 47.6% de participants sont titulaires d'un permis de conduire. 44% de permis sont obtenus depuis 5 ans au plus, 25.5% obtenus depuis 6 à 10 ans, 14.4% depuis 11 à 15 ans et 16% depuis plus de 15 ans. En l'occurrence, 42.8% des titulaires de ces permis conduisent depuis 5 ans au plus, 25.9% depuis 6 à 10 ans, 17.7% depuis 11 à 15 ans et 13.6% depuis plus de 15 ans.

Les participants sont regroupés selon deux niveaux d'expérience d'accidents : les victimes et les témoins. Dans chaque niveau d'expérience, on distingue le nombre d'accidents vécus et trois niveaux de gravité : la gravité des blessures, l'importance des dégâts matériels et le nombre de morts. S'agissant du premier niveau d'expérience d'accidents, on compte 53.3% de victimes parmi lesquelles 39.3% ont subi un accident, 28.7% en ont subi deux, 13.5% en ont subi trois et 18.5% en ont subi plusieurs. Pour ce qui est de la gravité des blessures, 32.9% de victimes ont subi des accidents sans blessures, 40.7% avec des blessures légères et 26.4% avec des blessures graves. Ensuite, 20.8% de participants ont été victimes d'accidents n'ayant pas fait de dégâts matériels, 52.3% avec de légers dégâts matériels et 26.9% avec d'importants dégâts matériels. Enfin, 72% de victimes ont subi des accidents qui n'ont pas fait de morts, 9.7% en ont subi qui ont fait un mort et 18.3% en ont subi qui ont fait plusieurs morts. Ces deux derniers résultats montrent que 28% de victimes ont été impliquées dans des accidents mortels.

Pour ce qui est du deuxième niveau d'expérience d'accidents, on compte 76.3% de témoins oculaires d'accidents parmi lesquels 9.2% sont des témoins d'accidents n'ayant occasionné aucune blessure, 33.4% avec des blessures légères et 57.4% avec des blessures graves. On compte également 10.6% de témoins d'accidents n'ayant pas fait de dégâts matériels, 35% avec de légers dégâts matériels et 54.3% avec d'importants dégâts matériels.

Pour finir, 43.8% de témoins ont assisté à des accidents n'ayant pas fait de morts, 14% a des accidents ayant causé la mort d'une personne et 42.1% de témoins ont assisté à des accidents ayant causé la mort de plusieurs personnes. Ce qui revient à dire que 56.1% de témoins ont déjà assisté à un accident mortel.

Enfin, 66.1% de participants se déplacent à pied, en taxi ou en moto-taxi comme passager, 27.4% se déplacent en voiture en tant que conducteur et 6.4% se déplacent en moto en tant que conducteur.

## **2.2. Matériel et procédure**

L'étude est réalisée à l'aide d'un questionnaire comportant des échelles en 4 points de type Likert mesurant les croyances fatalistes, l'optimisme comparatif, la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses, l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, les croyances au contrôle divin, le risque perçu pour des situations de trafic dangereuses, l'explication des accidents et les comportements de sécurité. Les échelles en 4 points sont choisies parce qu'en matière de mesure de la perception des risques selon Sjöberg (2000), les échelles présentant un nombre limité de catégories discriminent mieux les réponses. En outre, les échelles qui présentent un nombre pair de catégories limitent la tendance qu'ont les participants indécis à privilégier la catégorie *sans opinion*.

Préalablement à la construction du questionnaire, nous avons réalisé des entretiens (voir Annexe 2, p.339) auprès de 8 Camerounais sur une durée moyenne de 45 minutes chacun. L'exploitation des données de ces entretiens (voir Annexe 3, p.340) a permis de construire les échelles du questionnaire (voir Annexe 4, p.356). La construction des échelles s'appuie également sur notre expérience et sur nos connaissances sur les croyances, les risques et les accidents fournies par la littérature. Les autres questions ouvertes ou fermées portent sur les variables sociodémographiques (le sexe, l'âge, le niveau d'étude, le statut en rapport avec la circulation routière, la religion, le groupe ethnique d'appartenance, l'âge du permis de conduire, l'expérience dans la conduite, l'expérience d'accidents et le mode habituel de déplacement). Nous présentons dans les paragraphes qui suivent les mesures des échelles. Afin de s'assurer de la consistance interne des items de chaque échelle, des analyses de fiabilité de Cronbach sont opérées sur les données. En vue de valider les échelles et les différentes sous-dimensions qui peuvent s'en dégager, les données sont traitées par une Analyse en Composantes Principales (ACP) avec rotation varimax.

### 2.2.1. Mesure des croyances

**La mesure des croyances fatalistes :** L'échelle du fatalisme de Kouabenan (1998) est utilisée pour mesurer les croyances fatalistes. Les participants sont invités à exprimer leur degré d'accord ou de désaccord allant de 1 (*pas du tout d'accord*) à 4 (*tout à fait d'accord*) sur 11 propositions qui expriment l'inéluctabilité des accidents, déterminés par le sort ou par des forces invisibles. Exemples d'items : « *les accidents de la route sont dus à la malchance, on n'y peut rien* » ou « *avant d'entreprendre un long voyage, il vaut mieux consulter un marabout ou un voyant, on ne sait jamais* ».

**La mesure des croyances de contrôle :** Deux mesures sont utilisées ici pour aborder les déclinaisons des croyances de contrôle, notamment l'optimisme comparatif (OC) et la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD). La première est la mesure indirecte de l'OC (Causse, 2003) : les participants sont invités dans un premier temps à estimer la probabilité pour soi de vivre des événements malheureux et dans un second temps à estimer la probabilité pour un autrui semblable à eux, de vivre les mêmes événements malheureux. L'OC est mesurée sur deux cibles à savoir les piétons ou passagers et les conducteurs. Pour la première cible, les participants sont invités en tant que piétons ou passagers, d'abord à estimer de 1 (*très faible*) à 4 (*très élevée*), la probabilité pour soi de se retrouver personnellement dans 10 événements malheureux de trafic ; puis à estimer sur la même échelle la probabilité pour un piéton ou passager autre qu'eux de vivre les mêmes événements. Ces événements couramment rencontrés au Cameroun sont extraits du discours des participants pendant les entretiens, de la lecture des procès verbaux d'accidents réels, des articles de presse et de notre observation du trafic routier au Cameroun. Exemples d'items : « *se faire renverser par une voiture en faisant son jogging dans la rue* » ou « *être victime d'un accident en tant que passager d'un véhicule conduit par un chauffeur qui a bu de l'alcool* ». Pour la cible *conducteurs*, la procédure est la même que pour les *piétons* : estimer d'abord la probabilité pour soi de « *renverser un piéton après avoir grillé un feu rouge* » ou « *être impliqué dans un accident en prenant un virage à vive allure* » ; ensuite, faire la même estimation pour un autrui conducteur, sur la même échelle.

En ce qui concerne la mesure de la CPFSD, on invite les participants à estimer de 1 (*pas du tout capable*) à 4 (*tout à fait capable*), leur capacité à faire face à des situations de trafic à risque sans avoir des ennuis ou un accident, s'il leur arrivait d'en être personnellement l'auteur. Il s'agit des situations couramment rencontrées sur les routes du Cameroun tirées de

la lecture des articles de presse sur les accidents routiers au Cameroun, de l'observation directe du trafic au Cameroun, des procès verbaux d'accidents réels et des travaux de Kouabenan (2002). Exemples d'items : « *doubler plusieurs voitures en file quand on est pressé* » ou « *marcher sur une route sans trottoir en discutant avec des amis* ».

***La mesure des croyances au contrôle divin*** : La mesure des croyances au contrôle divin est inspirée de l'échelle de Goggin et al. (2007) traitant du contrôle perçu de Dieu par les adolescents sur leurs comportements sexuels risqués. Elle nous semble intéressante parce qu'elle traduit la perception du contrôle de Dieu sur les événements de la vie sans se focaliser sur une doctrine religieuse particulière. Dans notre cas, elle porte sur le contrôle perçu de Dieu sur les situations de trafic dangereuses dans lesquelles un usager de la route peut se retrouver. Les participants sont invités à se prononcer de 1 (*pas du tout d'accord*) à 4 (*tout à fait d'accord*) sur des propositions exprimant le contrôle de Dieu sur des situations de trafic dangereuses. Exemples d'items : « *quand j'ai bu de l'alcool, il n'y a que Dieu pour me préserver des risques et des accidents de la circulation* » ou « *c'est Dieu qui décide s'il doit m'arriver un accident de circulation ou pas* ».

### **2.2.2. Mesure de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles**

La mesure de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles est inspirée de l'échelle de Reynolds et al. (2006). Ces auteurs mesurent l'adhésion aux valeurs culturelles à travers l'importance accordée à celles-ci, la pratique des activités culturelles et la honte ressentie lors de cette pratique. Nous nous inspirons des deux premières dimensions à savoir l'importance et la pratique. Les croyances, valeurs et activités culturelles portent aussi bien sur l'identification au groupe culturel, la protection de la vie des membres de la communauté que sur des manifestations culturelles à l'occasion des événements heureux.

***Mesure de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles.*** Les participants sont invités à estimer l'importance qu'ils accordent personnellement à des valeurs culturelles du Cameroun sur une échelle allant de 1 (*pas du tout important*) à 4 (*très important*). Les croyances et valeurs culturelles dont il est question portent sur des événements heureux et malheureux. Nous les avons obtenues à partir d'entretiens, d'une observation directe des pratiques en vigueur dans les groupes culturels camerounais et de nos propres connaissances sur la question. Exemples d'items : « *le recours à des moyens de*

*protection traditionnels pour se protéger des gens qui vous veulent du mal » ou « la fierté de son appartenance ethnique ».*

**Mesure de la pratique des activités culturelles.** Les participants sont invités à estimer la fréquence à laquelle ils pratiquent des activités qui expriment les croyances et valeurs culturelles sus-évoquées sur une échelle allant de 1 (*jamais*) à 4 (*très souvent*). Exemples d'items : *«participer activement ou organiser une cérémonie traditionnelle de purification dans sa famille (lavage d'un malheur, sacrifices sur les crânes des ancêtres) » ou «participer activement aux activités de l'association des ressortissants de son village natal ».*

### **2.2.3. Mesure des explications causales des accidents**

Les explications causales des accidents sont mesurées à partir d'une liste de causes possibles d'accidents routiers au Cameroun. Ces causes sont obtenues des entretiens, de la lecture des rapports d'accidents réels et des articles de presse sur les accidents de la circulation au Cameroun, de nos observations et des travaux de Kouabenan (2002). Un classement consensuel des causes est obtenu de la part de deux juges. Ainsi on peut distinguer des causes internes aux conducteurs, exemples : *«excès de vitesse»* ou *«dépassement dangereux»* ; des causes internes aux piétons, exemples : *«imprudence des piétons»* ou *«non respect des feux tricolores par les piétons»* ; et des causes externes aux deux, exemples : *«panne mécanique subite (éclatement de roue, freins défectueux)»* ou *«malédiction»*. Les juges regroupent également les causes externes aux conducteurs et aux piétons en causes contrôlables, exemples : *«vente de permis de conduire par les responsables du Ministère des Transports»* ou *«absence de trottoir ou d'accotement»* ; et en causes non contrôlables *«intempéries (pluie, vent, brouillard, poussière, etc.)»* ou *«destin»* (voir Annexe 5, p.369). Toutes les causes sont distribuées aléatoirement dans l'échelle et les participants sont invités à estimer pour chacune d'entre elles la fréquence à laquelle elle intervient dans la survenue des accidents routiers au Cameroun, sur une échelle allant de 1 (*rare*) à 4 (*très fréquente*).

### **2.2.4. Mesure des comportements de sécurité**

Les comportements de sécurité sont mesurés par une échelle de 32 items, conçue par nos soins. Chaque item est constitué d'une affirmation qui présente une situation de trafic suivi d'un comportement susceptible d'être adopté par un usager de la route s'il se retrouvait dans cette situation. Les différentes situations impliquent aussi bien les conducteurs, les passagers

que les piétons. La moitié des items (items impairs) est constituée de situations de trafic suivies de comportements insécuritaires et l'autre moitié (items pairs) comprend des situations de trafic suivies de comportements sécuritaires. Ces situations et ces comportements sont le fruit de nos observations directes des situations et des comportements de trafic au Cameroun. Ces items sont soumis au préalable à 23 juges d'origine africaine et française qui ont validé la nature (sécuritaire ou insécuritaire) des comportements présentés face à chaque situation. Les participants sont invités à se placer personnellement dans chacune des situations et à se référer à leurs comportements habituels pour donner leur degré d'accord ou de désaccord avec chacune des affirmations sur une échelle allant de 1 (*pas du tout d'accord*) à 4 (*tout à fait d'accord*). Exemples d'items présentant une situation de trafic suivie d'un comportement insécuritaire : *«lorsque je me sens fatigué lors d'un voyage sur un axe lourd, je prends un excitant qui peut me maintenir éveillé jusqu'à destination »* ou *«lorsque je marche en groupe sur une route sans trottoir, je marche parfois sur la chaussée, les voitures n'ont qu'à klaxonner pour qu'on leur donne la voie»*. Exemples d'items présentant une situation suivie d'un comportement sécuritaire : *«quand j'arpente une côte et qu'un véhicule traîne devant moi au sommet, je ralentis et le suis à bonne distance jusqu'à la fin de la côte et je demande le passage»* ou *«lorsque je traverse la chaussée hors du passage piéton, je regarde dans les deux sens, évalue la vitesse des voitures avant de traverser»*.

Nous avons réalisé l'étude à Yaoundé, la capitale politique du Cameroun en mars 2010 sur une durée de deux semaines. Nous avons été assistés par des enquêteurs ayant suivi, une formation d'une durée de 20h sur les techniques d'enquête par questionnaire, par nos soins. Les enquêteurs sont des étudiants en master de psychologie recrutés en fonction de leur appartenance aux quatre traditions culturelles du Cameroun afin de faciliter le contact avec les participants. Des retours d'expérience sont organisés tous les jours sur la durée de l'enquête pour juguler les difficultés rencontrées sur le terrain. Les participants sont recrutés aléatoirement par la méthode du tout venant et les entretiens en face à face ont lieu dans la rue, sur leur lieu de travail ou à leur domicile. Après leur accord préalable pour participer à l'étude, ils sont invités à répondre au questionnaire pendant une durée moyenne d'une heure et demie. Avant de répondre aux questions, chaque participant est informé que l'étude a pour but de comprendre son point de vue sur les risques et les accidents de la circulation au Cameroun et qu'il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses.

Avant de procéder aux analyses nécessaires à la vérification de nos hypothèses, nous nous assurons que les échelles sont bien valides, même si certaines ont été déjà validées par

ailleurs dans d'autres études. Il s'agit dans le paragraphe qui suit, de vérifier la validité des échelles et de statuer sur les potentielles sous-dimensions qui s'en dégagent.

### **3. Validation des échelles et résultats**

#### **3.1. Validation des échelles**

La pré-validation des échelles est réalisée à partir de deux techniques statistiques : l'Analyse en Composantes Principales (ACP) avec rotation varimax et le test de fiabilité de Cronbach. En effet, nous estimons que les échelles élaborées peuvent se décliner en plusieurs dimensions que l'ACP avec rotation varimax permet d'identifier. Elle nous permet aussi d'identifier les items pour lesquels les participants s'opposent (saturations négatives) ou qui ont presque les mêmes saturations sur plus d'un facteur et de les supprimer de l'échelle. Le test de fiabilité de Cronbach nous permet de confirmer la convergence des items vers la mesure d'un seul et même concept. Une échelle ou une sous-dimension d'échelle est valide si sa fiabilité est satisfaisante, c'est-à-dire si elle enregistre un alpha de Cronbach d'environ  $\alpha = .70$ . Dans les paragraphes qui suivent, nous présentons les résultats des analyses préliminaires faites en vue de valider chacune de nos échelles de mesure. Les résultats de ces analyses sont consultables dans les annexes (Annexe 6, P.371).

##### **3.1.1. Echelle de mesure des croyances fatalistes**

Cette échelle de 11 items a été construite et validée sur un échantillon de 553 usagers de la route en Côte d'Ivoire ( $\alpha = .78$ ) par Kouabenan (1998). Reprise dans une autre étude (Peltzer et Renner, 2003), elle est validée une nouvelle fois avec une consistance interne améliorée ( $\alpha = .86$ ), mais deux items peu corrélés à l'ensemble de l'échelle que l'auteur lui-même avait exclus de l'échelle, sont remplacés dans cette dernière étude. Nous reprenons l'échelle originale telle quelle et obtenons un indice de fiabilité satisfaisant ( $\alpha = .81$ ). Nous conduisons ensuite une ACP qui révèle deux dimensions que nous tentons de dénommer : La première dimension regroupe 6 items avec une consistance interne satisfaisante ( $\alpha = .76$ ). Nous estimons que cette dimension peut se dénommer *fatalisme pure*. Exemples d'items : «les accidents de la route sont dus à la malchance, on n'y peut rien» ou «quand il vous arrive un accident, c'est parce que quelqu'un (dans votre entourage) vous voulait du mal». La deuxième dimension regroupe 5 items avec une consistance interne acceptable ( $\alpha = .68$ ). Nous proposons d'appeler cette dimension *sentiment d'impuissance* parce que les items qui la

décrivent expriment des situations qui peuvent être contrôlées par une personne, mais face auxquelles elle marque son incapacité à y exercer un contrôle. Exemples d'items : «*la plupart des risques que l'on court sur la route sont provoqués par les autres*» ou «*en conduisant, si un chat noir traverse devant vous, vous devez redoubler de vigilance*».

L'échelle de mesure des croyances fatalistes de 11 items est donc revalidée dans son ensemble et se décline en deux sous-dimensions elles aussi validées. Le score du participant à l'échelle globale ou aux sous-dimensions est obtenu en faisant la moyenne de ses réponses aux items. Plus le score est élevé, plus le participant est fataliste ou se sent impuissant face aux risques routiers. Cependant nous conduirons les analyses en vue de vérifier nos hypothèses, uniquement sur l'échelle globale et ne tiendrons pas compte pour l'heure, de ses sous-dimensions. Il en sera de même pour les autres échelles, sauf l'échelle de mesure de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles. Les croyances fatalistes sont dichotomisées en fonction de la moyenne ( $M = 1.88$ ). Ainsi, nous considérons que les participants qui ont un score supérieur à la moyenne ont de fortes croyances fatalistes et ceux dont le score est inférieur à la moyenne ont de faibles croyances fatalistes.

### **3.1.2. Echelles de mesure des croyances de contrôle**

*Echelle de la probabilité d'occurrence des événements malheureux pour soi en tant que piéton ou passager* : L'ACP révèle l'unidimensionnalité de cette échelle, mais l'analyse de Cronbach révèle deux items peu corrélés à l'échelle qui sont supprimés. L'échelle finale validée est constituée de 8 items et présente une consistance interne satisfaisante ( $\alpha = .83$ ). Le score du participant est obtenu en faisant la moyenne de ses réponses aux items.

*Echelle de la probabilité d'occurrence des événements malheureux pour un autrui en tant que piéton ou passager* : L'échelle est constituée des mêmes items que la précédente. L'ACP révèle une fois de plus que cette échelle est unidimensionnelle et les mêmes items qui se sont révélés peu corrélés à la première échelle sont supprimés de celle-ci. L'échelle finale validée est constituée de 8 items et enregistre une consistance interne satisfaisante ( $\alpha = .84$ ). Le score du participant est obtenu en faisant la moyenne des réponses aux items. Le score d'OC en tant que piéton est obtenu en soustrayant le score de la probabilité pour un piéton ou passager lambda de vivre des événements malheureux, du score de la probabilité pour soi (en tant que piéton ou passager) de se retrouver dans les mêmes événements malheureux. Si le



score est positif, alors le participant manifeste de l'OC ; si le score est nul, ce dernier ne manifeste ni de l'optimisme, ni du pessimisme ; enfin si le score est négatif, alors il manifeste du pessimisme comparatif.

***Echelle de la probabilité d'occurrence des évènements malheureux pour soi en tant que conducteur*** : L'ACP révèle que l'échelle de 10 items est unidimensionnelle et présente une consistance interne très satisfaisante ( $\alpha = .90$ ).

***Echelle de la probabilité d'occurrence des évènements malheureux pour un autrui*** : A l'ACP, cette échelle de 10 items est unidimensionnelle et présente une bonne consistance interne ( $\alpha = .89$ ). Le score d'OC pour les conducteurs est obtenu par le même procédé utilisé pour calculer le score de l'OC pour les piétons.

Afin de conduire les analyses appropriées, l'OC est dichotomisée sur les deux cibles en fonction de la position du score moyen du participant par rapport à la moyenne générale d'OC sur la cible en question. Ainsi, nous considérons que les participants qui ont un score d'OC en-dessous de la moyenne ( $M = .05$ ) sur la cible piéton ont un faible OC tandis que ceux qui ont un score au-dessus de la moyenne ont un fort OC. De même, les participants qui ont un score en-dessous de la moyenne ( $M = .13$ ) sur la cible conducteur ont un faible OC tandis que ceux qui ont un score au-dessus de la moyenne ont un fort OC.

***Echelle de la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses*** : Préalablement constituée de 47 items, l'échelle finale validée comporte 42 items ( $\alpha = .96$ ) suite à l'ACP qui révèle des items aberrants sur les 5 dimensions identifiées. La première dimension regroupe 21 situations de trafic à risque en rapport avec les pratiques de corruption, la maximisation du gain et l'imprudence des conducteurs. Exemples : «*s'acheter un permis de conduire sans savoir conduire*» ou «*doubler plusieurs voitures en file quand on est pressé*» ( $\alpha = .96$ ). La deuxième dimension regroupe 7 situations à risque en rapport avec la violation du code de la route par les conducteurs. Exemples : «*ne pas porter de ceinture de sécurité sur une route où il n'y a pas un contrôle de police ou de gendarmerie*» ou «*ne pas se préoccuper de la limitation de vitesse quand on est pressé*» ( $\alpha = .88$ ). La troisième dimension regroupe 4 situations à risque liées à l'impatience et à la nervosité des conducteurs. Exemple : «*s'arrêter le moins possible lors d'un voyage sur un axe lourd pour ne pas perdre du temps*» ( $\alpha = .69$ ). La quatrième dimension regroupe 6 situations à risque en rapport avec l'agressivité des conducteurs. Exemples : «*klaxonner à un piéton qui s'apprête à traverser la route pour lui*

*signifier d'attendre que la voiture passe d'abord*» ( $\alpha = .80$ ). Enfin la cinquième dimension regroupe 5 items en rapport avec l'imprudence des piétons. Exemples : «*marcher sur une route sans trottoir en discutant avec des amis*» ( $\alpha = .56$ ). Le score du participant est obtenu en faisant la moyenne de ses réponses aux items de l'échelle. Plus le score est élevé, plus la CPFSD est forte.

Dans le but de conduire les analyses appropriées, cette variable est dichotomisée. Les participants qui ont un score en-dessous du score moyen à l'échelle globale ( $M = 2.33$ ) sont considérés comme ayant une faible CPFSD tandis que ceux qui ont un score au-dessus du score moyen sont considérés comme ayant une CPFSD élevée.

### **3.1.3. Echelle de mesure des croyances au contrôle divin**

Cette échelle de 14 items présente une bonne consistance interne ( $\alpha = .89$ ). L'ACP révèle deux dimensions que nous tentons de dénommer. La première dimension que nous nommons le *contrôle partiel de Dieu sur la prise de risque routier* comporte 6 items et présente une bonne consistance interne ( $\alpha = .84$ ). Exemple d'item : «*il n'y a que Dieu pour décider si je dois prendre plus de risques sur la route ou pas* ». La deuxième dimension que nous appelons le *contrôle total de Dieu sur les risques et les accidents* compte 8 items et présente une bonne consistance interne ( $\alpha = .83$ ). Exemple d'item : «*quand je suis pressé, il n'y a que Dieu pour me préserver des risques et des accidents de circulation* ». Le score du participant est obtenu en faisant la moyenne de ses réponses. Plus il est élevé, plus le participant a de fortes croyances au contrôle divin.

Afin de conduire des analyses appropriées, cette variable est dichotomisée. Ainsi, les participants qui ont un score en-dessous de la moyenne ( $M = 2.42$ ) sont considérés comme ayant de faibles croyances au contrôle divin et ceux dont le score est au-dessus de la moyenne sont considérés comme ayant de fortes croyances au contrôle divin.

### **3.1.4. Echelles de mesure de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles**

Rappelons que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles est abordée ici sous deux aspects ; notamment l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles et la pratique des activités exprimant ces croyances et ces valeurs.

*Echelle de mesure de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles.*  
Cette échelle est constituée initialement de 24 items, mais deux items aberrants sont

supprimés. L'échelle globale validée comprend 22 items et présente une fiabilité très satisfaisante ( $\alpha = .91$ ). L'ACP révèle trois dimensions. La première dimension regroupe 11 croyances et valeurs culturelles en rapport avec la célébration et la protection de la vie ( $\alpha = .91$ ). Exemples d'items de croyance : «*une cérémonie traditionnelle à l'occasion de la naissance des jumeaux dans sa famille*» ou «*le recours à des moyens de protection traditionnels pour se protéger des gens qui vous veulent du mal*». La deuxième dimension regroupe 6 croyances et valeurs culturelles liées à l'appartenance et l'identification au groupe culturel ( $\alpha = .84$ ). Exemples d'items de valeur: «*être capable de comprendre sa langue maternelle*» ou «*la fierté de son appartenance ethnique*». La troisième dimension compte 5 croyances et valeurs qui expriment la manifestation de joie à l'occasion des événements heureux du groupe culturel ( $\alpha = .78$ ). Exemples d'items : «*une cérémonie de mariage traditionnel*» (valeur) ou «*la fête à l'occasion d'une naissance (cérémonie communautaire de "voir bébé")*» (croyance). Le score du participant est obtenu en faisant la moyenne des réponses aux items de l'échelle globale ou de la sous-dimension. Plus le score est élevé, plus le participant accorde de l'importance aux valeurs culturelles.

***Echelle de mesure de la pratique des activités exprimant des croyances et valeurs culturelles.*** Préalablement constituée de 24 activités culturelles, l'échelle présente 2 activités aberrantes révélées par l'ACP qui fait émerger trois dimensions. L'échelle finale validée est constituée de 22 items ( $\alpha = .89$ ) et se décline en trois dimensions : La première dimension regroupe 11 activités culturelles qui expriment la célébration et la protection de la vie ( $\alpha = .89$ ). Exemples d'items de croyance : «*participer activement ou organiser une cérémonie traditionnelle de purification dans sa famille (lavage d'un malheur, sacrifices sur les crânes des ancêtres)* » ou «*organiser ou participer à l'organisation des cérémonies traditionnelles après le décès d'un membre de sa famille (rites du veuvage, funérailles)*». La deuxième dimension regroupe 7 activités culturelles en rapport avec l'expression de l'identité et de l'appartenance à un groupe culturel ( $\alpha = .74$ ). Exemples d'items de valeur : «*participer activement aux activités de l'association des ressortissants de son village natal*» ou «*exprimer la fierté de son appartenance ethnique* ». La troisième dimension regroupe 4 activités culturelles organisées pour manifester la joie pendant des événements heureux ( $\alpha = .84$ ). Exemples d'items : «*organiser comme le prévoit la coutume une fête à l'occasion d'une naissance ou y participer (cérémonie communautaire de "voir bébé")* » (croyance) ou «*se fiancer traditionnellement ou demander traditionnellement la main d'une fille pour un proche*» (valeur). Le score du participant à l'échelle globale et à chaque sous-dimension est

obtenu en faisant la moyenne des réponses aux items. Plus le score est élevé, plus le participant pratique fréquemment les activités culturelles. Les scores sont ensuite dichotomisés par rapport à la moyenne pour des besoins d'analyse.

### **3.1.5. Echelle de mesure des explications causales des accidents**

L'échelle des explications causales des accidents compte 54 items et enregistre une consistance interne globale très satisfaisante ( $\alpha = .92$ ). Elle est constituée de trois dimensions décelées à l'unanimité par les juges. La première compte 23 causes d'accidents internes aux conducteurs ( $\alpha = .83$ ) ; Exemples d'items : «*stationnement dangereux* » ou «*conduite sans permis de conduire*». La deuxième est constituée de 6 causes internes aux piétons ( $\alpha = .74$ ) ; Exemples d'items : «*négligence des passages piétons par les piétons*» ou «*non respect des feux tricolores par les piétons*». La dernière est constituée de 25 causes externes aux piétons et aux conducteurs ( $\alpha = .84$ ) ; Exemples d'items : «*insuffisance des passages piétons*» ou «*carrefours sans signalisations ou mal signalés*». Parmi les causes externes aux conducteurs et aux piétons, les juges distinguent les causes contrôlables par une action humaine des causes non contrôlables. On compte 18 causes contrôlables ( $\alpha = .77$ ) ; Exemples d'items : «*absence des feux de signalisation*» ou «*pression des patrons des conducteurs, appât du gain effréné*» et 7 causes non contrôlables ( $\alpha = .81$ ) ; Exemples d'items : «*envoûtement*» ou «*malédiction*».

Nous voulons savoir quelle place les comportements des conducteurs, les comportements des piétons et les causes externes aux deux, occupent dans les explications causales que les Camerounais fournissent pour les accidents routiers. De plus, lorsqu'ils soulignent le rôle des facteurs externes aux conducteurs et aux piétons dans la survenue des accidents, nous voulons savoir si ce sont des facteurs qui sont contrôlables par une action humaine ou non. Ainsi, trois types d'explications causales nous intéressent ici : les explications internes aux conducteurs, les explications internes aux piétons et les explications externes aux deux, suivant le degré de contrôlabilité par une action humaine. S'agissant des conducteurs et des piétons, un score d'internalité est calculé. Le score d'internalité du participant à chaque cible est obtenu en soustrayant la moyenne de ses réponses aux causes liées à cette cible de celle de ses réponses à toutes les autres causes de l'échelle. Par exemple, le score des explications causales internes aux conducteurs est obtenu en soustrayant la moyenne des réponses aux 23 causes internes aux conducteurs de celle des réponses à toutes les autres 31 causes (6 causes internes aux piétons et 25 causes externes aux conducteurs et aux piétons). Le calcul est différent pour le score des causes externes suivant le degré de

contrôlabilité. Ce score est obtenu en soustrayant la moyenne des réponses aux 7 causes externes non contrôlables de celle des réponses aux 18 causes externes contrôlables. La répartition des causes dans les facteurs peut être consultée dans les annexes (Annexe 5).

Plus le score d'internalité à une cible (conducteur ou piéton) tend vers le pôle positif, plus les explications causales du participant sont internes à cette cible. Cela signifie que la moyenne des réponses aux causes liées à cette cible pour expliquer les accidents, est supérieure à celle des réponses liées aux causes qui relèvent de toutes les autres cibles réunies. Dans ce cas, le participant estimerait que les accidents routiers sont dus à des causes qui relèvent davantage de cette cible qu'à celles qui relèvent de toutes les autres cibles réunies. Par exemple, si le score d'un participant aux explications internes aux conducteurs tend vers le pôle positif, cela veut dire que pour ce participant, les accidents sont causés davantage par les comportements des conducteurs que par ceux des piétons et par des causes externes aux conducteurs et aux piétons.

Plus le score d'internalité tend vers le pôle négatif, plus les explications causales du participant sont externes à cette cible. Cela signifie que la moyenne des réponses aux causes qui relèvent de toutes les autres cibles réunies, est supérieure à celle des réponses aux causes liées à cette cible. Par conséquent, le participant estimerait que les accidents routiers sont dus à des causes qui relèvent davantage de toutes les autres cibles réunies qu'à celles qui relèvent de la cible concernée.

Si ce score est nul, cela voudrait dire que les explications ne sont ni internes, ni externes à cette cible. Par conséquent, le participant estimerait que les accidents routiers sont dus à des causes qui relèvent autant de toutes les autres cibles qu'à des causes qui relèvent de la cible concernée.

Plus le score des explications causales externes tend vers le pôle positif, plus les explications causales du participant sont externes et non contrôlables. Cela signifie que le participant estime que les accidents sont dus davantage à des causes externes aux conducteurs et aux piétons qui échappent au contrôle humain qu'à des causes externes aux deux qui peuvent être modifiées par une action humaine.

Plus le score des explications causales externes tend vers le pôle négatif, plus les explications causales du participant sont externes et contrôlables. Cela signifie que le participant estime que les accidents sont dus davantage à des causes externes aux conducteurs et aux piétons, susceptibles d'être modifiées par une action humaine qu'à des causes qui échappent au contrôle humain.

Il est important de noter que si un participant explique les accidents par des causes majoritairement externes à la cible à laquelle il s'identifie et occulte ou néglige les causes internes à sa cible d'identification, on dira qu'il fournit des explications causales défensives. Par exemple, si un piéton explique les accidents majoritairement par des causes externes aux piétons et sous-estime les causes internes aux piétons, alors ses explications causales seront considérées comme défensives.

### **3.1.6. Echelle de mesure des comportements de sécurité**

L'ACP conduite sur cette échelle initialement constituée de 32 items met en exergue 3 items aberrants qui sont supprimés. L'échelle finale validée compte 29 items, présente une consistance interne satisfaisante ( $\alpha = .84$ ) et révèle deux sous-dimensions. La première regroupe 15 situations de trafic suivies de comportements insécuritaires ( $\alpha = .84$ ) ; Exemples d'items : *«lorsque je me sens fatigué lors d'un voyage sur un axe lourd, je prends un excitant qui peut me maintenir éveillé jusqu'à destination »* ou *«quand je fais un voyage entre Douala et Yaoundé, je choisis l'agence de voyage dont les conducteurs ont l'habitude de rouler vite pour arriver tôt»*. La deuxième sous-dimension regroupe 14 situations de trafic suivies de comportements sécuritaires ( $\alpha = .82$ ) ; Exemples d'items : *«lorsque je me sens fatigué lors d'un voyage sur un axe lourd, je m'arrête pour me reposer pendant au moins 30 minutes quelle que soit la colère des passagers »* ou *«quand je prends un taxi et que chemin faisant je constate que le chauffeur sent de l'alcool très fort, je lui demande de me laisser descendre»*. Le score des items portant sur les situations de trafic suivies de comportements insécuritaires est inversé et le score du participant à l'échelle globale est obtenu en faisant la moyenne de ses réponses. Plus il est élevé, plus le participant présente un comportement sécuritaire face aux situations de trafic dangereuses.

Après la validation des échelles, nous procédons dans la partie qui suit aux analyses approfondies afin de tester nos hypothèses.

## **3.2. Résultats**

Dans cette partie, nous procédons à l'analyse des données en vue de vérifier nos hypothèses. Pour tester l'hypothèse de l'effet d'une variable indépendante (VI) catégorielle ou catégorisée, nous conduisons un test t de student si cette VI est dichotomique ou une analyse de variances (ANOVA) si elle a plus de deux modalités. Nous procédons ensuite, si besoin est, au test multiple de Tuckey pour connaître les différences entre les modalités de la VI

prises deux à deux. Pour les hypothèses dans lesquelles la variable dépendante (VD) est l'explication causale des accidents (VD à trois dimensions), nous conduisons une analyse multivariée de variance (MANOVA). Nous préférons ce type d'analyse à une série de tests de comparaison de moyennes sur les différentes dimensions des explications parce que ces dimensions sont corrélées. La MANOVA nous permet d'abord de savoir si les explications causales prises dans leur ensemble, varient significativement avec le facteur (VI) considéré, puis de voir la variation ou non de chacune des dimensions des explications causales avec le facteur (Amin, 2005). Pour les analyses d'interaction, nous conduisons des ANOVA univariées en catégorisant au besoin les VI. Pour les hypothèses de médiation, nous conduisons des analyses de régression sur les variables continues à partir de l'approche de Preacher et Hayes (2004) qui teste l'effet médiatisé de la VI sur la VD par la variable médiatrice (VM). Nous préférons cette démarche à l'approche classique de Baron et Kenny (1986) qui requiert le plus souvent le test de Sobel pour conclure sur la médiation, si elle est partielle. L'approche de Preacher et Hayes (2004) a l'avantage de fournir l'estimation de l'effet médiatisé de la VI sur la VD dans un intervalle de confiance. Cet intervalle indique la présence ou l'absence d'une médiation. Si cet intervalle inclut zéro alors il n'y a pas de médiation, sinon, il y a médiation et deux cas de figure peuvent se présenter : a) l'effet de la VI sur la VD reste significatif quand on contrôle la VM, alors il y a une médiation partielle ; b) l'effet de la VI sur la VD n'est plus significatif quand on contrôle la VM, alors il y a une médiation totale.

### **3.2.1. Variabilité des explications causales et des comportements de sécurité en fonction des croyances fatalistes**

Dans ce paragraphe, nous évaluons dans un premier temps la variabilité des explications causales en fonction des croyances fatalistes. Dans un second temps, nous examinons comment varient les comportements de sécurité en fonction des explications causales. Nous analysons enfin l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité et la médiation de cet effet par les explications causales.

#### ***A- Lien entre croyances fatalistes et explications causales***

Nous avons fait l'hypothèse que les usagers de la route fournissent davantage des explications causales externes non contrôlables lorsqu'ils sont fatalistes (H1). La VI ici est *croyances fatalistes*, dichotomisée en *non fatalistes* et *fatalistes*, en fonction de la moyenne.

La VD tridimensionnelle est *explications causales*. Dans les analyses où les explications sont des VIs, elles sont dichotomisées. Ainsi, pour les explications internes aux conducteurs ou aux piétons, les participants qui ont un score d'internalité positif constituent le groupe qui fournit des *explications internes* tandis que ceux qui ont un score négatif forment le groupe qui fournit des *explications externes*. Pour les explications par des facteurs externes aux conducteurs et aux piétons, les participants qui ont un score positif constituent le groupe qui fournit des *explications externes non contrôlables* tandis que ceux qui ont un score négatif forment le groupe qui fournit des *explications externes contrôlables*.

Avant de conduire une MANOVA, nous vérifions que les trois dimensions des explications causales sont liées. Le Tableau 9 montre que les explications causales internes aux conducteurs sont négativement corrélées avec les explications causales internes aux piétons ( $r = -.72, p < .01$ ) et avec les explications causales externes ( $r = -.29, p < .01$ ). Par contre, les explications causales internes aux piétons sont positivement corrélées avec les explications externes aux deux (piétons et conducteurs), suivant le degré de contrôlabilité ( $r = .12, p < .01$ ). Ces résultats nous montrent que les trois dimensions des explications causales sont corrélées et nous permet de poursuivre avec la MANOVA.

**Tableau 9 : Résumé des corrélations entre les croyances fatalistes, les explications causales et les comportements de sécurité**

Facteurs	1	2	3	4	5
1. Croyances fatalistes					
2. Explications causales internes aux conducteurs	-.10*				
3. Explications causales internes aux piétons	-.02	-.72**			
4. Explications causales externes aux deux	.23**	-.29**	.12**		
5. Comportements de sécurité	-.30**	.36**	-.16**	-.52**	
Moyenne	1.88	.26	-1.36	-.73	2.91
Ecart type	.50	.33	.40	.67	.40

NB : \*\* $p < .01$  ; \* $p < .05$

Par ailleurs, le comportement des conducteurs est mentionné par l'ensemble des participants comme étant une cause importante des accidents de la route au Cameroun ( $N = 520, Min = -54, Max = 1.23, M = .26, SD = .33$ ). Tandis que les participants estiment que le comportement des piétons ( $N = 520, Min = -1.36, Max = 1.14, M = -.10, SD = .40$ ) et les facteurs externes aux conducteurs et aux piétons qui échappent au contrôle humain ( $N = 521,$



$Min = -2.40$ ,  $Max = .84$ ,  $M = -.73$ ,  $SD = .67$ ), sont moins importants dans la causalité des accidents. Nous conduisons une MANOVA en introduisant les *croyances fatalistes* en VI et les trois dimensions corrélées des explications causales (explications internes aux conducteurs, explications internes aux piétons et explications externes) en VDs. Les résultats indiquent que les explications causales prises dans leur ensemble, varient en fonction des croyances fatalistes,  $F(3, 516) = 8.62$ ,  $p = .001$ ,  $\eta^2 = .048^8$ . Et de manière spécifique, cette variation n'est significative que pour les explications causales externes aux piétons et aux conducteurs et pas pour les deux autres dimensions. Ainsi, conformément à notre hypothèse (H1), les explications causales externes varient significativement en fonction des croyances fatalistes,  $F(1, 518) = 24.51$ ,  $p = .001$ ,  $\eta^2 = .045$ . Notamment, Elles tendent à être moins contrôlables chez les fatalistes ( $M = -.57$ ) qu'elles ne le sont chez les non fatalistes ( $M = -.86$ ). Cela signifie que les participants fatalistes ont tendance à expliquer les accidents par des causes qui échappent au contrôle humain (destin, malédiction, envoûtement, etc.) davantage que ne le font les non fatalistes.

### ***B- Lien entre les trois dimensions des explications causales et les comportements de sécurité***

Le Tableau 9 montre que les explications causales internes aux conducteurs sont positivement corrélées aux comportements de sécurité ( $r = .36$ ,  $p < .01$ ) tandis que les explications causales internes aux piétons ( $r = -.16$ ,  $p < .01$ ) et les explications externes aux deux ( $r = -.52$ ,  $p < .01$ ) sont négativement liées aux comportements de sécurité.

Rappelons que notre hypothèse stipule que les explications causales externes non contrôlables incitent les usagers de la route à adopter des comportements insécuritaires (H2) tandis que les explications causales internes aux conducteurs suscitent plutôt des

---

<sup>8</sup>  $\eta^2 = .048$  signifie que 4.8% de la variance de la VD ou des VDs est expliquée par la VI.  $\eta^2$  (Eta<sup>2</sup>) est la taille de l'effet de la VI sur la VD, c'est-à-dire la proportion de la variance de la VD expliquée par la VI. Elle varie entre 0 et 1 et peut s'exprimer en pourcentage. Elle tend vers 1 lorsque la VI explique une part très importante de la variance de la VD et vers 0 quand la VI explique une petite proportion de cette variance. Selon Cohen (1977, cité par Judd, McClelland, & Ryan, 2009), en sciences sociales, une taille d'effet peut être petite ( $\eta^2 = .02$ ), moyenne ( $\eta^2 = .13$ ) ou grande ( $\eta^2 = .26$ ). En se référant à la classification de Cohen, de plus en plus d'études se réfèrent aux valeurs de Eta<sup>2</sup> de .04 et de .16 pour se prononcer sur l'importance de l'effet. Ainsi, l'effet est considéré comme étant faible lorsque  $\eta^2 < .04$  ; il est modéré lorsque  $.04 > \eta^2 < .16$  et fort lorsque  $\eta^2 > .16$ . Selon Judd, McClelland et Ryan (2009), il est impératif d'accroître la taille de l'échantillon afin d'avoir une puissance statistique suffisante pour faire émerger des effets dans une étude qui comporte plusieurs VI. Dans le cas où la taille de l'échantillon n'est pas suffisamment grande, les analyses statistiques peuvent ressortir des effets forts seulement, et ne pas faire émerger des effets modérés et faibles. Dans notre cas, l'échantillon est suffisamment grand pour permettre la mise en exergue des effets faibles et modérés.

comportements sécuritaires (H3). Nous conduisons une série de tests t de student sur les trois dimensions des explications causales dichotomisées. S'agissant de la première dimension, on observe un effet des explications causales internes aux conducteurs sur les comportements de sécurité,  $t(517) = 6.98$ ,  $p = .001$ . En l'occurrence, les participants qui fournissent des explications causales internes aux conducteurs adoptent des comportements plus sécuritaires ( $M = 2.97$ ) que ceux du groupe qui fournit des explications causales qui leur sont externes ( $M = 2.68$ ). Par contre, les participants qui fournissent des explications internes aux piétons ont des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.84$ ) que ceux du groupe qui fournit des explications qui leur sont externes,  $M = 2.96$ ,  $t(517) = 3.22$ ,  $p = .001$ . De même, les participants qui fournissent des explications causales externes non contrôlables ont des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.56$ ) que ceux du groupe qui fournit des explications causales externes contrôlables,  $M = 2.96$ ,  $t(518) = 8.39$ ,  $p = .001$ . Ces résultats signifient que les participants ont tendance à se montrer imprudents lorsqu'ils expliquent les accidents par les comportements inadaptés des piétons ou par des causes hors du contrôle humain (colère des ancêtres, esprits maléfiques sur certains tronçons de route, malédiction, etc.); ce qui confirme notre hypothèse (H2). Par contre, les participants ont tendance à adopter des comportements davantage sécuritaires lorsqu'ils expliquent les accidents par les comportements inadaptés des conducteurs (excès de vitesse, dépassement dangereux, conduite sans permis de conduire, etc.) conformément à notre hypothèse (H3). Leurs comportements sont également sécuritaires lorsqu'ils mentionnent des facteurs externes aux piétons et aux conducteurs susceptibles d'être maîtrisés par une action humaine (pressions des patrons des conducteurs, étroitesse des routes, vente des permis de conduire par les responsables du Ministère des Transports) pour expliquer les accidents.

### ***C- Lien entre croyances fatalistes et comportements de sécurité***

Rappelons que nous vérifions ici l'hypothèse selon laquelle les comportements sont davantage insécuritaires lorsque les croyances sont fatalistes (H4). Une comparaison des moyennes des comportements montre que les participants qui sont fatalistes adoptent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.79$ ) que ceux qui ne le sont pas,  $M = 3.02$ ,  $t(520) = 6.79$ ,  $p = .001$ ; ce qui est conforme à nos attentes (H4). Cela revient à dire que les participants qui croient par exemple que les accidents de la route sont dus à de la malchance et qu'on n'y peut rien, sont plus imprudents sur les routes que ceux qui y croient moins. Nous venons de montrer que les croyances fatalistes poussent les participants à fournir des explications

causales externes non contrôlables aux accidents et conduisent à de l'imprudence sur les routes. Nous avons également montré que les explications causales externes non contrôlables poussent les participants à adopter des comportements moins sécuritaires tandis que des explications causales internes aux conducteurs conduisent à des comportements davantage sécuritaires. Dans le prochain paragraphe, nous voulons savoir si cet effet négatif des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité est médiatisé par les explications causales.

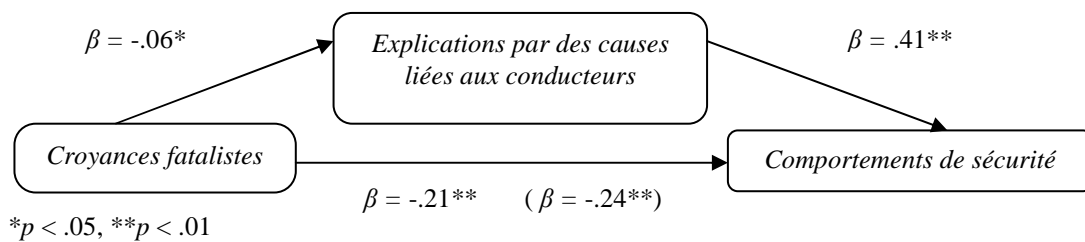
***D- Médiation de l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité par les explications causales***

Nous vérifions ici l'hypothèse selon laquelle l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité est médiatisé par des explications causales (H5). Nous procédons à l'analyse de toutes les étapes de médiation avec l'approche de Preacher et Hayes (2004). Il s'agit d'analyser 1) l'effet de la VI (croyances fatalistes pour notre cas ici) sur la VD (comportements de sécurité) ; 2) l'effet de la VI sur la VM (explications causales) ; 3) l'effet de la VM sur la VD. Si ces trois effets sont significatifs, on analyse enfin l'effet de la VI sur la VD en contrôlant la VM. L'intervalle de confiance de l'effet médiatisé permet de savoir s'il y a médiation (0 n'est pas inclus dans cet intervalle) ou pas (0 est inclus dans cet intervalle). S'il y a médiation, l'effet de la VI sur la VD en contrôlant la VM permet de savoir si la médiation est partielle (cet effet diminue mais reste significatif) ou si elle est totale (il n'est plus significatif).

Les analyses montrent une médiation partielle de l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité par les explications causales. En l'occurrence, les croyances fatalistes prédisent des explications causales moins internes aux conducteurs,  $\beta = -.06$ ,  $t(519) = 2.25$ ,  $p = .024$ , et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.24$ ,  $t(519) = 7.27$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales liées aux conducteurs, l'effet négatif des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité diminue mais reste significatif,  $\beta = -.21$ ,  $t(519) = 6.87$ ,  $p < .001$ , 95% IC [-0505, -0013]<sup>9</sup>.

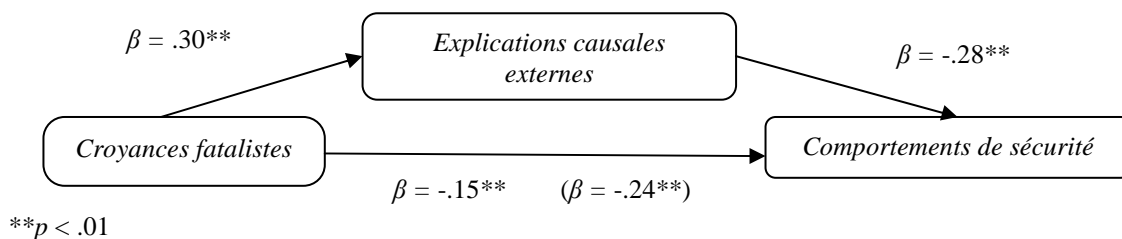
---

<sup>9</sup> Le  $\beta$  entre parenthèses sur toutes les figures présentant la médiation est celui du modèle de régression de la VI uniquement sur la VD, c'est-à-dire l'effet total de la VI sur la VD.



**Figure 3 : Médiation partielle de l'effet des croyances fatalistes par les explications causales internes aux conducteurs**

Il n'y a pas de médiation de l'effet des croyances fatalistes par les explications causales internes aux piétons parce que ces dernières ne sont pas prédites par les croyances fatalistes,  $\beta = -.01$ ,  $t(519) = .32$ , *ns*. Par contre, on note une médiation partielle de l'effet des croyances fatalistes par les explications causales externes. En effet, les croyances fatalistes prédisent des explications causales externes moins contrôlables,  $\beta = .30$ ,  $t(520) = 5.43$ ,  $p < .001$  et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.24$ ,  $t(520) = 7.29$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales externes, l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité diminue mais reste significatif,  $\beta = -.15$ ,  $t(520) = 5.16$ ,  $p < .001$ , 95% CI [-.1245, -.0552].



**Figure 4 : Médiation partielle de l'effet des croyances fatalistes par les explications causales externes non contrôlables.**

### **Résumé de l'effet des croyances fatalistes sur les explications causales et sur les comportements**

Les explications causales des participants varient en fonction des croyances fatalistes. Notamment, elles tendent à être davantage externes et moins contrôlables lorsque ces derniers ont des croyances fatalistes. En d'autres termes, plus les participants sont fatalistes, plus ils ont tendance à expliquer les accidents par des causes qui sont hors du contrôle humain (destin, envoûtement, relief accidenté, esprits maléfiques sur certains tronçons de route etc.). En outre, leurs comportements sur les routes varient en fonction des explications causales qu'ils

fournissent pour les accidents. En l'occurrence, ceux-ci sont davantage sécuritaires lorsqu'ils expliquent les accidents par des causes internes aux conducteurs ou par des causes externes aux piétons et aux conducteurs qu'on peut contrôler. Par ailleurs, le fait d'expliquer les accidents par des causes hors du contrôle humain ou par les comportements des piétons conduit à des comportements moins sécuritaires. Finalement, les croyances fatalistes des participants affectent directement leurs comportements de sécurité et cet effet est médiatisé par les explications causales. Plus spécifiquement, on observe que les comportements des participants sont davantage insécuritaires lorsqu'ils ont des croyances fatalistes. De plus, l'effet négatif des croyances fatalistes sur les comportements est médiatisé par des explications causales internes aux conducteurs et par des explications causales externes.

Dans le paragraphe qui suit, nous examinons l'effet des croyances de contrôle sur les explications causales et sur les comportements de sécurité.

### **3.2.2. Variabilité des explications causales et des comportements de sécurité en fonction des croyances de contrôle**

Dans ce paragraphe, nous allons d'abord analyser la variabilité des explications causales en fonction de l'optimisme comparatif (OC) et en fonction de la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD). Ensuite nous allons voir si l'effet de ces deux croyances de contrôle sur les comportements est médiatisé par les explications causales. Nous nous attendons à ce que les participants qui ont un fort OC ainsi qu'une CPFSD élevée fournissent davantage des explications causales internes aux conducteurs et aux piétons (H7). Nous faisons ensuite l'hypothèse que les personnes qui ont un fort OC ainsi qu'une CPFSD élevée présenteront davantage des comportements insécuritaires (H8).

#### ***A- Effet des croyances de contrôle sur les explications causales***

Afin de voir le lien entre les formes de croyances de contrôle étudiées, préalablement aux analyses prédictives, nous conduisons un test de corrélation. Les résultats montrent d'une part que l'OC en tant que piéton ou passager n'est pas significativement corrélé avec les comportements de sécurité ( $r = .05$ ,  $ns$ ). Par contre, l'OC en tant que conducteur est positivement liée aux comportements de sécurité ( $r = .15$ ,  $p < .01$ ) tandis que la CPFSD est négativement liée aux comportements de sécurité ( $r = -.19$ ,  $p < .01$ ). Dans la suite des analyses, nous ne tiendront compte que des deux croyances de contrôle qui révèlent une

corrélation significative avec les comportements de sécurité, c'est-à-dire l'OC en tant que conducteur et la CPFSD.

**Tableau 10 : Analyse des corrélations entre les croyances de contrôle, les explications causales et les comportements de sécurité**

Facteurs	1	2	3	4	5	6	7
1. OC piéton	-						
2. OC conducteur	.145**	-					
3. CPFSD	-.063	-.053	-				
4. Explic. interne conduct.	-.001	.040	-.096*	-			
5. Explic. interne piéton	.015	-.015	-.003	-.725**	-		
6. Explic. externe	-.040	-.134**	.064	-.295**	.122**	-	
7. Comportement secu	.050	.149**	-.195**	.364**	-.158**	-.522**	-
Moyenne	.05	.14	2.33	.26	-1.36	-.73	2.91
Ecart type	.48	.58	.62	.33	.40	.67	.40

Note : \*\*p < .01 ; \*p < .05 ; OCpiet = optimisme comparatif sur la cible piéton ; OCcond = optimisme comparatif sur la cible conducteur ; CPFSD = capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses ; EIC = Explications internes aux conducteurs ; EIP = explications internes aux piétons ; EExt = explications externes suivant la contrôlabilité ; CS = comportements de sécurité.

Afin de vérifier notre hypothèse H7, nous conduisons une MANOVA d'abord sur l'OC et ensuite sur la CPFSD, dichotomisés. S'agissant de l'OC, les résultats montrent qu'il n'y a pas de variation significative des trois dimensions des explications causales prises dans leur ensemble en fonction de l'OC. De même, aucune dimension des explications causales ne varie en fonction de l'OC.

Pour ce qui est de la CPFSD, on note une variation significative des trois dimensions des explications causales prises globalement en fonction de la CPFSD,  $F(3, 512) = 7.53, p = .001, \eta^2 = .042$ . Plus précisément, les participants qui ont une CPFSD élevée fournissent des explications moins internes aux conducteurs ( $M = .20$ ) que ceux qui ont une CPFSD faible,  $M = .29, F(1, 514) = 10.67, p = .001, \eta^2 = .020$ . En outre, les participants qui ont une CPFSD élevée fournissent des explications causales externes moins contrôlables ( $M = -.61$ ) que ceux qui ont une CPFSD faible,  $M = -.81, F(1, 514) = 10.61, p = .001, \eta^2 = .020$ . Cela revient à dire que le fait de croire qu'ils sont capables d'affronter des situations de trafic dangereuses sans en être inquiété, incite les participants à sous-estimer le rôle des conducteurs dans la

survenue des accidents, mais surtout à présenter une tendance à privilégier les causes qui échappent au contrôle de l'être humain ; ce qui infirme notre hypothèse (H7). L'infirmité de notre hypothèse peut être expliquée par le fait que la majorité des participants peuvent s'être identifiés aux conducteurs et avoir tendance à fournir des explications qui leur sont externes. En effet, l'échantillon est constitué de 27.2% de conducteurs, 5% d'apprentis conducteurs, 19% d'opérateurs économiques du secteur des transports et 20.4% d'agents du trafic qui conduisent certainement un véhicule. La tendance à fournir des explications externes aux conducteurs peut aussi s'expliquer par le fait que l'étude est réalisée dans un contexte collectiviste où les individus ont tendance à privilégier une causalité situationnelle au détriment d'une causalité dispositionnelle.

### ***B- Effet des croyances de contrôle sur les comportements de sécurité***

Afin de vérifier notre hypothèse H8, nous conduisons un test de student sur l'OC et la CPFSD. En ce qui concerne l'OC, on note que les comportements de sécurité ne varient pas significativement en fonction de l'OC. Par contre, on observe une variation des comportements de sécurité en fonction de la CPFSD,  $t(515) = 5.97, p < .001$ . Notamment, les participants qui ont une CPFSD élevée présentent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.79$ ) que ceux qui ont une CPFSD faible ( $M = 3.00$ ). En d'autres termes les comportements sont davantage insécuritaires lorsque la CPFSD est élevée ; ce qui confirme notre hypothèse (H8).

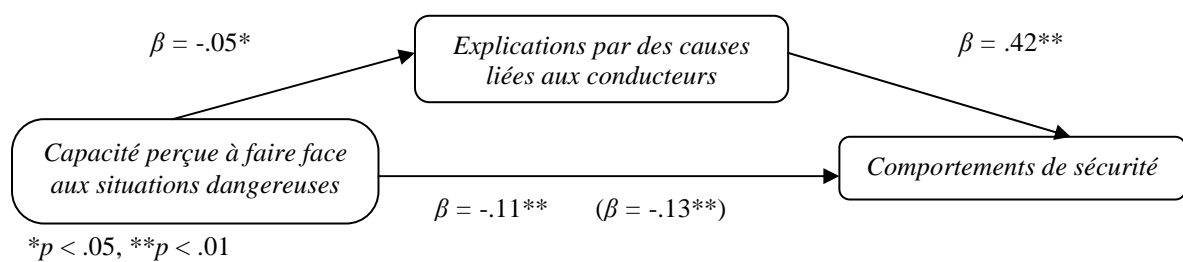
Nous venons de montrer que les accidents sont davantage expliqués par des causes externes aux conducteurs et plus particulièrement par des causes externes non contrôlables lorsque les participants se sentent capables de faire face aux situations de trafic dangereuses. Il se trouve aussi que les comportements sont d'autant plus sécuritaires que les accidents sont expliqués par des causes internes aux conducteurs, externes aux piétons ou par des causes externes contrôlables. Nous avons enfin trouvé qu'une CPFSD élevée induit des comportements moins sécuritaires. Il nous reste à voir si l'effet de la CPFSD est médiatisé par les explications causales.

### ***C- Médiation de l'effet des croyances de contrôle sur les comportements par les explications causales***

Dans ce paragraphe, nous cherchons à savoir si les explications causales médiatisent l'effet de la CPFSD, la seule croyance de contrôle qui affecte les comportements de sécurité.

Les analyses montrent une médiation partielle de l'effet de la CPFSD par les explications causales internes aux conducteurs. Notamment, la CPFSD prédit des explications causales moins internes aux conducteurs,  $\beta = -.05$ ,  $t(515) = 2.15$ ,  $p = .031$  et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.13$ ,  $t(515) = 4.72$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales liées aux conducteurs, l'effet négatif de la CPFSD sur les comportements de sécurité diminue mais demeure significatif,  $\beta = -.11$ ,  $t(515) = 4.21$ ,  $p < .001$ , 95% CI [-.0419, -.0035]

Cependant, il n'y a pas de médiation de l'effet de la CPFSD par les explications internes aux piétons et par les explications externes aux conducteurs et aux piétons.



**Figure 5 : Médiation partielle de l'effet de la capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses par les explications causales internes aux conducteurs.**

### ***Synthèse de l'effet des croyances de contrôle sur les explications causales et sur les comportements***

L'OC n'a ni d'effet significatif sur les explications causales, ni sur les comportements de sécurité. Par contre, le fait de croire qu'on est capable d'affronter des situations de trafic dangereuses sans en être inquiet (CPFSD) incite les individus à expliquer les accidents par des causes non seulement externes aux conducteurs, mais surtout des causes qui échappent au contrôle de l'humain. En outre, les personnes qui se sentent capables d'affronter les risques se montrent plus imprudentes que celles qui se sentent moins capables. Enfin, l'effet de la CPFSD sur les comportements est médiatisé par les explications causales internes aux conducteurs. Dans le paragraphe qui suit, nous examinons l'effet des croyances au contrôle divin sur les explications causales et sur les comportements de sécurité.



### 3.2.3. Variabilité des explications causales et des comportements de sécurité en fonction des croyances au contrôle divin

Dans ce paragraphe, nous cherchons à comprendre comment varient les explications causales et les comportements de sécurité sous l'effet des croyances au contrôle divin d'une part, et à voir si les explications causales médient cet effet d'autre part. Ainsi, nous avons trois hypothèses à vérifier ici. Les deux premières stipulent que de fortes croyances au contrôle divin induiront des explications causales externes non contrôlables (H9) et des comportements insécuritaires (H10). Au niveau de la dernière hypothèse, on s'attend à ce que l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements soit médiatisé par la CPFSD (H11).

**Tableau 11 : Résumé des corrélations entre les croyances au contrôle divin, les explications causales et les comportements de sécurité**

Facteurs	1	2	3	4	5
1. Croyances au contrôle divin					
2. Explications causales internes aux conducteurs	-.174**				
3. Explications causales internes aux piétons	.127**	-.72**			
4. Explications causales externes aux deux	.249**	-.29**	.12**		
5. Comportements de sécurité	-.196**	.36**	-.16**	-.52**	
Moyenne	2.42	.26	-1.36	-.73	2.91
Ecart type	.64	.33	.40	.67	.40

Note : \*\*p < .01 ; \*p < .05

#### *A- Lien entre croyances au contrôle divin et explications causales des accidents*

Afin de vérifier notre hypothèse 9, nous examinons d'abord les corrélations entre les croyances au contrôle divin, les explications causales et les comportements de sécurité (voir Tableau 11), puis conduisons une analyse multivariée. Les résultats révèlent que les explications causales varient significativement en fonction des croyances au contrôle divin,  $F(3, 495) = 7.14, p < .001, \eta^2 = .041$ . Plus spécifiquement, les participants qui ont de fortes croyances au contrôle divin fournissent des explications causales moins internes aux conducteurs ( $M = .21$ ) que ceux qui ont de faibles croyances au contrôle de Dieu,  $M = .30, F(1, 497) = 10.03, p = .002, \eta^2 = .020$ . Par contre, les explications sont moins externes aux piétons chez les participants qui ont de forte croyances au contrôle divin ( $M = -.06$ ) qu'ils le

sont chez ceux qui ont de faibles croyances au contrôle de Dieu,  $M = -.14$ ,  $F(1, 497) = 4.04$ ,  $p = .045$ ,  $\eta^2 = .008$ . De même, les participants qui ont de fortes croyances au contrôle divin fournissent des explications externes moins contrôlables ( $M = -.59$ ) que ceux qui ont de faibles croyances au contrôle divin,  $M = -.84$ ,  $F(1, 497) = 17.03$ ,  $p < .001$ ,  $\eta^2 = .033$ . Ces résultats signifient, conformément à nos attentes (H9), que le fait de croire que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses dans lesquelles ils peuvent se retrouver, va pousser les participants à sous-estimer le rôle causal des conducteurs et à privilégier les facteurs hors du contrôle humain ou les comportements des piétons pour expliquer les accidents. Cependant, le fait de voir également les comportements des piétons comme étant une cause des accidents lorsqu'ils ont de fortes croyances au contrôle divin est intrigant. Cela peut également s'expliquer par le fait que l'échantillon est constitué en majorité de personnes qui conduisent un véhicule et qui peuvent avoir tendance à incriminer le comportement des piétons dans la survenue des accidents. Dans le paragraphe qui suit, nous examinons l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements de sécurité.

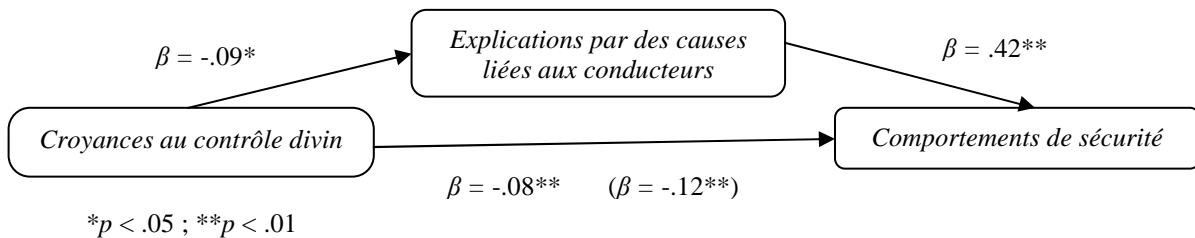
### ***B- Lien entre croyances au contrôle divin et comportements de sécurité***

Rappelons que nous vérifions ici notre hypothèse 10 qui stipule que de fortes croyances au contrôle divin vont induire des comportements insécuritaires. Les résultats du test t de student révèlent que les participants qui ont de fortes croyances au contrôle divin présentent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.82$ ) que ceux qui ont de faibles croyances au contrôle de Dieu,  $M = 2.99$ ,  $t(499) = 4.62$ ,  $p = .001$ . Ce résultat signifie que les comportements sont davantage insécuritaires lorsque les participants ont de fortes croyances au contrôle divin, conformément à nos attentes (H10). Il découle de ce qui précède que les croyances au contrôle de Dieu affectent directement les comportements de sécurité. Il est question dans le paragraphe qui suit de voir si cet effet est médiatisé par les explications causales, puis d'examiner le rôle médiateur de la CPFSD, conformément à l'hypothèse 11.

### ***C- Médiation de l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements par les explications causales***

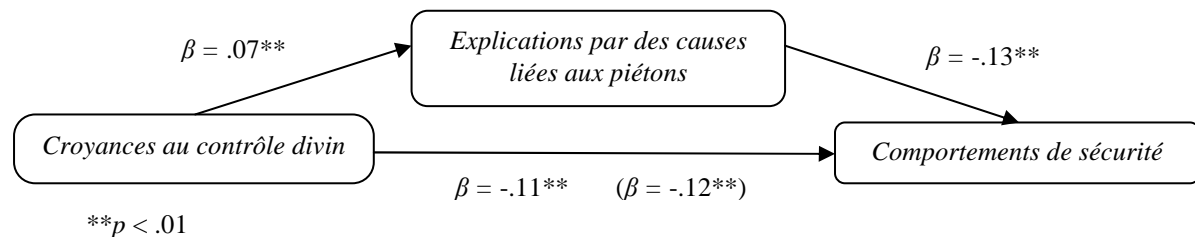
Les analyses montrent trois effets de médiation, deux médiations partielles et une médiation totale. S'agissant de la première médiation partielle, on note que les explications causales internes aux conducteurs médiatisent partiellement l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements de sécurité. En effet, les croyances au contrôle divin prédisent

des explications causales moins internes aux conducteurs,  $\beta = -.09$ ,  $t(517) = 4.03$ ,  $p < .001$  et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.12$ ,  $t(517) = 4.47$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales liées aux conducteurs, l'effet des croyances au contrôle de Dieu sur les comportements diminue mais reste significatif,  $\beta = -.08$ ,  $t(517) = 3.23$ ,  $p = .001$ , 95% CI [-.0588, -.0193].



**Figure 6 : Médiation partielle de l'effet des croyances au contrôle divin par les explications causales internes aux conducteurs**

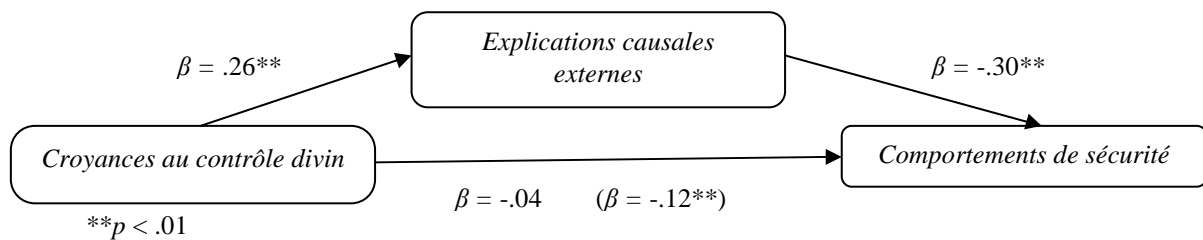
Pour ce qui est de la deuxième médiation partielle, les explications causales internes aux piétons médiatisent partiellement l'effet des croyances au contrôle de Dieu sur les comportements de sécurité. Notamment, les croyances au contrôle divin prédisent des explications causales plus internes aux piétons,  $\beta = .07$ ,  $t(517) = 2.83$ ,  $p = .004$  et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.12$ ,  $t(517) = 4.47$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales liées aux piétons, l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements de sécurité diminue légèrement, mais reste significatif,  $\beta = -.11$ ,  $t(517) = 4.08$ ,  $p = .001$ , 95% CI [-.0229, -.0031].



**Figure 7 : Médiation partielle de l'effet des croyances au contrôle divin par les explications causales internes aux piétons**

En ce qui concerne la médiation totale, les explications causales externes médiatisent totalement l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements de sécurité. En l'occurrence, les croyances au contrôle divin prédisent des explications causales externes moins contrôlables,  $\beta = .26$ ,  $t(518) = 5.80$ ,  $p < .001$ , et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.12$ ,  $t(518) = 4.52$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales externes, l'effet

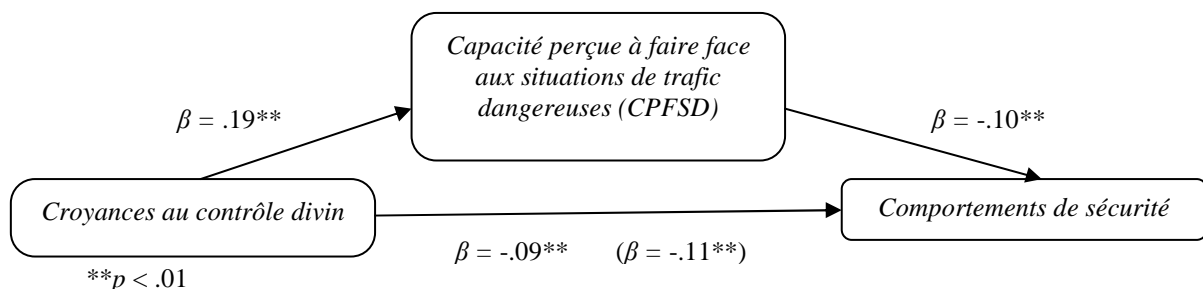
des croyances au contrôle de Dieu sur les comportements de sécurité n'est plus significatif,  $\beta = -.04$ ,  $t(518) = 1.82$ , *ns*, 95% *CI* [-.1072 ; -.0533]. Cela revient à dire qu'expliquer les accidents par des causes externes non contrôlables (destin, malédiction, colère des ancêtres, etc.) peut être une expression de la croyance selon laquelle Dieu contrôle les situations accidentelles dans lesquelles on peut se retrouver.



**Figure 8 : Médiation totale de l'effet des croyances au contrôle divin par les explications causales externes**

#### ***D- Médiation de l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements de sécurité par la CPFSD***

En vue de voir si le fait de se sentir capable de faire face aux situations de trafic dangereuses médiate l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements de sécurité, nous conduisons une analyse de médiation. Les résultats révèlent une médiation partielle de l'effet des croyances au contrôle divin par la CPFSD. Plus précisément, les croyances au contrôle divin prédisent une CPFSD élevée,  $\beta = .19$ ,  $t(515) = 4.61$ ,  $p < .001$ , et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.11$ ,  $t(515) = 4.32$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle la CPFSD, l'effet des croyances au contrôle de Dieu sur les comportements de sécurité diminue, mais reste significatif,  $\beta = -.09$ ,  $t(515) = 3.56$ ,  $p < .001$ , 95% *CI* [-.0397 ; -.0074]. Ce résultat signifie que le fait pour les participants de croire que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses affecte négativement leurs comportements face aux risques à travers leurs croyances de contrôle.



**Figure 9 : Médiation partielle de l'effet des croyances au contrôle divin par la CPFSD**

### ***Résumé de l'effet des croyances au contrôle divin sur les explications causales et sur les comportements***

On peut retenir de ce point que les croyances au contrôle de Dieu sur les situations de trafic dangereuses poussent les participants à sous-estimer le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents et à incriminer les piétons et les facteurs hors du contrôle humain (destin, envoûtement, etc.). En outre, les croyances au contrôle divin favorisent des comportements insécuritaires, cet effet étant partiellement médiatisé par les explications causales internes aux conducteurs et aux piétons et totalement médiatisé par les explications causales externes non contrôlables. Par ailleurs, il se trouve que l'effet des croyances au contrôle divin est partiellement médiatisé par la CPFSD. Dans la dernière partie de cette étude qui va suivre, nous examinons les effets de l'adhésion aux valeurs culturelles sur les explications causales et sur les comportements de sécurité.

#### **3.2.4. Variabilité des explications causales et des comportements de sécurité en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles**

Dans ce paragraphe, nous cherchons à comprendre comment l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles peut affecter les explications causales et les comportements de sécurité. S'il s'avère que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles a un effet sur les comportements de sécurité, nous verrons si cet effet est médiatisé par les explications causales. Rappelons que l'adhésion aux valeurs culturelles se décline en deux dimensions que nous abordons successivement à savoir, l'importance accordée aux valeurs culturelles et la pratique des activités culturelles. Dans chaque dimension, nous abordons également les sous-dimensions à savoir les valeurs culturelles liées à la protection de la vie, à l'identification au groupe culturel et aux manifestations de joie. Nous avons deux hypothèses à vérifier ici et qui stipulent que l'adhésion aux valeurs culturelles liées à la protection de la vie va pousser les individus à expliquer les accidents davantage par des facteurs hors du contrôle humain (H12) et à adopter des comportements insécuritaires (H13). Avant de conduire les analyses en vue de vérifier nos hypothèses, nous examinons les corrélations entre l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, les explications causales et les comportements de sécurité. Le Tableau 12 montre des corrélations positives entre toutes les dimensions de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles. De plus, les trois sous-dimensions des explications causales présentent des corrélations significatives.

**Tableau 12 : Analyse des corrélations entre l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, les explications causales et les comportements de sécurité**

Facteurs	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Imp.val.cult	-											
2. Imp.valeur protection vie	.90**	-										
3. Imp.valeurs manif. joie	.76**	.54**	-									
4. Imp. valeurs identité culturelle	.67**	.35**	.47**	-								
5. Pratique activ culturelles	.68**	.63**	.59**	.38**	-							
6. Pratique activ protection vie	.63**	.71**	.45**	.17**	.89**	-						
7. Pratique activ manifest. joie	.48**	.38**	.57**	.28**	.79**	.59**	-					
8. Pratique activ identité culturelle	.53**	.32**	.50**	.59**	.74**	.43**	.54**	-				
9. Explications internes conduc	-.10*	-.16**	-.07	.07	-.16**	-.20**	-.09*	-.04	-			
10. Explications internes piétons	.08	.09*	.10*	.00	.12**	.11*	.08	.10*	-.72**	-		
11. Explications externes	.09*	.19**	.04	-.13**	.11*	.22**	-.00	-.07	-.29**	.12**	-	
12. Comport sécurité	-.15**	-.23**	-.13**	.11*	-.20**	-.30**	-.11**	.00	.36**	-.16**	-.52**	-
Moyenne	2.70	2.37	2.86	3.18	2.35	1.99	2.44	2.86	.26	-.10	-.73	2.91
Ecart type	.52	.67	.60	.62	.58	.69	.83	.64	.32	.40	.67	.40

Note: \*\*p < .01 ; \*p < .05

#### *A- Effets de l'adhésion aux valeurs culturelles sur les explications causales*

- *Importance accordée aux croyances et valeurs culturelles et explications causales*

Nous cherchons à comprendre comment varient les explications causales des accidents en fonction de l'importance que les participants accordent aux croyances et valeurs culturelles camerounaises dans leur globalité d'une part ; et comment ces explications peuvent varier en fonction de l'adhésion aux valeurs culturelles spécifiques (valeurs liées à la protection de la vie, à l'identité et aux manifestations de joie) d'autre part. Lorsqu'on aborde globalement les croyances et valeurs culturelles, les analyses multivariées révèlent que les explications

causales ne varient pas significativement en fonction de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles,  $F(3, 486) = 1.44$ , *ns*. Cependant, on note que les explications causales internes aux conducteurs varient selon l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles prises globalement, mais avec une taille d'effet presque nulle,  $F(1, 488) = 4.23$ ,  $p = .040$ ,  $\eta^2 = .009$ . Notamment, les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles fournissent des explications causales moins internes aux conducteurs ( $M = .22$ ) que ceux qui accordent peu d'importance à ces croyances et valeurs culturelles ( $M = .28$ ). Par conséquent, l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles prises dans leur globalité semble induire une sous-estimation du rôle des conducteurs dans la survenue des accidents.

Lorsqu'on analyse les données en fonction des trois dimensions des croyances et valeurs culturelles, l'analyse multivariée révèle une variation des explications causales en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection et la célébration de la vie,  $F(3, 515) = 8.55$ ,  $p < .001$ ,  $\eta^2 = .047$ . Deux dimensions des explications causales révèlent une variation significative avec l'importance accordée à ce type de valeurs culturelles, à savoir les explications internes aux conducteurs et les explications externes. Ainsi, les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie fournissent des explications moins internes aux conducteurs ( $M = .20$ ) que ceux qui accordent peu d'importance à ce type de valeurs culturelles,  $M = .30$ ,  $F(1, 517) = 13.30$ ,  $p < .001$ ,  $\eta^2 = .025$ . De même, les participants qui accordent beaucoup d'importance à ce type de croyances et valeurs culturelles fournissent des explications causales externes moins contrôlables ( $M = -.59$ ) que ceux qui y accordent peu d'importance,  $M = -.84$ ,  $F(1, 517) = 18.50$ ,  $p < .001$ ,  $\eta^2 = .035$ . Cela signifie qu'accorder beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie incite les usagers de la route à sous-estimer le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents et à incriminer les facteurs hors du contrôle humain ; ce qui est conforme à notre hypothèse (H12).

En outre, l'analyse multivariée révèle une variation significative des explications causales en fonction de l'importance accordée aux croyances et valeurs en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe culturel,  $F(3, 515) = 3.10$ ,  $p = .026$ ,  $\eta^2 = .018$ . Mais, une seule dimension des explications causales varie significativement avec l'importance accordée à ce type de croyances et valeurs culturelles à savoir, les explications causales externes. Ainsi, les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe culturel fournissent des

explications causales externes plus contrôlables ( $M = -.82$ ) que ceux qui y accordent peu d'importance,  $M = -.64$ ,  $F(1, 517) = 9.01$ ,  $p = .003$ ,  $\eta^2 = .017$ . En d'autres termes, accorder beaucoup d'importance aux croyances et valeurs qui expriment l'identification et l'appartenance au groupe culturel incite les usagers de la route à privilégier des facteurs externes aux conducteurs et aux piétons certes, mais qui peuvent être maîtrisés par une action humaine.

Enfin, on note une variation des explications causales suivant l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec les manifestations de joie,  $F(3, 515) = 2.64$ ,  $p = .048$ ,  $\eta^2 = .015$ . Ici encore deux dimensions des explications causales varient avec l'adhésion à ce type de croyances, à savoir les explications internes aux conducteurs et aux piétons. Les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec les manifestations de joie fournissent des explications moins internes aux conducteurs ( $M = .23$ ) que ceux qui accordent peu d'importance à ce type de croyances,  $M = .29$ ,  $F(1, 517) = 4.44$ ,  $p = .036$ ,  $\eta^2 = .009$ . Par contre, les participants qui accordent beaucoup d'importance à ce type de valeurs fournissent des explications causales moins externes aux piétons ( $M = -.05$ ) que ceux qui y accordent peu d'importance,  $M = -.15$ ,  $F(1, 517) = 7.45$ ,  $p = .007$ ,  $\eta^2 = .014$ . Ce résultat signifie qu'accorder beaucoup d'importance aux valeurs culturelles qui expriment les événements heureux est susceptible d'inciter les usagers de la route à sous-estimer le rôle causal des conducteurs et à incriminer les piétons dans la survenue des accidents.

- ***Pratique des activités culturelles et explications causales***

Nous nous proposons ici d'examiner la variabilité des explications causales en fonction de la pratique des activités culturelles dans leur globalité d'une part, et de voir comment les explications peuvent être affectées par chaque dimension des activités culturelles pratiquées. Les analyses multivariées montrent que les explications causales varient en fonction de la pratique des activités culturelles prises globalement,  $F(3, 515) = 3.96$ ,  $p = .008$ ,  $\eta^2 = .023$ . En outre, cette variation est significative sur deux dimensions des explications causales à savoir, les explications internes aux conducteurs et aux piétons. Notamment, les participants qui pratiquent fréquemment les activités culturelles dans leur globalité fournissent des explications causales moins internes aux conducteurs ( $M = .21$ ) que ceux qui les pratiquent rarement,  $M = .30$ ,  $F(1, 517) = 8.74$ ,  $p = .003$ ,  $\eta^2 = .017$ . Par contre, les participants qui pratiquent fréquemment les activités culturelles dans leur ensemble fournissent des



explications causales plus internes aux piétons ( $M = -.04$ ) que ceux qui les pratiquent rarement,  $M = -.15$ ,  $F(1, 517) = 9.47$ ,  $p = .002$ ,  $\eta^2 = .018$ . Par conséquent, pratiquer fréquemment les activités culturelles prises globalement semble induire une sous-estimation du rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents et une tendance à incriminer les piétons.

Lorsqu'on aborde les types d'activités culturelles pratiquées, on note des résultats intéressants. Notamment, les explications causales varient significativement avec la pratique des activités culturelles en rapport avec la protection et la célébration de la vie,  $F(3, 514) = 6.93$ ,  $p = .001$ ,  $\eta^2 = .039$ . Plus spécifiquement, les participants qui pratiquent fréquemment les activités culturelles en rapport avec la protection et la célébration de la vie fournissent des explications causales moins internes aux conducteurs ( $M = .20$ ) que ceux qui pratiquent rarement ce type d'activités culturelles,  $M = .30$ ,  $F(1, 516) = 12.45$ ,  $p = .001$ ,  $\eta^2 = .024$ . Par contre, les participants qui pratiquent fréquemment ce type d'activités culturelles fournissent des explications causales plus internes aux piétons ( $M = -.05$ ) que ceux qui les pratiquent rarement,  $M = -.13$ ,  $F(1, 516) = 4.94$ ,  $p = .027$ ,  $\eta^2 = .009$ . De même, les participants qui pratiquent fréquemment ce type d'activités culturelles font des explications causales externes moins contrôlables ( $M = -.62$ ) que ceux qui les pratiquent rarement,  $M = -.84$ ,  $F(1, 516) = 14.15$ ,  $p = .001$ ,  $\eta^2 = .027$ . Ces résultats montrent que la pratique des activités culturelles en rapport avec la protection de la vie est susceptible de favoriser des explications causales externes aux conducteurs, internes aux piétons et externes moins contrôlables. En d'autres termes, lorsque l'individu pratique fréquemment des activités culturelles qui sont supposées protéger la vie, il peut avoir tendance à sous-estimer le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents et à incriminer les facteurs qui échappent au contrôle humain ; ce qui conforte nos attentes (H12). Mais il faut noter que la tendance pour les participants qui pratiquent ce type d'activités culturelles, à privilégier également les comportements des piétons pour expliquer les accidents est surprenante. Une explication possible de ce résultat est l'effectif élevé des conducteurs dans l'échantillon ; ces derniers ayant tendance à surestimer le rôle causal des piétons dans la survenue des accidents.

En outre, les explications causales varient significativement avec la pratique des activités qui expriment l'identification et l'appartenance au groupe culturel,  $F(3, 514) = 5.16$ ,  $p = .002$ ,  $\eta^2 = .029$ . Deux types d'explications causales varient en fonction de la pratique de ce type d'activités culturelles à savoir, les explications internes aux conducteurs et aux piétons. En effet, les participants qui pratiquent fréquemment les activités culturelles qui expriment l'identification et l'appartenance au groupe culturel fournissent des explications causales

moins internes aux conducteurs ( $M = .22$ ) que ceux qui les pratiquent rarement,  $M = .29$ ,  $F(1, 516) = 5.96$ ,  $p = .015$ ,  $\eta^2 = .011$ . Par contre les participants qui les pratiquent fréquemment ce type d'activité fournissent des explications plus internes aux piétons ( $M = -.02$ ) que ceux qui les pratiquent rarement,  $M = -.16$ ,  $F(1, 516) = 15.13$ ,  $p = .001$ ,  $\eta^2 = .028$ . Par conséquent, les personnes qui pratiquent fréquemment les activités qui expriment leur identité et l'appartenance à leur groupe culturel semblent avoir tendance à sous-estimer le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents et à incriminer les piétons.

### ***Synthèse des résultats sur l'effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les explications causales***

Il apparaît qu'une forte adhésion aux croyances et valeurs culturelles à travers l'importance qu'on y accorde et la pratique des activités culturelles induit une sous-estimation du rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents, mais aussi une tendance (bien que faible) à incriminer les piétons. En outre lorsque cette forte adhésion porte sur les croyances et valeurs culturelles qui sont sensées protéger la vie des membres du groupe culturel, cela induit non seulement une sous-estimation du rôle des conducteurs et une tendance à incriminer les piétons, mais aussi et surtout une tendance à attribuer les accidents aux facteurs qui échappent au contrôle humain (malédiction, envoûtement, etc.). Par contre, lorsque cette forte adhésion porte sur des croyances et valeurs culturelles qui expriment l'identification et l'appartenance au groupe culturel, les participants privilégient les facteurs externes aux piétons et aux conducteurs pouvant être maîtrisés par une action humaine (absence de feu de signalisation, cassis, etc.) pour expliquer les accidents. Ainsi, on peut retenir que l'adhésion aux valeurs culturelles dans leur globalité induit une sous-estimation du rôle des conducteurs dans la survenue des accidents et une incrimination des piétons. En outre, lorsqu'il s'agit des croyances et valeurs culturelles qui sont sensées protéger la vie, une forte adhésion induit une surestimation des facteurs hors du contrôle humain, en plus de la sous-estimation du rôle des conducteurs et de l'incrimination des piétons. Lorsqu'il s'agit des croyances et valeurs culturelles qui portent sur l'identification et l'appartenance au groupe culturel, une forte adhésion induit une surestimation des facteurs externes aux piétons et aux conducteurs et qui peuvent être maîtrisés par une action humaine. Dans le paragraphe qui suit nous allons voir comment les comportements de sécurité peuvent varier sous l'effet de l'adhésion aux valeurs culturelles.

### ***B- Effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité***

Comme dans le précédent paragraphe, nous allons analyser d'abord l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité et abordons par la suite la pratique des activités culturelles. Nous vérifions ici l'hypothèse selon laquelle l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie favorise l'adoption des comportements insécuritaires.

#### ***• Importance accordée aux croyances et valeurs culturelles et comportements de sécurité***

Nous commençons par voir comment varient les comportements en fonction de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles dans leur ensemble. Le test t de student indique que les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement présentent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.85$ ) que ceux qui y accordent peu d'importance,  $M = 2.94$ ,  $t(490) = 2.61$ ,  $p = .009$ . Lorsqu'on examine les résultats en fonction des différents types de croyances et valeurs culturelles, on observe des résultats intéressants. En effet, conformément à notre hypothèse (H13), les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection et la célébration de la vie présentent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.81$ ) que ceux qui y accordent peu d'importance,  $M = 2.98$ ,  $t(519) = 4.89$ ,  $p = .001$ . De même, les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec les manifestations de joie adoptent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.87$ ) que ceux qui y accordent peu d'importance,  $M = 2.95$ ,  $t(519) = 2.47$ ,  $p = .014$ . Par contre et curieusement, les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe culturel tendent à adopter des comportements plus sécuritaires ( $M = 2.94$ ) que ceux qui accordent peu d'importance à ce type de croyances et valeurs culturelles,  $M = 2.88$ ,  $t(519) = 1.71$ ,  $p = .086$ . Ces résultats signifient qu'accorder de l'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie (recourir à des moyens de protection traditionnels pour se protéger des gens qui vous veulent du mal par exemple) et celles relatives aux manifestations de joie (cérémonie communautaire de « voir bébé » par exemple), favorise des comportements insécuritaires. Tandis qu'accorder de l'importance aux croyances et valeurs culturelles qui expriment l'appartenance et

l'identification à son groupe culturel (l'adhésion active à l'association des ressortissants de son village natal par exemple) conduit à des comportements davantage sécuritaires sur les routes.

- ***Pratique des activités culturelles et comportements de sécurité***

Il s'agit ici de voir comment les comportements de sécurité peuvent varier sous l'effet de la pratique des activités culturelles dans leur globalité d'une part, et des différents types d'activités culturelles d'autre part. Pour ce qui est de la pratique des activités culturelles prises globalement, les analyses indiquent que les participants qui pratiquent fréquemment des activités culturelles présentent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.84$ ) que ceux qui les pratiquent rarement,  $M = 2.97$ ,  $t(519) = 3.60$ ,  $p = .001$ . Lorsqu'on aborde les sous-dimensions de la pratique des activités culturelles, on note que les participants qui pratiquent fréquemment des activités culturelles en rapport avec la protection et la célébration de la vie présentent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.81$ ) que ceux qui les pratiquent rarement,  $M = 3.00$ ,  $t(518) = 5.59$ ,  $p = .001$ . Par contre, on ne note pas de différence significative de comportements de sécurité en fonction de la pratique des activités culturelles en rapport avec l'identité et l'appartenance au groupe culturel d'une part, et en fonction de la pratique des activités culturelles en rapport avec les manifestations de joie d'autre part. En d'autres termes, les participants qui pratiquent les activités culturelles prises globalement et particulièrement celles en rapport avec la protection de la vie (lavage d'un malheur, sacrifices sur les crânes des ancêtres, rites du veuvage, funérailles, etc.) ont tendance à adopter des comportements davantage insécuritaires sur les routes.

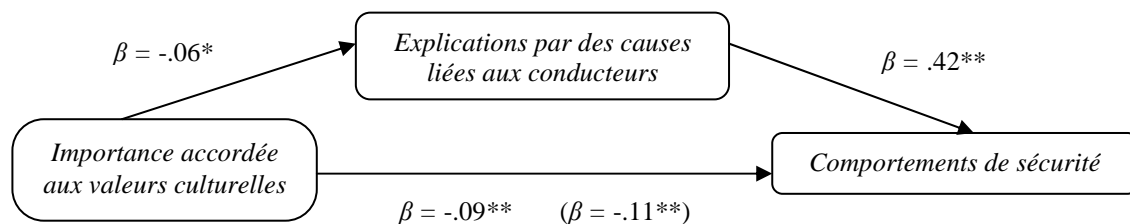
Nous avons montré dans les paragraphes qui précèdent que l'adhésion aux valeurs culturelles affecte les explications causales et les comportements sur les routes. Dans le paragraphe qui suit, nous examinons si l'effet des croyances et valeurs culturelles sur les comportements est médiatisé par les explications causales.

***C- Médiation de l'effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité par les explications causales***

Dans ce paragraphe, nous abordons les dimensions de l'adhésion aux valeurs culturelles séparément. Ainsi nous allons examiner d'abord le rôle médiateur des explications causales sur l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles et abordons la pratique des activités culturelles par la suite.

- ***Médiation de l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité par les explications causales***

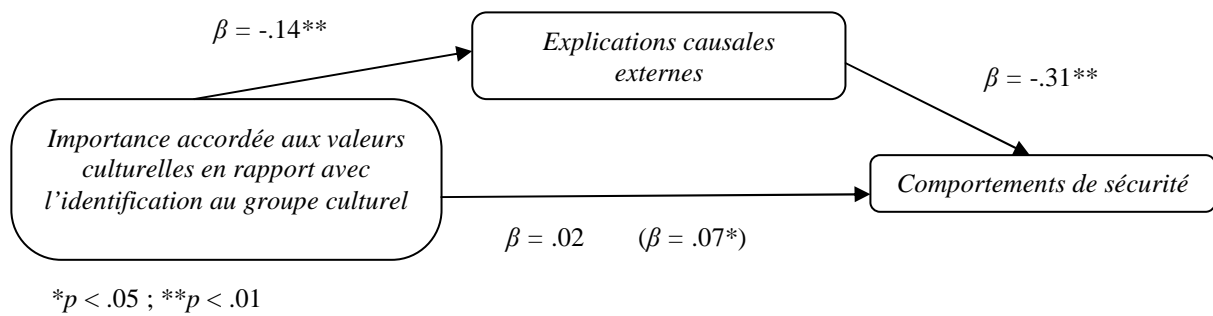
Afin de voir si l'effet des croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité est médiatisé par les explications causales, nous conduisons une analyse de médiation qui révèle une médiation partielle et une médiation totale. En l'occurrence, on note une médiation partielle de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles par les explications causales internes aux conducteurs. Notamment, accorder beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles, prédit des explications causales moins internes aux conducteurs,  $\beta = -.06$ ,  $t(518) = 2.27$ ,  $p = .023$ , et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.11$ ,  $t(518) = 3.48$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications liées aux conducteurs, l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité diminue mais demeure significatif,  $\beta = -.09$ ,  $t(518) = 2.84$ ,  $p = .004$ , 95% CI [-.0548, -.0023] (voir figure 10).



\* $p < .05$  ; \*\* $p < .01$

**Figure 10: Médiation partielle de l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles par les explications causales internes aux conducteurs**

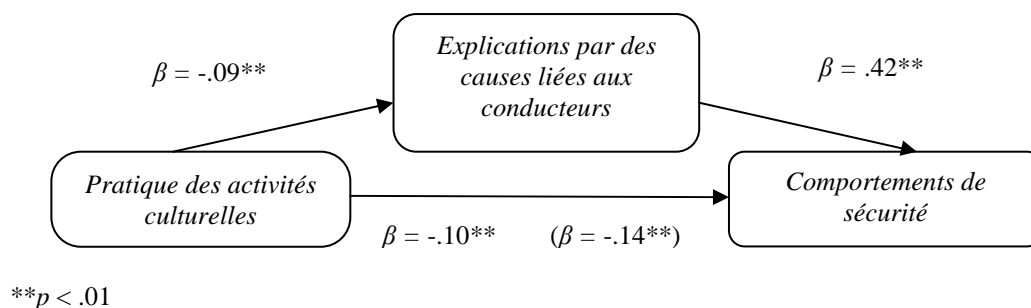
Le deuxième résultat révèle une médiation totale de l'effet de l'importance accordée aux valeurs culturelles en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe culturel par les explications causales externes. En effet, accorder beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles portant sur l'identification et l'appartenance au groupe culturel prédit des explications causales externes plus contrôlables,  $\beta = -.14$ ,  $t(519) = 3.06$ ,  $p = .002$ , et des comportements plus sécuritaires,  $\beta = .07$ ,  $t(519) = 2.47$ ,  $p = .013$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales externes, l'effet de l'importance accordée à ce type de valeurs culturelles sur les comportements de sécurité n'est plus significatif et tend même à s'annuler,  $\beta = .02$ ,  $t(519) = 1.03$ ,  $p = .300$ , 95% CI [0185, 0741] (voir figure 11).



**Figure 11 : Médiation totale de l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec l'identification au groupe culturel par les explications causales externes**

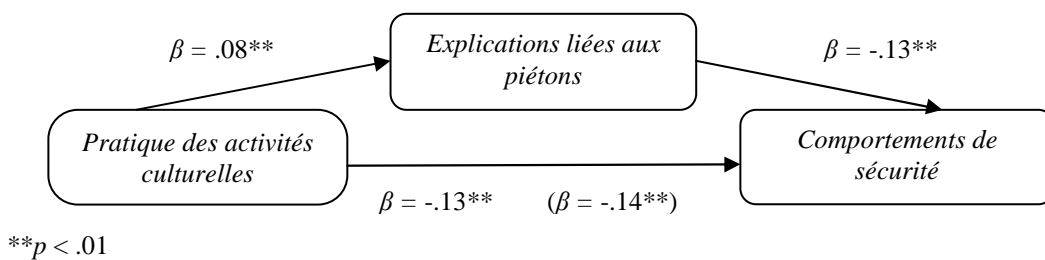
- **Médiation de l'effet de la pratique des activités culturelles sur les comportements de sécurité par les explications causales**

En vue de voir si les explications causales médient l'effet de la pratique des activités culturelles sur les comportements de sécurité, nous conduisons une analyse de médiation. On observe trois médiations partielles. Le premier résultat révèle une médiation partielle de la pratique des activités culturelles dans leur globalité par les explications causales internes aux conducteurs. Notamment, une pratique fréquente des activités culturelles prédit des explications causales moins internes aux conducteurs,  $\beta = -.09$ ,  $t(518) = 3.73$ ,  $p < .001$ , et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.14$ ,  $t(518) = 4.82$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales liées aux conducteurs, l'effet de la pratique de ces activités sur les comportements de sécurité diminue en restant significatif,  $\beta = -.10$ ,  $t(518) = 3.71$ ,  $p < .001$ , 95%CI [-.0606, -.0177] (voir figure 12).



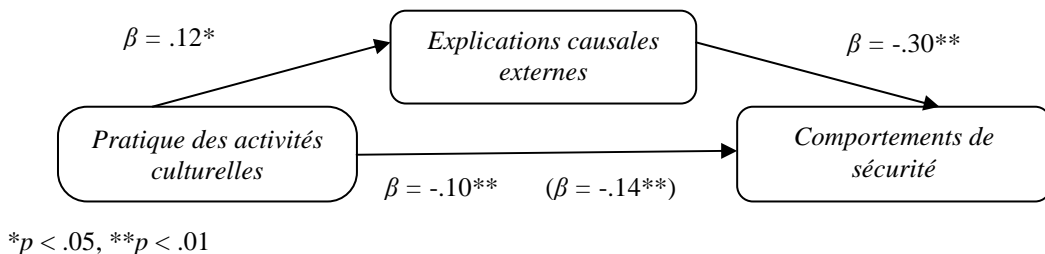
**Figure 12 : Médiation partielle de l'effet de la pratique des activités culturelles par les explications causales liées aux conducteurs**

Le deuxième résultat montre une médiation partielle de l'effet de la pratique des activités culturelles dans leur ensemble par les explications causales liées aux piétons. Notamment, la pratique des activités culturelles prédit des explications causales plus internes aux piétons,  $\beta = .08$ ,  $t(518) = 2.77$ ,  $p = .005$ , et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.14$ ,  $t(518) = 4.82$ ,  $p < .001$ . Lorsqu'on contrôle les explications liées aux piétons, l'effet de la pratique des activités culturelles diminue mais demeure significatif,  $\beta = -.13$ ,  $t(518) = 4.44$ ,  $p < .001$ , 95% CI [-0.239, -.0036] (voir figure 13).



**Figure 13: Médiation partielle de l'effet de la pratique des activités culturelles par les explications causales liées aux piétons**

Enfin le troisième résultat montre une médiation partielle de l'effet de la pratique des activités culturelles dans leur ensemble sur les comportements de sécurité. En effet, une pratique des activités culturelles prédit des explications causales externes moins contrôlables,  $\beta = .12$ ,  $t(519) = 2.43$ ,  $p = .015$ , et des comportements moins sécuritaires,  $\beta = -.14$ ,  $t(519) = 4.71$ ,  $p < .001$ . En contrôlant les explications causales externes, l'effet de la pratique des activités culturelles sur les comportements de sécurité diminue significativement,  $\beta = -.10$ ,  $t(519) = 4.01$ ,  $p < .001$ , 95% CI [-0.0679, -.0055] (voir figure 14).



**Figure 14: Médiation partielle de l'effet de la pratique des activités culturelles par les explications causales externes**

Ainsi, les trois dimensions des explications causales médient partiellement l'effet de la pratique des activités culturelles globales sur les comportements de sécurité.

### *Synthèse des résultats sur l'effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les explications causales et sur les comportements*

Pour faire le point sur cette partie, il apparaît que les croyances et valeurs culturelles à travers l'importance qu'on y accorde et la pratique des activités culturelles favorisent des comportements moins sécuritaires. Cependant, toutes les croyances et valeurs culturelles ne sont pas préjudiciables pour les comportements de sécurité. Il se trouve qu'une adhésion aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe culturel est susceptible de favoriser des comportements sécuritaires. De plus, l'effet négatif de l'adhésion aux valeurs culturelles dans leur globalité sur les comportements de sécurité est partiellement médiatisé par les explications causales liées aux conducteurs. Tandis que, l'effet positif de l'adhésion aux valeurs en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe culturel sur les comportements de sécurité est totalement médiatisé par les explications causales externes aux conducteurs et aux piétons. En d'autres termes, le fait d'expliquer les accidents par des causes externes et contrôlables, exprime l'importance qu'on accorde aux croyances et valeurs liées à l'identité culturelle et favorise de la prudence sur les routes.

Nous venons de montrer conformément à nos hypothèses que les croyances et les valeurs culturelles ont divers effets sur les explications causales et sur les comportements de sécurité. De plus, il apparaît que l'effet des croyances et des valeurs culturelles sur les comportements de sécurité est médiatisé par les explications causales. A titre complémentaire, nous allons examiner dans les paragraphes qui suivent l'éventuel effet des variables personnelles et sociodémographiques sur les croyances, sur les explications causales et sur les comportements.

### **3.3. Variabilité des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité en fonction des variables personnelles et sociodémographiques**

Nous abordons ici l'effet des variables personnelles et sociodémographiques sur le fatalisme, les croyances de contrôle, les croyances au contrôle divin, l'adhésion aux valeurs culturelles, les explications causales et sur les comportements de sécurité. Les variables sociodémographiques qui nous intéressent ici sont : l'âge, le sexe, le niveau d'étude, le statut d'utilisateur de la route, la catégorie socioprofessionnelle, l'expérience de conduite, la religion, le groupe ethnique d'appartenance (tradition culturelle), l'expérience d'accidents et le mode de déplacement.



### 3.3.1. Effet de l'âge sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité

Les participants sont regroupés en six groupes d'âges de 5 ans d'étendue chacun : les moins de 20 ans, les 21-25 ans, les 26-30 ans, les 31-35 ans, les 36-40 ans et les plus de 40 ans. Le Tableau 13 présente le résumé des résultats significatifs après la comparaison des moyennes de ces groupes sur les différentes variables étudiées.

**L'OC :** On note que l'optimisme comparatif (OC) sur la cible conducteur,  $F(5, 476) = 2.56$  ;  $p = .026$  varie significativement en fonction de l'âge des participants. Les comparaisons par paires des groupes d'âge montrent que le groupe des 31-35 ans est plus optimiste ( $M = .33$ ) que celui des 26-30 ans ( $M = .07$ ,  $HSD = .26$ ,  $p = .032$ ) et celui des 36-40 ans ( $M = .00$  ;  $HSD = .33$  ;  $p = .021$ ).

**L'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles dans leur ensemble :** Les analyses montrent une variation significative de ce facteur en fonction de l'âge,  $F(5, 498) = 2.47$  ;  $p = .032$ , mais les comparaisons par paires ne révèlent pas de différences significatives d'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles dans leur ensemble en fonction des groupes d'âge.

**L'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie :** Cette variable présente des différences significatives avec l'âge,  $F(5, 498) = 2.29$  ;  $p = .044$ . Plus précisément, les 36-40 ans accordent plus d'importance aux croyances et valeurs culturelles supposées protéger la vie ( $M = 2.55$ ) que les 21-25 ans ( $M = 2.25$  ;  $HSD = .30$  ;  $p = .040$ ).

**La pratique des activités culturelles dans leur globalité :** La pratique des activités culturelles dans leur ensemble varie significativement avec l'âge des participants,  $F(5, 498) = 4.92$ ,  $p < .001$ . Les comparaisons par paires montrent que les 36-40 ans pratiquent davantage les activités culturelles dans leur ensemble ( $M = 2.48$ ) que les 21-25 ans ( $M = 2.19$  ;  $HSD = .29$  ;  $p = .014$ ). De même, les participants âgés de plus de 40 ans pratiquent les activités culturelles dans leur globalité ( $M = 2.54$ ) plus que ne le font les 21-25 ans ( $M = 2.19$  ;  $HSD = .35$  ;  $p = .001$ ) et les 26-30 ans ( $M = 2.28$  ;  $HSD = .26$  ;  $p = .020$ ).

**La pratique des activités culturelles en rapport avec la protection de la vie :** Elle varie également suivant l'âge des participants,  $F(5, 497) = 5.09$  ;  $p < .001$ . En effet, les 36-40 ans pratiquent ce type d'activités ( $M = 2.17$ ) plus que les 21-25 ans ( $M = 1.78$  ;  $HSD = .38$  ;  $p = .004$ ). De même, les participants âgés de plus de 40 ans pratiquent davantage ce type

d'activités culturelles ( $M = 2.21$ ) que les 21-25 ans ( $M = 1.78$  ;  $HSD = .43$  ;  $p < .001$ ) et les 26-30 ans ( $M = 1.93$  ;  $HSD = .27$  ;  $p = .048$ ). Ces résultats montrent que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles croît avec l'âge. Ainsi, les participants de plus de 35 ans ont tendance à s'engager dans des pratiques culturelles davantage que les moins âgés ; surtout lorsque celles-ci sont supposées protéger la vie (voir Tableau 13).

**Tableau 13 : Analyse des croyances en fonction de l'âge**

VD	Groupe d'âge	N	M (E.T)	F	p
OC (conducteur) (N = 481)	Moins de 20 ans	20	.17 (.53)	2.56	.026
	20-25 ans	117	.16 (.53)		
	26-30 ans	144	.07 (.58)		
	31-35 ans	70	.33 (.75)		
	36-40 ans	61	.01 (.56)		
Imp. valeurs cult. globales (N = 503)	Plus de 40 ans	70	.17 (.54)	2.47	.032
	Moins de 20 ans	20	2.80 (.43)		
	21-25 ans	120	2.63 (.44)		
	26-30 ans	157	2.63 (.57)		
	31-35 ans	73	2.75 (.47)		
Imp. valeurs protec. vie (N = 503)	36-40 ans	62	2.84 (.48)	2.29	.044
	Plus de 40 ans	72	2.76 (.56)		
	Moins de 20 ans	20	2.44 (.58)		
	21-25 ans	120	2.24 (.60)		
	26-30 ans	157	2.31 (.71)		
Pratique activités culturelles (N = 503)	31-35 ans	73	2.41 (.69)	4.92	.000
	36-40 ans	62	2.55 (.63)		
	Plus de 40 ans	72	2.44 (.67)		
	Moins de 20 ans	20	2.52 (.53)		
	21-25 ans	120	2.19 (.50)		
Prat. act. cult. protect vie (N = 502)	26-30 ans	157	2.28 (.60)	5.09	.000
	31-35 ans	73	2.35 (.50)		
	36-40 ans	62	2.48 (.59)		
	Plus de 40 ans	72	2.54 (.65)		
	Moins de 20 ans	20	2.12 (.58)		
	21-25 ans	120	1.78 (.57)		
	26-30 ans	156	1.93 (.70)		
	31-35 ans	73	1.93 (.63)		
	36-40 ans	62	2.17 (.73)		
	Plus de 40 ans	72	2.21 (.79)		

Il n'y a pas de variation significative de croyances fatalistes, d'OC sur la cible piéton, de croyances au contrôle de Dieu, d'adhésion aux croyances et valeurs culturelles portant sur les manifestations de joie et sur l'identification au groupe culturel, d'explications causales et de comportements de sécurité en fonction de l'âge des participants.

Par contre, on note une interaction entre l'âge et les croyances fatalistes,  $F(5, 492) = 2.40$ ,  $p = .036$ ,  $\eta^2 = .024$ . Le Tableau 14 montre le résumé des résultats de cette interaction. On note que les scores de comportements de sécurité diminuent chez les participants fatalistes de plus de 25 ans alors qu'ils tendent plutôt à croître chez les participants non fatalistes de la même tranche d'âge. Cela signifie que l'effet négatif du fatalisme sur les comportements de sécurité tend à être accentué par l'âge.

**Tableau 14 : Effet d'interaction entre l'âge et les croyances fatalistes**

Groupe d'âge	Comportements de sécurité (N = 504)				F	p
	Non fatalistes		Fatalistes			
	M (E.T)	N	M (E.T)	N		
Moins de 20 ans	3.20 (.37)	9	2.94 (.31)	11		
20-25 ans	2.93 (.36)	66	2.91 (.35)	53		
26-30 ans	3.02 (.41)	87	2.75 (.33)	71	2.40	.036
31-35 ans	3.06 (.46)	36	2.75 (.38)	37		
36-40 ans	3.09 (.33)	28	2.72 (.33)	34		
Plus de 40 ans	3.04 (.42)	44	2.80 (.40)	28		

### 3.3.2. Effet du sexe sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité

Lorsqu'on analyse les données en fonction du sexe, on note que seule l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles dans leur globalité varie significativement en fonction du sexe,  $F(1, 508) = 6.56$  ;  $p = .011$ . Notamment, les hommes accordent plus d'importance aux valeurs culturelles prises dans leur ensemble ( $M = 2.73$ ) que les femmes ( $M = 2.60$ ).

### 3.3.3. Variation des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant le niveau d'étude.

S'agissant de cette variable, les participants sont regroupés en quatre niveaux d'étude à savoir les niveaux du primaire, du collège, du lycée et le niveau universitaire. On note des différences significatives de croyances fatalistes, de croyances au contrôle divin, de croyances et valeurs culturelles, d'explications causales et de comportements de sécurité suivant le niveau d'étude. Les résultats de ces analyses sont présentés dans le Tableau 15.

**Les croyances fatalistes** : Les croyances fatalistes varient en fonction du niveau d'étude des participants,  $F(3, 494) = 11.12$  ;  $p < .001$ . Notamment, les participants qui ont le niveau

d'étude du collège sont plus fatalistes ( $M = 2.25$ ) que ceux du niveau lycée ( $M = 1.89$  ;  $HSD = .36$  ;  $p < .001$ ) et ceux du niveau universitaire ( $M = 1.80$  ;  $HSD = .45$  ;  $p < .001$ ).

**L'adhésion aux croyances et valeurs culturelles :** Les participants qui ont le niveau du collège ( $M = 2.98$  ;  $HSD = .36$  ;  $p < .001$ ) et ceux qui ont le niveau du lycée ( $M = 2.82$  ;  $HSD = .21$  ;  $p = .001$ ) accordent plus d'importance aux croyances et valeurs culturelles prises dans leur ensemble que ceux qui ont le niveau universitaire,  $M = 2.61$  ;  $F(3, 493) = 10.13$  ;  $p < .001$ . Cette tendance pour les participants ayant des niveaux d'études inférieures (primaire, collège et lycée), à adhérer aux croyances et valeurs culturelles plus que ceux du niveau supérieur (universitaire), se révèle aussi bien dans la pratique des différentes activités culturelles que dans l'importance qu'ils accordent aux différents aspects des croyances et valeurs culturelles (voir Tableau 15 pour les détails).

**Les croyances au contrôle divin :** Les analyses montrent une tendance pour les participants du niveau lycée à croire que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses ( $M = 2.52$ ) plus que ne le font ceux du niveau universitaire,  $M = 2.35$  ;  $HSD = .17$  ;  $p = .078$  ;  $F(3, 493) = 2.98$  ;  $p = .031$ .

**Les explications causales :** Le Tableau 15 montre une variation significative des explications causales externes aux conducteurs et aux piétons en fonction du niveau d'étude,  $F(3, 491) = 5.01$ ,  $p = .002$ ). Notamment, les participants qui ont le niveau du primaire fournissent des explications causales externes moins contrôlables ( $M = -.25$ ) que ne le font ceux du niveau lycée ( $M = -.78$  ;  $HSD = .53$ ,  $p = .017$ ) et ceux du niveau universitaire ( $M = -.76$  ;  $HSD = .51$ ,  $p = .016$ ). Cela revient à dire que les participants du niveau primaire et ceux du niveau lycée ont tendance à croire que les accidents de la route sont causés par des forces invisibles qui échappent au contrôle humain (malédiction, envoûtement, esprits maléfiques sur des tronçons de route, etc.).

**Les comportements de sécurité :** On note une variation tendancielle des comportements de sécurité en fonction du niveau d'étude,  $F(3, 492) = 2.54$  ;  $p = .055$ , mais les comparaisons par paires des niveaux d'étude ne montrent pas de différences significatives.

Ces résultats signifient que les personnes qui ont un niveau d'étude bas ont tendance à croire en l'inévitabilité des accidents de la route, puis à les expliquer par des forces invisibles ou des facteurs incontrôlables par l'homme, contrairement à ceux qui ont un niveau d'étude élevé. Il apparaît également à travers ces résultats qu'au Cameroun, l'intérêt pour les croyances et valeurs culturelles a tendance à augmenter chez les personnes qui ont un niveau d'étude bas. Notamment, les personnes qui ont un niveau d'étude du primaire, du collège et du lycée se montrent très attachées aux croyances et aux valeurs culturelles, contrairement à

celles qui ont un niveau d'étude du supérieur. Les analyses ne montrent pas de différences significatives de croyances de contrôle (OC et CPFSD), d'explications causales internes aux conducteurs et internes aux piétons en fonction du niveau d'étude.

**Tableau 15 : Analyse des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité en fonction du niveau d'étude**

VD	Niveau d'étude	N	M (E.T)	F	p
Fatalisme (N = 497)	Primaire	16	2.02 (.56)	11.12	.000
	Collège	41	2.25 (.56)		
	Lycée	110	1.89 (.43)		
	Universitaire	331	1.80 (.48)		
Imp. valeurs culturelles (N = 496)	Primaire	16	2.91 (.64)	10.13	.000
	Collège	40	2.98 (.45)		
	Lycée	110	2.82 (.48)		
	Universitaire	331	2.61 (.52)		
Imp. val protec vie (N = 496)	Primaire	16	2.63 (.97)	9.15	.000
	Collège	40	2.72 (.68)		
	Lycée	110	2.50 (.65)		
	Universitaire	331	2.25 (.64)		
Imp. val. manif joie (N = 496)	Primaire	16	3.28 (.51)	5.32	.001
	Collège	40	3.07 (.51)		
	Lycée	110	2.90 (.57)		
	Universitaire	331	2.81 (.61)		
Imp. val. identité culturelle (N = 496)	Primaire	16	3.19 (.60)	5.52	.001
	Collège	40	3.37 (.54)		
	Lycée	110	3.34 (.51)		
	Universitaire	331	3.10 (.66)		
Pratique activité culturelles (N = 496)	Primaire	16	2.50 (.79)	4.71	.003
	Collège	41	2.61 (.63)		
	Lycée	110	2.42 (.56)		
	Universitaire	330	2.29 (.56)		
Prat. act. protection vie (N = 495)	Primaire	16	2.13 (1.01)	7.10	.000
	Collège	41	2.39 (.76)		
	Lycée	110	2.06 (.66)		
	Universitaire	329	1.90 (.66)		
Croyances contrôle divin (N = 496)	Primaire	16	2.56 (.63)	2.98	.031
	Collège	41	2.55 (.60)		
	Lycée	110	2.52 (.65)		
	Universitaire	330	2.35 (.64)		
Explic. externes (N = 494)	Primaire	16	-.25 (.70)	5.01	.002
	Collège	40	-.48 (.69)		
	Lycée	110	-.78 (.62)		
	Universitaire	329	-.76 (.67)		
Comportement sécurité (N = 495)	Primaire	16	2.74 (.37)	2.54	.055
	Collège	41	2.80 (.44)		
	Lycée	109	2.93 (.36)		
	Universitaire	330	2.94 (.39)		

### 3.3.4. Effet du statut d'usager de la route sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité

Le statut d'usager dans la présente étude désigne la place qu'occupe chaque individu dans le trafic routier. Les participants sont regroupés en cinq catégories d'usagers: les conducteurs (conducteurs professionnels, conducteurs non professionnel), les agents du trafic (gendarmes, policiers, ingénieurs de route), les opérateurs économiques du secteur des transports (patrons d'agence de voyage, agents d'assurance, directeurs d'auto-école, moniteurs d'auto-école, agents de contrôle technique de véhicules), les piétons (étudiants et non étudiants) et les apprentis conducteurs. Les résultats résumés dans le Tableau 16 sont significatifs pour certaines variables que nous présentons dans les paragraphes qui suivent.

**Les croyances fatalistes :** On note une variation des croyances fatalistes,  $F(4, 495) = 3.61 ; p = .006$ , suivant le statut des participants. Les comparaisons par paires montrent que les opérateurs économiques du secteur des transports sont significativement plus fatalistes ( $M = 1.99$ ) que les piétons ( $M = 1.76 ; HSD = .23, p = .005$ ).

**L'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles:** Les analyses révèlent que les agents du trafic accordent significativement plus d'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement ( $M = 2.79 ; HSD = .19 ; p = .034$ ) que les piétons,  $M = 2.60 ; F(4, 494) = 3.11 ; p = .015$ . Cependant, les opérateurs économiques du secteur des transports accordent significativement moins d'importance aux croyances et valeurs culturelles portant sur l'identification au groupe culturel ( $M = 2.83$ ) que les apprentis conducteurs ( $M = 3.30 ; HSD = -.47 ; p = .005$ ), les conducteurs ( $M = 3.27 ; HSD = -.44 ; p < .001$ ), les agents du trafic ( $M = 3.27 ; HSD = -.44 ; p < .001$ ) et les piétons,  $M = 3.17 ; HSD = -.33 ; p < .001 ; F(4, 494) = 9.61 ; p < .001$ . De même, les opérateurs économiques du secteur des transports pratiquent moins les activités exprimant les croyances et valeurs liées à l'identification au groupe culturel ( $M = 2.65$ ) que les piétons ( $M = 2.89 ; HSD = -.24 ; p = .037$ ), les conducteurs ( $M = 2.92 ; HSD = -.27 ; p = .016$ ) et les agents du trafic,  $M = 2.92 ; HSD = -.27 ; p = .029 ; F(4, 495) = 3.15 ; p = .014$ . Pourtant l'adhésion à ce type de croyances et valeurs culturelles est positivement liée à l'explication des accidents par des causes externes et contrôlables et aux comportements sécuritaires. En outre, du point de vue de la pratique des activités qui expriment les croyances et valeurs culturelles sensées protéger la vie, les comparaisons par paires montrent que les opérateurs économiques du secteur des transports les pratiquent significativement ( $M = 2.18$ ) plus que les piétons,  $M = 1.82 ; HSD = .36 ; p = .001 ; F(4, 493)$

= 4.37 ;  $p = .002$ . Il est à noter également que la pratique de ce type d'activités culturelles est négativement liée aux comportements de sécurité.

**Les croyances au contrôle divin :** Les analyses montrent que les agents du trafic croient au contrôle de Dieu sur les accidents routiers ( $M = 2.59$  ;  $HSD = .25$  ;  $p = .023$ ) plus que ne le font les conducteurs ( $M = 2.34$  ;  $F(4, 493) = 2.65$  ;  $p = .032$ ). Ainsi, les agents du trafic se montrent particulièrement intéressés par les valeurs culturelles et croient au pouvoir de contrôle de Dieu sur les accidents routiers au Cameroun.

**Les explications causales :** Les résultats portant sur les explications montrent des différences significatives d'explications causales internes aux conducteurs,  $F(4, 491) = 3.93$  ;  $p = .004$ , et d'explications causales externes,  $F(4, 492) = 6.43$  ;  $p < .001$ , en fonction du statut des participants. Les comparaisons par paires montrent que les piétons ( $M = .30$  ;  $HSD = .16$ ,  $p = .002$ ) et les agents du trafic ( $M = .28$  ;  $HSD = .14$ ,  $p = .023$ ) expliquent les accidents par des causes internes aux conducteurs davantage que ne le font les opérateurs économiques du secteur des transports ( $M = .14$ ). Par contre, les opérateurs économiques du secteur des transports expliquent les accidents par des causes externes moins contrôlables ( $M = -.50$ ) que ne le font les piétons ( $M = -.89$  ;  $HSD = .39$ ,  $p < .001$ ) et les conducteurs ( $M = -.80$  ;  $HSD = .30$ ,  $p = .005$ ). Il en est de même des agents du trafic qui tendent à expliquer les accidents par des causes externes moins contrôlables ( $M = -.62$ ) que ne le font les piétons ( $M = -.89$  ;  $HSD = .27$ ,  $p = .013$ ).

**Les comportements de sécurité :** On note une variation significative des comportements de sécurité suivant le statut d'utilisateur,  $F(4, 493) = 5.45$  ;  $p < .001$ . En l'occurrence, les comparaisons par paires montrent que les piétons ( $M = 2.99$  ;  $HSD = .24$ ,  $p < .001$ ), les agents du trafic ( $M = 2.95$  ;  $HSD = .20$ ,  $p = .003$ ) et les conducteurs ( $M = 2.91$  ;  $HSD = .16$ ,  $p = .023$ ) adoptent des comportements plus sécuritaires que ne le font les opérateurs économiques du secteur des transports ( $M = 2.75$ ).

Curieusement, les résultats d'analyse suivant le statut d'utilisateur de la route révèlent que les opérateurs économiques du secteur des transports constituent le maillon le plus faible de la chaîne des acteurs de la sécurité routière au Cameroun. En effet, ils présentent des comportements plus insécuritaires que les autres usagers de la route. C'est eux les plus fatalistes et c'est encore eux qui sous-estiment le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents et ont tendance à penser que ceux-ci sont causés par des forces invisibles (destin, envoûtement, colère des ancêtres, esprits maléfiques sur certains tronçons de route, intempéries, etc.).

**Tableau 16 : Analyse des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant le statut de l'utilisateur de la route**

VD	Statut de l'utilisateur de la route	N	M (E.T)	F	P
Fatalisme (N = 499)	Conducteurs	136	1.89 (.54)	3.61	.006
	Piétons	142	1.75 (.44)		
	Agents du trafic	102	1.88 (.53)		
	Opérateurs économiques	95	1.99 (.48)		
	Apprentis conducteur	25	2.00 (.58)		
Imp. valeurs culturelles (N = 498)	Conducteurs	136	2.73 (.49)	3.11	.015
	Piétons	142	2.60 (.46)		
	Agents du trafic	101	2.79 (.52)		
	Opérateurs économiques	95	2.62 (.57)		
	Apprentis conducteurs	25	2.82 (.56)		
Imp. val. identité culturelle (N = 498)	Conducteurs	136	3.27 (.52)	9.61	.000
	Piétons	142	3.17 (.56)		
	Agents du trafic	101	3.27 (.55)		
	Opérateurs économiques	95	2.83 (.77)		
	Apprentis conducteurs	25	3.30 (.65)		
Pratique activités protection vie (N = 497)	Conducteurs	135	1.97 (.72)	4.37	.002
	Piétons	142	1.82 (.61)		
	Agents du trafic	102	2.05 (.72)		
	Opérateurs économiques	95	2.18 (.67)		
	Apprentis conducteurs	24	1.86 (.79)		
Prat. act. identité culturelle (N = 497)	Conducteurs	135	2.92 (.60)	3.15	.014
	Piétons	142	2.89 (.57)		
	Agents du trafic	102	2.92 (.70)		
	Opérateurs économiques	95	2.65 (.68)		
	Apprentis conducteurs	24	2.81 (.72)		
Croyances contrôle divin (N = 487)	Conducteurs	135	2.34 (.64)	2.65	.032
	Piétons	142	2.37 (.57)		
	Agents du trafic	101	2.59 (.68)		
	Opérateurs économiques	95	2.40 (.65)		
	Apprentis conducteurs	25	2.48 (.72)		
Explications internes conducteurs (N = 495)	Conducteurs	134	.25 (.31)	3.93	.004
	Piétons	141	.31 (.32)		
	Agents du trafic	101	.28 (.34)		
	Opérateurs économiques	95	.14 (.29)		
	Apprentis conducteurs	25	.22 (.35)		
Explic. externes (N = 496)	Conducteurs	134	-.81 (.71)	6.43	.000
	Piétons	141	-.89 (.63)		
	Agents du trafic	102	-.62 (.62)		
	Opérateurs économiques	95	-.50 (.64)		
	Apprentis conducteurs	25	-.64 (.70)		
Comportements sécurité (N = 497)	Conducteurs	135	2.91 (.41)	5.85	.000
	Piétons	142	2.99 (.35)		
	Agents du trafic	101	2.95 (.43)		
	Opérateurs économiques	95	2.75 (.38)		
	Apprentis conducteurs	25	2.86 (.43)		



Les analyses ne montrent pas de différences de croyances de contrôle (OC et CPFSD) et d'explications causales internes aux piétons suivant le statut des participants.

### **3.3.5. Variabilité des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant la catégorie socioprofessionnelle**

A partir de la classification des catégories socioprofessionnelles selon Hofstede (1980), nous regroupons les participants en trois catégories : les sans emploi, les professionnels qualifiés (ouvriers qualifiés, employés de bureau, professionnels formés, professionnels de formation académique – enseignants) et les dirigeants (chefs de plusieurs subordonnées, chefs des chefs). Les résultats des analyses sur ce point que nous présentons dans les paragraphes qui suivent, sont résumés dans le Tableau 17.

**Les croyances et valeurs culturelles :** Les analyses montrent pour ce qui est des croyances et valeurs culturelles que les professionnels qualifiés accordent de l'importance aux croyances et valeurs culturelles dans leur ensemble ( $M = 2.74$  ;  $HSD = .13$  ;  $p = .034$ ) plus que ne le font les sans emploi,  $M = 2.61$  ;  $F(2, 465) = 3.46$  ;  $p = .032$ . De même les dirigeants accordent de l'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec l'identification au groupe culturel ( $M = 3.29$  ;  $HSD = .21$  ;  $p = .044$ ) davantage que les sans emploi,  $M = 3.08$ ,  $F(2, 465) = 3.03$  ;  $p = .049$ .

**La capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD) :** On observe que les professionnels qualifiés ont une CPFSD plus élevée ( $M = 2.44$  ;  $HSD = .30$  ;  $p = .001$ ) que celle des dirigeants,  $M = 2.14$  ;  $F(2, 460) = 6.80$  ;  $p = .001$ .

**Les explications causales :** Les explications causales externes aux conducteurs et aux piétons se révèlent significativement différentes suivant le statut socioprofessionnel des participants,  $F(2, 463) = 3.59$ ,  $p = .028$ . Notamment, les professionnels qualifiés ( $M = -.69$  ;  $HSD = .23$ ,  $p = .031$ ) et les participants sans emploi ( $M = -.70$  ;  $HSD = .22$ ,  $p = .039$ ) fournissent des explications causales externes moins contrôlables que ne le font les dirigeants ( $M = -.92$ ).

**Le comportement de sécurité :** Enfin, on note des différences significatives de comportements de sécurité suivant le statut socioprofessionnel des participants,  $F(2, 464) = 5.92$ ,  $p = .003$ . En l'occurrence, les dirigeants présentent des comportements plus sécuritaires ( $M = 3.06$ ) que les professionnels qualifiés ( $M = 2.88$  ;  $HSD = .18$ ,  $p = .002$ ) et les participants sans emploi ( $M = 2.91$  ;  $HSD = .15$ ,  $p = .013$ ).

Les résultats des analyses suivant le statut socioprofessionnel des participants montrent que les individus appartenant à une catégorie socioprofessionnelle élevée se montrent plus attachés aux croyances et valeurs culturelles portant sur l'identification au groupe culturel comparés à ceux qui appartiennent à une catégorie socioprofessionnelle basse (sans emploi, employés qualifiés). De plus, les premiers ont tendance à expliquer les accidents par des facteurs qu'on peut maîtriser et prennent davantage de précautions sur les routes que les seconds. Par contre, les professionnels qualifiés se croient plus capables d'affronter les situations de trafic dangereuses sans en être inquiétés que les dirigeants. Les croyances fatalistes, les croyances au contrôle divin, la pratique des activités culturelles, les explications causales internes aux conducteurs et aux piétons ne varient pas significativement suivant le statut socioprofessionnel des participants. De même, on ne note aucune variation significative des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant l'expérience de conduite.

**Tableau 17 : Analyse des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant le statut socioprofessionnel**

VD	Statut socioprofessionnel	N	M(E.T)	F	p
Imp. valeurs culturelles (N = 467)	Sans emploi	190	2.61 (.50)	3.46	.032
	Professionnels qualifiés	205	2.74 (.51)		
	Dirigeants	73	2.73 (.56)		
Imp. val. identité culturelle (N = 467)	Sans emploi	190	3.08 (.67)	3.03	.049
	Professionnels qualifiés	205	3.17 (.61)		
	Dirigeants	73	3.29 (.55)		
CPFSD (N = 462)	Sans emploi	189	2.30 (.52)	6.80	.001
	Professionnels qualifiés	204	2.44 (.71)		
	Dirigeants	70	2.13 (.53)		
Explications externes (N = 465)	Sans emploi	188	-.70 (.66)	3.59	.028
	Professionnels qualifiés	206	-.69 (.69)		
	dirigeants	72	-.92 (.63)		
Comportements sécurité (N = 466)	Sans emploi	189	2.90 (.38)	5.92	.003
	Professionnels qualifiés	205	2.87 (.41)		
	dirigeants	73	3.06 (.43)		

### **3.3.6. Effet de l'appartenance ethnique sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité**

Nous procédons ici au regroupement des participants dans les quatre traditions culturelles du Cameroun en fonction de leur groupe ethnique d'appartenance. Pour rappel comme déjà dit, on distingue la tradition culturelle des Bantous de la forêt qui regroupe les

Béti, Bassa, Mbamois et Maka ; la tradition culturelle soudano-sahélienne formée des peuples du grand Nord-Cameroun ; la tradition culturelle des Bantous des grassfields constituée des Bamilékés, des Bamoun et des Anglophones du Nord-Ouest ; et la tradition culturelle des Bantous des plaines côtières qui regroupe les Mbô, Sawa et Anglophones du Sud-Ouest. Les résultats d'analyse sont résumés dans le Tableau 18.

**L'adhésion aux croyances et valeurs culturelles :** Lorsqu'on aborde les croyances et valeurs culturelles, le Tableau 18 montre que l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles dans leur globalité varie suivant la tradition culturelle d'appartenance des participants,  $F(3, 512) = 3.36 ; p = .019$ . Les comparaisons par paires révèlent que les Bantous des grassfields accordent de l'importance aux croyances et valeurs culturelles dans leur ensemble ( $M = 2.77$ ) davantage que ne le font les Bantous des plaines côtières,  $M = 2.58 ; HSD = .19 ; p = .017$ .

De même, les Bantous des grassfields accordent de l'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec les manifestations de joie ( $M = 2.96$ ) plus que les Bantous des plaines côtières,  $M = 2.73 ; HSD = .23 ; p = .016 ; F(3, 512) = 3.55 ; p = .014$ .

On note que l'importance accordée aux croyances et valeurs liées à la protection de la vie varie significativement avec la tradition culturelle d'appartenance des participants,  $F(3, 512) = 3.49 ; p = .015$ . Cependant, les comparaisons par paires ne montrent pas de différences significatives entre les traditions culturelles.

S'agissant de la pratique des activités culturelles, les Bantous des grassfields pratiquent les activités culturelles dans leur ensemble ( $M = 2.46$ ) plus que les Bantous de la forêt,  $M = 2.23 ; HSD = .23 ; p = .001 ; F(3, 511) = 5.63 ; p = .001$ .

Enfin, les Bantous des grassfields ( $M = 2.09$ ) et les Soudano-sahéliens ( $M = 2.19$ ) pratiquent les activités culturelles supposées protéger la vie plus que les Bantous de la forêt,  $M = 1.83 ; HSD = .26 ; p = .001 ; HSD = .37 ; p = .001 ; F(3, 511) = 7.43 ; p < .001$ .

**Les croyances de contrôle :** Pour ce qui est des croyances de contrôle, les Bantous des grassfields estiment qu'ils sont capables de faire face aux situations de trafic dangereuses sans en être inquiété ( $M = 2.43$ ) plus que les Bantous de la forêt,  $M = 2.25 ; HSD = .18 ; p = .032 ; F(3, 511) = 3.13 ; p = .025$ .

**Les explications causales :** Les analyses montrent que les explications causales liées aux conducteurs,  $F(3, 509) = 3.55 ; p = .014$ , les explications causales externes aux conducteurs et aux piétons,  $F(3, 510) = 6.32 ; p < .001$ , varient significativement selon l'origine culturelle des participants. Les comparaisons par paires montrent que les Bantous de la forêt fournissent des explications internes aux conducteurs ( $M = .33$ ) plus que les Bantous

des grassfields ( $M = .24$  ;  $HSD = .09$ ,  $p = .046$ ). En outre, les Soudano-sahéliens ( $M = -.51$ ) et les Bantous des plaines côtières ( $M = -.60$ ) expliquent les accidents par des causes externes moins contrôlables que les Bantous de la forêt ( $M = -.88$  ;  $HSD = .37$ ,  $p = .001$  ;  $M = -.88$  ;  $HSD = .28$ ,  $p = .007$ ).

**Les comportements de sécurité** : Enfin, on observe des variations significatives de comportements de sécurité,  $F(3, 511) = 9.32$  ;  $p < .001$ , suivant l'origine culturelle des participants. Notamment, les Bantous de la forêt adoptent des comportements plus sécuritaires ( $M = 3.05$ ) que les Soudano-sahéliens ( $M = 2.80$  ;  $HSD = .25$ ,  $p < .001$ ), les Bantous des grassfields ( $M = 2.87$  ;  $HSD = .18$ ,  $p < .001$ ) et les Bantous des plaines côtières ( $M = 2.89$  ;  $HSD = .16$ ,  $p = .008$ ).

Il ressort de ces résultats que les Bantous des grassfields sont très attachés à leurs croyances et valeurs culturelles, comparés aux individus issus des autres traditions culturelles du Cameroun. En plus des Bantous des grassfields, les Soudano-sahéliens se montrent également attachés aux pratiques culturelles qui sont supposées protéger la vie. En outre, les Soudano-sahéliens ainsi que les peuples des plaines côtières, ont tendance à expliquer les accidents de la route davantage par des facteurs qui échappent au contrôle humain, contrairement aux participants issus des autres traditions culturelles du Cameroun. Les Soudano-sahéliens se distinguent également par une tendance à adopter des comportements insécuritaires sur les routes comparés aux originaires d'autres traditions culturelles. Par contre, dans la tradition culturelle Bantou de la forêt qui regroupe les régions du Centre, du Sud et de l'Est, les individus ont tendance à expliquer les accidents de la route davantage par les comportements des conducteurs et à adopter plus de comportements sécuritaires sur les routes.

On n'observe pas de variation significative de croyances fatalistes et de croyances au contrôle divin en fonction des traditions culturelles du Cameroun. Cependant, le fait que les croyances au contrôle de Dieu ne varient pas significativement en fonction des traditions culturelles ne préjuge pas de l'absence d'un effet de l'appartenance religieuse sur les croyances, les explications causales et les comportements sur les routes ; c'est ce que nous allons voir dans le prochain paragraphe.

**Tableau 18 : Effet des traditions culturelles d'appartenance sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité**

VD	Traditions culturelles	N	M (E.T)	F	p
Importance valeurs culturelles (N = 515)	Bantous de la forêt	157	2.66 (.48)	3.36	.019
	Bantous des grassfields	203	2.77 (.49)		
	Bantous des plaines côtières	90	2.58 (.58)		
	Soudano-sahéliens	65	2.73 (.57)		
Imp. val. protection vie (N = 515)	Bantous de la forêt	157	2.30 (.64)	3.49	.015
	Bantous des grassfields	204	2.44 (.68)		
	Bantous des plaines côtières	90	2.23 (.73)		
	Soudano-sahéliens	65	2.51 (.61)		
Imp. val. manif. joie (N = 515)	Bantous de la forêt	157	2.81 (.57)	3.55	.014
	Bantous des grassfields	204	2.96 (.54)		
	Bantous des plaines côtières	90	2.73 (.64)		
	Soudano-sahéliens	65	2.85 (.75)		
Pratique activités culturelles (N = 515)	Bantous de la forêt	158	2.23 (.53)	5.63	.001
	Bantous des grassfields	203	2.46 (.59)		
	Bantous des plaines côtières	90	2.28 (.64)		
	Soudano-sahéliens	65	2.44 (.56)		
Prat. act. protection vie (N = 514)	Bantous de la forêt	158	1.83 (.63)	7.43	.000
	Bantous des grassfields	202	2.09 (.70)		
	Bantous des plaines côtières	90	1.91 (.75)		
	Soudano-sahéliens	65	2.19 (.63)		
CPFSD (N = 510)	Bantous de la forêt	156	2.25 (.62)	3.13	.025
	Bantous des grassfields	200	2.43 (.63)		
	Bantous des plaines côtières	90	2.29 (.66)		
	Soudano-sahéliens	65	2.26 (.52)		
Explications internes conducteurs (N = 512)	Bantous de la forêt	158	.33 (.34)	3.55	.014
	Bantous des grassfields	202	.24 (.33)		
	Bantous des plaines côtières	88	.22 (.29)		
	Soudano-sahéliens	65	.21 (.28)		
Explications externes (N = 513)	Bantous de la forêt	158	-.89 (.65)	6.32	.000
	Bantous des grassfields	202	-.74 (.70)		
	Bantous des plaines côtières	89	-.60 (.64)		
	Soudano-sahéliens	65	-.51 (.59)		
Comportements sécurité (N = 514)	Bantous de la forêt	158	3.05 (.39)	9.32	.000
	Bantous des grassfields	203	2.87 (.38)		
	Bantous des plaines côtières	89	2.89 (.41)		
	Soudano-sahéliens	65	2.80 (.38)		

### 3.3.7. Effet de la religion sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité

Les participants sont regroupés en trois groupes à savoir les chrétiens, les musulmans et les adeptes des religions traditionnelles du Cameroun. Les analyses sur l'appartenance religieuse sont présentées dans le Tableau 19.

**Les croyances fatalistes :** On note une différence significative de croyances fatalistes,  $F(3, 496) = 3.14, p = .025$ , suivant la religion des participants. Plus précisément, les comparaisons par paires montrent que les musulmans sont significativement plus fatalistes ( $M = 2.07$ ) que les chrétiens ( $M = 1.85$  ;  $HSD = .22, p = .015$ ).

**L'adhésion aux croyances et valeurs culturelles :** Lorsqu'on aborde les croyances et valeurs culturelles, on note que les adeptes des religions traditionnelles accordent de l'importance aux croyances et valeurs culturelles supposées protéger la vie ( $M = 2.93$ ) davantage que ne le font les chrétiens ( $M = 2.34$  ;  $HSD = .59$  ;  $p = .002$ ), les musulmans ( $M = 2.48$  ;  $HSD = .45$  ;  $p = .072$ ) et les participants de la catégorie autre religion,  $M = 2.03$  ;  $HSD = .90$  ;  $p = .010$  ;  $F(3, 493) = 5.46$  ;  $p = .001$ .

De même, les adeptes des religions traditionnelles pratiquent les activités culturelles dans leur ensemble ( $M = 2.79$ ) plus que les chrétiens ( $M = 2.32$  ;  $HSD = .47$  ;  $p = .006$ ) et la catégorie autre religion,  $M = 1.91$  ;  $HSD = .88$  ;  $p = .002$  ;  $F(3, 493) = 6.44$  ;  $p < .001$ . C'est encore les adeptes des religions traditionnelles qui pratiquent les activités culturelles supposées protéger la vie ( $M = 2.74$ ) davantage que ne le font la catégorie autre religion ( $M = 1.60$  ;  $HSD = 1.14$  ;  $p = .001$ ), les musulmans ( $M = 2.27$  ;  $HSD = .47$  ;  $p = .058$ ) et les chrétiens,  $M = 1.92$  ;  $HSD = .82$  ;  $p < .001$  ;  $F(3, 494) = 12.52$  ;  $p < .001$ . Cependant, les chrétiens accordent de l'importance aux croyances et valeurs culturelles portant sur l'identité au groupe culturel ( $M = 3.23$ ) plus que les musulmans,  $M = 2.95$  ;  $HSD = .28$  ;  $p = .007$  ;  $F(3, 498) = 4.05$  ;  $p = .007$ .

**Les explications causales :** Les analyses montrent une variation des explications causales liées aux conducteurs,  $F(3, 492) = 3.55, p = .014$ , et des explications causales externes aux conducteurs et externes aux piétons,  $F(3, 493) = 10.27, p < .001$ , suivant la religion des participants. En l'occurrence, les musulmans expliquent davantage les accidents par des causes externes moins contrôlables ( $M = -.37$ ) que ne le font les chrétiens ( $M = -.81$  ;  $HSD = .44, p < .001$ ). Par contre, les chrétiens expliquent les accidents par des causes externes plus contrôlables ( $M = -.81$ ) que ne le font les adeptes des religions traditionnelles du Cameroun ( $M = -.27$  ;  $HSD = .54, p = .005$ ). De même, ils fournissent des explications plus internes aux conducteurs ( $M = .28$ ) que ne le font les adeptes des religions traditionnelles du Cameroun ( $M = .08$  ;  $HSD = .20, p = .053$ ).

**Les comportements de sécurité :** Enfin, les chrétiens présentent des comportements significativement plus sécuritaires ( $M = 2.95$ ) que les musulmans  $M = 2.70$  ;  $HSD = .25, p < .001$  ;  $F(3, 494) = 8.02, p < .001$ .

Ces résultats montrent que les adeptes de la religion musulmane se montrent plus fatalistes, tendent à expliquer les accidents par des facteurs non contrôlables et présentent des comportements moins sécuritaires, contrairement aux chrétiens. De plus, les adeptes des religions traditionnelles se montrent très attachés aux croyances et valeurs culturelles et tendent à expliquer les accidents par des causes externes aux conducteurs et aux piétons.

**Tableau 19 : Analyse des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité en fonction de l'appartenance religieuse**

VD	Appartenance religieuse	N	M (E.T)	F	p
Fatalisme (N = 499)	Chrétiens	420	1.85 (.49)	3.14	.025
	Musulmans	55	2.07 (.57)		
	Religions traditionnelles	17	1.94 (.54)		
	Autres religions	8	1.81 (.48)		
Imp. valeurs protection vie (N = 498)	Chrétiens	419	2.34 (.67)	5.46	.001
	Musulmans	55	2.48 (.72)		
	Religions traditionnelles	17	2.93 (.48)		
	Autres religions	8	2.03 (.59)		
Imp. valeurs identité cult. (N = 498)	Chrétiens	419	3.23 (.59)	4.05	.007
	Musulmans	55	2.95 (.72)		
	Religions traditionnelles	17	3.00 (.43)		
	Autres religions	8	3.18 (.46)		
Pratique activités culturelles (N = 499)	Chrétiens	420	2.32 (.57)	6.44	.000
	Musulmans	55	2.50 (.60)		
	Religions traditionnelles	17	2.79 (.57)		
	Autres religions	8	1.91 (.50)		
Prat. act. protection vie (N = 498)	Chrétiens	419	1.92 (.68)	12.52	.000
	Musulmans	55	2.27 (.69)		
	Religions traditionnelles	17	2.74 (.56)		
	Autres religions	8	1.60 (.57)		
Explications internes conducteurs (N= 495)	Chrétiens	417	.28 (.33)	3.55	.014
	Musulmans	54	.18 (.27)		
	Religions traditionnelle	17	.07 (.27)		
	Autres religions	8	.37 (.19)		
Explications externes (N = 496)	Chrétiens	417	-.81 (.68)	10.27	.000
	Musulmans	55	-.37 (.58)		
	Religions traditionnelles	17	-.26 (.32)		
	Autres religions	8	-.77 (.50)		
Comportements sécurité (N = 497)	Chrétiens	419	2.95 (.40)	8.02	.000
	Musulmans	54	2.70 (.35)		
	Religions traditionnelles	17	2.73 (.36)		
	Autres religions	8	2.98 (.28)		

### 3.3.8. Effet de l'expérience d'accidents en tant que victime sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité

Nous analysons ici les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité suivant l'expérience d'accidents en tant que victimes. L'effet du nombre et du niveau de gravité des accidents subis est également examiné. Nous vérifions par ailleurs une de nos hypothèses qui stipule que le fait d'avoir été victime d'accidents graves peut renforcer l'effet négatif des croyances fatalistes sur les explications causales et sur les comportements de sécurité (H6).

Les analyses montrent que les explications causales externes aux piétons et aux conducteurs varient significativement en fonction du fait d'avoir subi ou non un accident de la circulation,  $t(473) = 2.28, p = .023$ . Notamment, les participants qui ont déjà subi un accident de la circulation ( $N = 253$ ) fournissent des explications causales externes moins contrôlables ( $M = -.67$ ) que ceux qui n'en ont jamais subi ( $N = 222$ ;  $M = -.82$ ). Aucun autre facteur ne varie significativement en fonction du fait d'avoir subi ou non un accident de la circulation.

**Tableau 20 : Effet du nombre d'accident subis en tant que victime sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité**

VD	Nombre d'accidents subis	N	M (E.T)	F	p
Importance valeurs culturelles (N = 274)	Un	108	2.77 (.48)	4.22	.006
	Deux	79	2.77 (.57)		
	Trois	37	2.61 (.50)		
	Plusieurs	51	2.49 (.52)		
Imp. valeurs identité (N = 274)	Un	108	3.32 (.54)	14.54	.000
	Deux	79	3.29 (.49)		
	Trois	37	3.14 (.60)		
	Plusieurs	51	2.71 (.69)		
Pratique activités protection vie (N = 272)	Un	108	2.93 (.62)	4.05	.008
	Deux	78	2.98 (.72)		
	Trois	36	2.92 (.64)		
	Plusieurs	51	2.59 (.62)		
Comportements sécurité (N = 273)	Un	108	2.97 (.37)	3.80	.011
	Deux	78	2.94 (.44)		
	Trois	37	2.91 (.40)		
	Plusieurs	51	2.74 (.38)		

Lorsqu'on aborde le nombre d'accidents subis, on note des résultats intéressants qui sont résumés dans le Tableau 20.

**L'adhésion aux croyances et valeurs culturelles** : On peut lire dans le Tableau 20 que l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles dans leur globalité, varie en



fonction du nombre d'accidents subis,  $F(3, 271) = 4.22$  ;  $p = .006$ . Notamment, les participants qui ont subi un accident accordent plus d'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement ( $M = 2.77$ ) que ceux qui en ont subi plusieurs ( $M = 2.49$  ;  $HSD = .28$  ;  $p = .011$ ). De même, les participants qui ont subi deux accidents accordent plus d'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement ( $M = 2.77$ ) que ceux qui en ont subi plusieurs ( $M = 2.49$  ;  $HSD = .28$  ;  $p = .014$ ).

S'agissant des croyances et valeurs culturelles spécifiques, on note que les participants qui ont subi plusieurs accidents accordent moins d'importance aux valeurs culturelles portant sur l'identification au groupe culturel ( $M = 2.71$ ) que ceux qui en ont subi un ( $M = 3.32$  ;  $HSD = .61$  ;  $p < .001$ ), deux ( $M = 3.29$  ;  $HSD = .57$  ;  $p < .001$ ) ou trois ( $M = 3.14$  ;  $HSD = .43$  ;  $p = .003$ ). De même, les participants qui ont subi plusieurs accidents pratiquent moins les activités culturelles portant sur l'identification au groupe culturel ( $M = 2.59$ ) que ceux qui en ont subi un ( $M = 2.93$  ;  $HSD = .34$  ;  $p = .015$ ) ou deux ( $M = 2.98$  ;  $HSD = .39$  ;  $p = .007$ ). Les résultats sur ce point révèlent que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles diminue avec le nombre d'accidents subis.

**Les comportements de sécurité :** On note une variation significative des comportements de sécurité en fonction du nombre d'accidents subis,  $F(3, 270) = 3.80$  ;  $p = .011$ . Les comparaisons par paires montrent que les participants qui ont subi plusieurs accidents présentent des comportements moins sécuritaires ( $M = 2.75$ ) que ceux qui en ont subi un ( $M = 2.97$  ;  $HSD = -.22$ ,  $p = .006$ ) ou deux ( $M = 2.94$  ;  $HSD = -.19$ ,  $p = .037$ ). Par conséquent, le fait d'être un « poly-accidenté » a tendance à favoriser l'imprudence ; ce qui conforte une idée répandue dans la littérature selon laquelle l'accoutumance aux risques et aux accidents conduit à l'imprudence.

S'agissant de la gravité des accidents, nous avons deux indices de gravité que nous analysons successivement: la gravité des blessures et le nombre de morts. Les résultats des analyses sur la gravité des blessures sont résumés dans le Tableau 21. On note que la pratique des activités culturelles qui sont supposées protéger la vie,  $F(2, 275) = 3.62$  ;  $p = .028$  ; les explications causales externes aux conducteurs et aux piétons,  $F(2, 275) = 5.77$  ;  $p = .003$ , et les comportements de sécurité,  $F(2, 276) = 3.18$  ;  $p = .043$ , varient significativement avec la gravité des blessures occasionnées par les accidents subis. En l'occurrence, les participants qui ont subi des accidents ayant occasionné des blessures graves pratiquent les activités culturelles portant sur la protection de la vie ( $M = 2.19$ ) davantage que ceux qui ont subi des accidents ayant fait des blessures légères ( $M = 1.94$  ;  $HSD = .25$  ;  $p = .049$ ) ou n'ayant pas fait de blessures ( $M = 1.92$  ;  $HSD = .27$  ;  $p = .043$ ). De même, les participants qui ont subi des

accidents ayant occasionné des blessures graves, expliquent ceux-ci par des causes externes moins contrôlables ( $M = -.45$ ) que ceux dont les accidents subis n'ont pas fait de blessures ( $M = -.73$  ;  $HSD = .28$  ;  $p = .010$ ) ou ont fait des blessures légères ( $M = -.73$  ;  $HSD = .28$  ;  $p = .006$ ). Enfin, les participants qui ont subi des accidents ayant fait des blessures légères ont des comportements plus sécuritaires ( $M = 2.95$ ) que ceux dont les accidents subis ont fait des blessures graves ( $M = 2.80$  ;  $HSD = .15$  ;  $p = .035$ ).

**Tableau 21 : Analyse des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant la gravité des blessures dans les accidents subis**

VD	Gravité des blessures	N	M (E.T)	F	p
Prat. act. protection vie (N = 277)	Sans blessures	92	1.92 (.71)	3.62	.028
	Blessures légères	112	1.94 (.74)		
	Blessures graves	74	2.19 (.67)		
Explications externes (N = 277)	Sans blessures	92	-.73 (.65)	5.77	.003
	Blessures légères	112	-.73 (.63)		
	Blessures graves	74	-.45 (.55)		
Comportements sécurité (N = 278)	Sans blessures	92	2.91 (.38)	3.18	.043
	Blessures légères	113	2.95 (.42)		
	Blessures graves	74	2.80 (.39)		

Lorsqu'on analyse les données en fonction du nombre de morts dans les accidents subis, on observe également des résultats intéressants qui sont présentés dans le Tableau 22.

Dans ce Tableau, on peut lire que l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec l'identification au groupe culturel,  $F(2, 254) = 11.95$  ;  $p < .001$ , la pratique des activités culturelles dans leur ensemble,  $F(2, 253) = 7.45$  ;  $p = .001$  et la pratique des activités culturelle portant sur la protection de la vie,  $F(2, 252) = 15.03$  ;  $p < .001$ , présentent des différences significatives suivant le nombre de morts occasionnés par les accidents subis.

Pour ce qui est des croyances et valeurs culturelles liées à l'identification au groupe culturel, les comparaisons par paires montrent que les participants qui ont subi des accidents ayant occasionné plusieurs morts y accordent moins d'importance ( $M = 2.78$ ) que ceux dont les accidents subis ont fait un mort ( $M = 3.13$  ;  $HSD = .35$  ;  $p = .044$ ) ou n'ont pas fait de morts ( $M = 3.25$  ;  $HSD = .47$  ;  $p < .001$ ).

En considérant la pratique des activités culturelles, les comparaisons par paires montrent que les participants qui ont subi des accidents ayant fait un mort pratiquent les activités culturelles prises globalement ( $M = 2.75$ ) davantage que les victimes d'accidents n'ayant pas fait de morts ( $M = 2.29$  ;  $HSD = .44$  ;  $p = .001$ ).

En ce qui concerne les activités culturelles spécifiques, on note que les victimes d'accidents ayant fait plusieurs morts pratiquent les activités culturelles en rapport avec la protection de la vie ( $M = 2.31$ ) davantage que les victimes d'accidents n'ayant pas fait de morts ( $M = 1.88$  ;  $HSD = .43$  ;  $p = .001$ ). De même, les victimes d'accidents ayant fait un mort pratiquent ce type d'activités culturelles ( $M = 2.56$ ) plus que les victimes d'accidents n'ayant pas fait de morts ( $HSD = .68$  ;  $p < .001$ ). Ces résultats montrent que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles et plus particulièrement celles liées à l'identification au groupe, diminuent avec le nombre de morts dans les accidents subis. Cependant, la pratique des activités culturelles supposées protéger la vie a plutôt tendance à augmenter avec le nombre de morts dans les accidents subis.

Par ailleurs, la CPFSD varie en fonction du nombre de morts occasionnés par les accidents subis,  $F(2, 251) = 3.61$  ;  $p = .028$ . Plus précisément, les participants qui ont subi des accidents ayant fait un mort ont une CPFSD plus élevée ( $M = 2.62$ ) que ceux dont les accidents subis n'ont pas fait de morts ( $M = 2.29$  ;  $HSD = .33$  ;  $p = .024$ ).

**Tableau 22 : Analyse des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant le nombre de morts dans les accidents subis**

VD	Nombre de morts	N	M (E.T)	F	p
Imp. valeurs identité cult. (N = 257)	Pas de morts	185	3.25 (.56)	11.95	.000
	Un mort	25	3.13 (.57)		
	Plusieurs morts	47	2.78 (.69)		
Pratique activités cult. (N = 256)	Pas de morts	185	2.29 (.55)	7.45	.001
	Un mort	25	2.75 (.74)		
	Plusieurs morts	46	2.49 (.65)		
Prat. act. protection vie (N = 255)	Pas de morts	184	1.88 (.63)	15.03	.000
	Un mort	25	2.56 (.96)		
	Plusieurs morts	46	2.31 (.76)		
CPFSD (N = 254)	Pas de morts	182	2.29 (.60)	3.62	.028
	Un mort	25	2.62 (.67)		
	Plusieurs morts	47	2.38 (.45)		
Explications internes conducteurs (N = 254)	Pas de morts	182	.29 (.33)	4.90	.008
	Un mort	25	.20 (.41)		
	Plusieurs morts	47	.13 (.25)		
Explications externes (N = 255)	Pas de morts	183	-.72 (.61)	10.48	.000
	Un mort	25	-.53 (.66)		
	Plusieurs morts	47	-.28 (.51)		
Comportements sécurité (N = 256)	Pas de morts	184	2.94 (.40)	6.63	.002
	Un mort	25	2.81 (.41)		
	Plusieurs morts	47	2.70 (.37)		

En outre, on observe une variation significative des explications causales liées aux conducteurs,  $F(2, 251) = 4.90$  ;  $p = .008$ , des explications causales externes,  $F(2, 252) = 10.48$  ;  $p < .001$ , et des comportements de sécurité,  $F(2, 253) = 6.63$  ;  $p = .002$ , en fonction du nombre de morts occasionnés par les accidents subis. Plus précisément, les participants qui ont subi des accidents ayant occasionné plusieurs morts, expliquent ceux-ci par des causes externes moins contrôlables ( $M = -.28$ ) que ceux dont les accidents subis n'ont pas fait de morts ( $M = -.72$  ;  $HSD = .44$  ;  $p < .001$ ). De même, les premiers fournissent des explications moins internes aux conducteurs ( $M = .13$ ) que ne le font les seconds ( $M = .29$  ;  $HSD = -.16$  ;  $p = .007$ ). Enfin, les participants dont les accidents subis n'ont pas fait de morts présentent des comportements plus sécuritaires ( $M = 2.94$ ) que ceux qui ont subi des accidents ayant fait plusieurs morts ( $M = 2.70$  ;  $HSD = .23$  ;  $p = .001$ ). Ainsi, les personnes qui ont subi des accidents graves ont tendance à sous-estimer le rôle causal des conducteurs dans leur survenue et à expliquer ceux-ci par des facteurs qui échappent au contrôle humain. En plus, ces personnes se montrent plus imprudentes sur les routes que ceux qui ont subi des accidents moins graves.

On n'observe aucune interaction entre la gravité des blessures dans les accidents subis et les croyances fatalistes, ni entre le nombre de morts dans les accidents subis et les croyances fatalistes ; ce qui infirme notre hypothèse (H6). Mais, les croyances fatalistes et la gravité des accidents subis, ont tendance à favoriser de manière indépendante des comportements insécuritaires sur les routes.

### **3.3.9. Effet de l'expérience d'accidents en tant que témoin sur les croyances, les explications causales et les comportements de sécurité**

En ce qui concerne le second aspect de l'expérience d'accidents, les résultats des analyses sont présentés dans le Tableau 23. On note des résultats significatifs sur l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, les croyances au contrôle divin et les explications causales.

Notamment, les participants qui n'ont jamais assisté à un accident accordent plus d'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement ( $M = 2.82$ ) que ceux qui ont déjà été témoins d'accidents,  $M = 2.66$  ;  $t(500) = 3.08$  ;  $p = .002$ .

De même, les participants qui n'ont jamais assisté à un accident accordent davantage de l'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie ( $M =$

2.52) que ceux qui n'ont jamais assisté à un accident de la circulation,  $M = 2.32$  ;  $t(500) = 2.83$  ;  $p = .005$ .

Enfin, les participants qui n'ont jamais assisté à un accident de la circulation accordent plus d'importance aux croyances et valeurs culturelles portant sur les manifestations de joie respectivement ( $M = 2.96$ ) que ceux qui ont été témoins d'accidents,  $t(500) = 2.28$  ;  $p = .023$ .

Pour ce qui est des croyances au contrôle divin, les participants qui n'ont jamais été témoins d'accidents croient au contrôle de Dieu sur les accidents routiers ( $M = 2.54$ ) plus que ne le font ceux qui ont été témoins d'accidents,  $M = 2.38$  ;  $t(499) = 2.46$  ;  $p = .014$ .

Par contre, les témoins d'accidents expliquent ceux-ci par des causes internes aux conducteurs ( $M = .28$ ) davantage que ne le font ceux qui n'ont jamais été témoins d'accidents,  $M = .17$  ;  $t(496) = 3.21$  ;  $p = .001$ . Ces résultats montrent que les individus qui n'ont jamais assisté à un accident de la circulation ont tendance à adhérer aux croyances et valeurs culturelles, estiment que Dieu contrôle les situations dangereuses dans lesquelles ils peuvent se retrouver et soulignent moins le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents.

**Tableau 23 : Effet de l'expérience d'accidents en tant que témoin sur les croyances, des explications causales et des comportements de sécurité**

VD	Témoin d'accidents	N	M (E.T)	t	p
Importance valeurs culturelles (N = 501)	Oui	383	2.66 (.53)		
	Non	118	2.82 (.46)	3.08	.002
Imp. valeurs protection vie (N = 501)	Oui	383	2.32 (.67)		
	Non	118	2.52 (.62)	2.84	.005
Imp. valeurs manif. joie (N = 501)	Oui	383	2.82 (.60)		
	Non	118	2.96 (.05)	2.28	.023
Croyances contrôle divin (N = 500)	Oui	381	2.38 (.63)		
	Non	119	2.54 (.62)	2.46	.014
Explications internes conducteurs (N = 498)	Oui	381	.28 (.33)		
	Non	117	.17 (.30)	3.21	.001

Lorsqu'on aborde la gravité des accidents vécus en tant que témoins, les analyses ne donnent aucune variation significative des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant la gravité des blessures. Cependant, en considérant le nombre de morts dans les accidents dont on a été témoin, on observe deux résultats significatifs. Notamment, les croyances au contrôle divin,  $F(2, 351) = 4.08$  ;  $p = .018$ , et les

comportements de sécurité,  $F(2, 351) = 3.22$  ;  $p = .041$  varient significativement suivant le nombre de morts dans les accidents vécus en tant que témoin. Les comparaisons par paires montrent que les participants qui ont été témoins d'accidents n'ayant pas fait de morts croient au contrôle de Dieu sur les situations de trafic dangereuses ( $M = 2.48$ ) davantage que ceux qui ont été témoins d'accidents ayant fait plusieurs morts ( $M = 2.30$   $HSD = .18$  ;  $p = .032$ ). Les comparaisons par paires ne montrent pas de variation de comportements de sécurité entre les groupes de participants qui ont assisté à des accidents suivant le nombre de morts dans les accidents vécus.

Les résultats sur ce point concernant les témoins d'accidents montrent que le fait de n'avoir jamais assisté à un accident de la circulation ou d'avoir assisté à un accident qui n'a pas fait de morts pousse les individus à adhérer aux croyances et valeurs culturelles et à croire que Dieu exerce un contrôle sur les situations de trafic dangereuses.

#### ***Synthèse des résultats d'analyse des croyances, des explications causales et des comportements de sécurité suivant les variables sociodémographiques***

On peut retenir de ce paragraphe que les personnes qui ont un niveau d'étude bas (primaire), les opérateurs économiques du secteur des transports et les musulmans sont des catégories de participants qui se montrent particulièrement fatalistes. C'est sans surprise qu'on observe par la suite que ces catégories de personnes ont tendance à expliquer les accidents par des causes qui échappent au contrôle humain et à prendre moins de précautions sur les routes. En outre, les personnes qui ont un statut socioprofessionnel bas (les sans emploi par exemple) et celles qui appartiennent à la culture soudano-sahélienne se montrent également imprudentes sur les routes. De même, elles ont tendance à expliquer les accidents par des facteurs externes moins contrôlables. Il apparaît que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles croît avec l'âge et se révèle plus chez les hommes que chez les femmes. De plus, l'âge se présente comme étant un renforçateur de l'effet négatif des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité. En outre, le désintérêt pour les croyances et valeurs culturelles a tendance à augmenter avec le niveau d'étude.

Par ailleurs, les individus qui appartiennent à une catégorie socioprofessionnelle élevée se montrent très attachés aux croyances et valeurs culturelles portant sur l'identification au groupe culturel. Ces derniers ont tendance à expliquer les accidents par des causes contrôlables et se montrent prudents sur les routes. Il ressort des résultats sur les traditions culturelles que les Bantous des grassfields sont très attachés à leurs croyances et valeurs

culturelles, comparés aux individus issus des autres traditions culturelles du Cameroun. Outre les Bantous des grassfields, les soudano-sahéliens se montrent attachés aux pratiques culturelles qui sont supposées protéger la vie. Ces derniers ainsi que les peuples des plaines côtières, ont tendance à privilégier les forces invisibles pour expliquer les accidents, contrairement aux autres traditions culturelles du Cameroun. De plus, les Soudano-sahéliens se distinguent par une tendance à adopter des comportements insécuritaires sur les routes, contrairement aux Bantous de la forêt qui se montrent très prudents et soulignent prioritairement les comportements des conducteurs pour expliquer les accidents.

S'agissant particulièrement de l'expérience d'accidents, les personnes qui ont subi plusieurs accidents (plus de trois) ou qui ont subi des accidents graves (ayant occasionné des blessures graves ou plusieurs morts), se montrent plus imprudentes sur les routes que celles qui ont subi peu d'accidents ou des accidents moins graves. En plus, ces personnes tendent à expliquer les accidents davantage par des causes qui échappent au contrôle humain (relief accidenté, envoûtement, malédiction, etc.). Outre le fait de fournir des explications externes moins contrôlables, les victimes d'accidents ayant fait plusieurs morts tendent à sous-estimer le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents. Il faut noter ici que l'imprudence croît avec le nombre d'accidents subis. Par conséquent, les « poly-accidentés » ont tendance à prendre plus de risques sur les routes que les « pauci-accidentés ».

## **4. Discussion et conclusion de l'étude 2**

### **4.1. Discussion**

Le but de cette étude 2 était de savoir si les explications causales des accidents et les comportements de sécurité varient sous l'effet des croyances et des valeurs culturelles, puis de savoir si cet effet est médiatisé par les explications causales. Au terme des analyses, il ressort que les explications causales et les comportements varient en fonction des croyances fatalistes, des croyances de contrôle, des croyances au contrôle divin et de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles. De plus, l'effet de toutes ces croyances sur les comportements se trouve médiatisé par les explications causales.

***Les croyances fatalistes incitent les usagers de la route à expliquer les accidents par des facteurs hors du contrôle humain et à adopter des comportements moins sécuritaires.***

Comme attendu, les résultats de cette étude montrent que les participants fatalistes privilégient les causes externes moins contrôlables pour expliquer les accidents au détriment des causes liées aux conducteurs ou aux piétons ; ce qui est tout à fait cohérent avec la littérature. En effet, à l'instar de Shaffer (1984), le fait de croire à l'inéluctabilité des accidents semble agir comme un mécanisme de défense qui pousse les individus à minimiser la responsabilité de l'être humain dans leur survenue et à privilégier les causes qui échappent à son contrôle (destin, envoûtement, relief accidenté, mauvais esprits sur certains tronçons de route, etc.). On retrouve ce type d'explication dans une étude réalisée sur une population similaire (Kouabenan, 1998). Cet auteur trouve dans son étude que les fatalistes ont tendance à expliquer les accidents par des causes externes et à prendre plus de risques que les participants non fatalistes. Il trouve également un résultat tendanciel qui montre que le fait d'avoir été plusieurs fois victime d'accident semble conduire à une faible prise de risque. Mais, en se référant à l'étude de Evans et Wasielewski (1982) qui montrent que les victimes d'accidents tendent à prendre plus de risques que ceux qui n'en n'ont jamais eu, Kouabenan (1998) conclut que le vrai effet de l'expérience d'accident reste à élucider.

A ce propos, des clarifications sont apportées dans la présente étude 2 qui aborde le nombre d'accidents vécus ainsi que leur gravité et apporte une nuance aux résultats des travaux antérieurs sur la question. En effet, les études qui concluent à un effet non significatif de l'expérience d'accidents se limitent très souvent au fait d'avoir vécu ou non un accident ou même au nombre d'accidents vécus. Cette conclusion est tirée sans compter avec la gravité des accidents qui se révèle ici comme un facteur agissant sur les explications causales de la même manière que le fatalisme. Nous apportons ici un argument qui précise le rôle de l'expérience d'accidents sur la conception de la causalité des accidents et sur les comportements individuels. Notamment, les personnes qui ont subi plusieurs accidents (plus de trois) ou qui ont subi des accidents graves (ayant occasionné des blessures graves ou plusieurs morts), se montrent plus imprudentes sur les routes que celles qui ont subi peu d'accidents (moins de trois) ou des accidents moins graves (n'ayant pas occasionné de blessures ou de morts). En plus, ces personnes tendent à expliquer les accidents davantage par des causes qui échappent au contrôle humain (relief accidenté, envoûtement, malédiction, etc.).



Cette manière d'expliquer les accidents est similaire à la conception que les fatalistes ont de la causalité des accidents. Ainsi, la gravité des accidents subis tend à affecter les explications causales et les comportements à peu près de la même manière que le fatalisme. Cette observation suscite un intérêt particulier pour les divers mécanismes psychologiques en œuvre chez les rescapés d'accidents graves. En effet, la gravité des accidents vécus semble renforcer la propriété d'équifinalité des événements malheureux, c'est-à-dire qu'un malheur qui vous est destiné vous arrivera quoi que vous fassiez, pour reprendre Kouabenan (1999). On comprend dès lors qu'une personne ayant survécu à un accident dans lequel il y a eu des morts, soit de plus en plus convaincue que ceux qui sont morts dans cet accident le sont parce que « *leur jour était arrivé* », et qu'ils devaient y périr quel que soit ce qu'ils auraient pu faire. Cette conviction semble renforcer malheureusement l'idée selon laquelle il ne sert à rien de se prémunir des accidents, une idée qui semble inciter les fatalistes et les victimes d'accidents graves à négliger les mesures de protection. Cette négligence s'illustre par un de nos résultats qui montre que les fatalistes et les victimes d'accidents graves présentent plus de comportements insécuritaires que les participants non fatalistes et les victimes d'accidents bénins.

Ainsi, la présente étude réplique le fait que les fatalistes tendent à être plus imprudents que les non fatalistes (Kouabenan, 1998). Il est cependant important de nuancer certains résultats antérieurs qui montrent que l'expérience d'accidents incite à plus de prudence. Certes, le fait de vivre un accident peut inciter à de la prudence (nos résultats le montrent), mais subir plusieurs accidents peut plutôt favoriser un effet inverse. S'il est compréhensible que le fait d'avoir été victime d'un accident suscite de la prudence lorsqu'on se retrouve de nouveau dans une situation dangereuse, nos résultats suggèrent que le fait de subir plusieurs accidents ou d'être rescapé d'accidents mortels produit plutôt un effet inverse, c'est-à-dire une négligence des mesures de sécurité. Nous nous accordons ici avec Rundmo (1995) qui observe que le fait d'avoir subi un accident est positivement associé au stress au travail vis-à-vis des conditions de sécurité ; un stress qui semble plutôt favoriser des accidents et des presque-accidents. Nos résultats vont également dans le même sens que ceux de Lindell et Perry (1990) qui observent qu'au lieu d'accroître le sentiment de menace, l'expérience d'un grand accident peut en réalité l'atténuer. Ainsi, les poly-accidentés et les victimes d'accidents graves se présentent comme une catégorie d'usagers de la route dont les processus psychologiques en œuvre face aux situations dangereuses méritent d'être explorés en profondeur. Cependant, il faut bien préciser qu'ici, il s'agit de la gravité des accidents vécus soi-même et non de la gravité des accidents qu'on explique en tant qu'observateur. Ainsi, en

tant qu'observateur, comment les individus expliquent les accidents en fonction de la gravité ? Cette question est abordée dans des études antérieures (Shaw & McMartin, 1977 ; Kouabenan et al., 2001 ; Mbaye, 2009). La présente étude apporte un début de réponse en montrant que les témoins d'accidents expliquent les accidents davantage par les comportements des conducteurs contrairement à ceux qui n'ont jamais assisté à un accident. Mais on ne note aucun résultat significatif en fonction de la gravité des accidents dont on a été témoin, peut-être parce que tous les participants ne s'identifient pas aux conducteurs ou ne se voient pas dans de telles situations accidentelles. Nous consacrons toute l'étude 3 de la présente thèse à cette question.

En outre, nous avons vu que les comportements sont moins sécuritaires lorsque les explications causales sont externes non contrôlables ou internes aux piétons tandis qu'ils sont plus sécuritaires quand les explications causales sont internes aux conducteurs ou externes contrôlables. L'idée des théoriciens de l'attribution causale selon laquelle attribuer les accidents aux causes contrôlables rehausse le sentiment de contrôle et constitue le moteur de l'action (Kouabenan, 1999) trouve tout à fait un écho favorable ici. En effet, le fait d'attribuer les accidents aux comportements inappropriés des conducteurs (excès de vitesse, dépassements dangereux, etc.) ou aux facteurs qui peuvent être modifiés par une action humaine (absence de trottoir, absence de panneaux de signalisation, cassis, etc.) semble rassurer l'usager de la route qu'il n'est pas livré aux caprices du sort. Ainsi, les mauvais comportements des conducteurs ou les mauvaises conditions du trafic peuvent être modifiés et le prémunir des accidents. Ce sentiment de contrôle sur la situation va certainement l'encourager à s'engager davantage dans des actions qui concourent à sa propre sécurité. Par contre, s'il croit que l'accident qui peut lui arriver est dû à la malédiction ou au relief accidenté par exemple, il peut trouver inutile de prendre des précautions parce qu'on ne peut ni modifier le relief, ni influencer la malédiction qui pèse inéluctablement sur soi. C'est certainement pour cela que le fait de croire que les accidents sont dus à la malchance et qu'on n'y peut rien (fatalisme), conduit à des explications causales externes non contrôlables (malédiction) et des comportements insécuritaires. On note d'ailleurs que les explications causales externes non contrôlables médiatisent l'effet négatif du fatalisme sur les comportements de sécurité. Cela peut signifier que le fait d'expliquer les accidents par la malédiction est tellement saillant qu'il occulte l'effet négatif non moins important du fatalisme sur les comportements de sécurité. Ce résultat peut aussi signifier que l'explication des accidents par des causes externes non contrôlables est une expression du fatalisme, une

croyance qu'on retrouve chez plusieurs catégories de participants parmi lesquels figurent curieusement les opérateurs économiques du secteur des transports.

En effet, un des résultats de notre étude 2 montre que les personnes qui ont un niveau d'étude bas (primaire), les opérateurs économiques du secteur des transports (patrons d'agence de voyage, agents d'assurance, directeurs d'auto-écoles, moniteurs d'auto-écoles, agents des centres de contrôle technique de véhicules) et les musulmans sont des catégories de participants qui se montrent particulièrement fatalistes. Et comme on pouvait s'y attendre, ces personnes ont tendance à expliquer les accidents par des causes qui échappent au contrôle humain et à prendre moins de précautions sur les routes. On peut comprendre que les personnes qui ont un niveau d'étude bas soient fatalistes parce que le recours aux croyances et notamment aux croyances fatalistes pour expliquer un évènement, est favorisé par les lacunes dans les connaissances et la complexité de l'évènement à expliquer (Kouabenan, 2007). Mais, il est surprenant que les opérateurs économiques du secteur des transports qui constituent un maillon essentiel dans la chaîne des acteurs de la prévention routière soient fatalistes, expliquent les accidents par des facteurs qui échappent au contrôle de l'être humain et pis encore, s'illustrent eux-mêmes par des comportements insécuritaires. Il est également surprenant d'observer par la suite que ces mêmes personnes sous-estiment le rôle des conducteurs dans la survenue des accidents plus que ne le font les conducteurs eux-mêmes. Faut-il voir dans ce résultat un effet néfaste de l'accoutumance aux accidents du fait que ces professionnels sont habitués à gérer les accidents dans leur activité ? Faut-il y voir également une manière de protéger les conducteurs dont l'activité est la source principale de leurs revenus ? On n'en sait pas grand-chose. Toujours est-il que ces résultats ouvrent des pistes pour des recherches centrées sur ces professionnels afin de mieux comprendre leur attitude vis-à-vis de la sécurité. En se référant à la conception fataliste de la causalité des accidents qui semble caractériser les opérateurs économiques du secteur des transports, il est à craindre que ces derniers ne soient pas prêts à investir pour la sécurité routière au Cameroun. Pourtant, l'une des missions liées à l'activité de ces professionnels est de contribuer à la sécurité des usagers de la route et de réduire le nombre de morts sans cesse croissant sur les routes.

Par contre, il n'est pas surprenant de constater que les musulmans se distinguent par un degré de fatalisme particulièrement élevé. Ce résultat corrobore les propos d'un participant lors des entretiens préliminaires pour qui, l'idée selon laquelle les accidents de la route sont prédestinés est très ancrée dans l'imaginaire populaire des musulmans du Nord-Cameroun : *« lorsqu'il arrive un accident, on doit laisser tomber parce que c'est déjà arrivé, c'était prévu. Par exemple, un accident peut survenir parce que le conducteur a perdu le contrôle ; il*

*a perdu le contrôle parce qu'il roulait vite. A ce moment on va demander s'il roule d'habitude vite et si c'est le cas, on va dire que ce sont ses habitudes, il était donc prévu qu'un jour il devait perdre le contrôle. S'il n'est pas décédé, ça va lui donner une leçon. Mais s'il ne roule pas vite d'habitude, on va dire que s'il a roulé vite ce jour là, c'est qu'il était prévu qu'il devait rouler vite un jour, perdre le contrôle et faire l'accident ».* On peut comprendre dès lors pourquoi au Nord-Cameroun essentiellement musulman, les victimes d'accidents manifestent peu d'intérêt pour une enquête judiciaire dans le but de la réparation des dommages. Nous l'avons observé dans les procès-verbaux (PV) d'accidents réels survenus dans les régions du Nord du Cameroun. Notamment, dans plusieurs PV, nous avons noté une absence d'auditions des victimes. Les gendarmes expliquaient cette absence d'auditions dans leurs conclusions par le refus des personnes concernées à se faire réparer les dommages occasionnés par l'accident.

A l'inverse du fatalisme, les usagers de la route se montrent également confiants quant à leurs capacités à affronter les risques routiers dans le contexte camerounais très accidentogène. Ce sentiment de contrôle pouvant faire croire que les accidents n'arrivent qu'aux autres et contribuer à abaisser leur vigilance.

***Les croyances de contrôle : un déterminant des explications causales externes non contrôlables et des comportements moins sécuritaires.***

La capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD) est une croyance de contrôle sur laquelle les analyses donnent des résultats intéressants dans l'étude que nous sommes en train de présenter. Notamment, les personnes qui ont une CPFSD élevée sous-estiment le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents et surestiment celui des facteurs hors du contrôle de l'être humain (envoûtement, malédiction, etc.). Cela signifie que les personnes qui estiment avoir le contrôle sur les situations de trafic dangereuses dans lesquelles elles peuvent se retrouver, trouvent que le comportement des conducteurs n'est pas une cause importante des accidents routiers et qu'il faut plutôt chercher la cause du côté des facteurs comme la malédiction, l'envoûtement, le relief trop accidenté, les esprits maléfiques sur certains tronçons de route, le destin, la colère des ancêtres, les intempéries, etc. Ce résultat est contraire à l'idée selon laquelle les personnes optimistes ont tendance à faire des attributions internes à la victime de l'accident. En effet, les personnes internes sont les plus optimistes (Hoorens, 1994) et attribuent très souvent les accidents aux victimes parce qu'elles ne comprennent pas que les gens puissent subir les accidents sans rien

faire (Sosis, 1974). On se serait alors attendu à ce que les personnes qui ont une CPFSD élevée fournissent des explications davantage internes aux conducteurs ; ce qui n'est pas le cas pour nos résultats. On observe plutôt une tendance à protéger les conducteurs et à incriminer des causes qui leur sont externes. Cette tendance fait penser aux attributions auto-protectrices (Shaver, 1970 ; Shaw & McMartin, 1977) qui s'expliquent par la pertinence de la situation pour l'attributeur et par la ressemblance entre ce dernier et la cible d'attribution. Il est possible que dans notre cas, ce soit cette tendance auto-protectrice qui ait pris le dessus parce que la majorité des participants de notre échantillon conduisent un véhicule (conducteurs, apprentis conducteurs, opérateurs économiques du secteur des transports, agents du trafic) et peuvent s'être identifiés aux conducteurs. Une fois encore, on ne peut pas le dire avec certitude, l'étude 3 nous apportera plus de clarifications.

Dans la même veine, expliquer les accidents prioritairement par des causes externes non contrôlables dans notre cas peut traduire un besoin de réduire l'anxiété due à une contradiction. En effet, le fait de croire qu'on contrôle une situation à risque peut renforcer l'illusion qu'on est à l'abri des accidents ; pourtant le fait d'évoluer dans un contexte accidentogène au quotidien, rend bien saillante la possibilité de vivre soi-même un accident ; ce qui contredit cette croyance au contrôle et génère de l'anxiété. Pour réduire cette anxiété, l'individu peut se convaincre que s'il arrive un accident ce n'est pas parce qu'il ne contrôle pas la situation, mais c'est parce qu'il est provoqué par quelque chose qui échappe au contrôle à l'instar de la malédiction. Une autre explication de ce résultat peut être trouvée dans le contexte culturel de l'étude. En effet, dans les traditions culturelles du Cameroun, on a tendance à rechercher la cause du malheur d'un individu dans des facteurs qui lui sont externes. Cela peut se traduire dans les rites d'explication causale du décès (à l'instar de l'Essani chez les Bantous de la forêt), qui se pratiquent lors des obsèques. Il est question dans ces rites, d'expliquer publiquement la cause du décès de la victime. Ces explications consistent à aller au-delà des causes immédiates visibles pour déterminer les forces invisibles susceptibles d'avoir contribué à la survenue du décès. Un de nos participants l'explique mieux dans les entretiens préliminaires : « *Quand il arrive l'accident sur la route qui passe chez les Bassa, les gens ne cherchent pas loin, ils vont dire qu'on l'a mangé et on va voir comment ça s'est passé. Et ils vont sortir une causalité dans l'invisible qui est plus ou moins cohérente. J'avais perdu mon cousin dans un accident alors qu'il se rendait au village. Il y avait mon camarade de classe qui était dans la même voiture et qui me raconte l'accident. Il me dit que mon cousin était assis derrière lui, il ne sait pas comment il a fait pour se retrouver devant. Et après son enterrement..., son frère est venu me raconter des histoires comme quoi il était allé*

*au village et son père l'a amené en brousse etc. Après l'enterrement, j'ai rêvé et il est venu me dire : «Qu'on ne te trompe pas ! Ils m'ont tué ». Je suis allé voir son frère et il m'a dit que c'est son père qui est parti le liquider dans la sorcellerie. Comme il avait une blessure sur la hanche, son frère me dit que c'est à cet endroit qu'on l'a assommé avec la machette dans la sorcellerie ».*

Par ailleurs, un de nos résultats montre qu'une CPFSD élevée induit des comportements moins sécuritaires qu'une faible CPFSD. Cela signifie que les personnes qui perçoivent un contrôle élevé sur les situations dangereuses tendent à être plus imprudentes que celles qui ont un faible contrôle perçu. Ce résultat va dans le sens de l'idée selon laquelle, le fait de surestimer ses capacités peut conduire à une négligence de certaines mesures élémentaires de sécurité et à des prises de risque considérables (Kouabenan, 2006b). Même si un certain degré de contrôle perçu est important pour faire face au stress généré par les situations de trafic dangereuses, ce résultat montre qu'une perception exagérée de ses capacités à affronter les risques, peut conduire à des comportements inappropriés sur les routes. Par ailleurs, l'un de nos résultats révèle que les explications causales internes aux conducteurs médient partiellement l'effet de la CPFSD sur les comportements de sécurité. Cela signifie que le fait d'expliquer les accidents par les comportements des conducteurs, dont on connaît l'effet bénéfique sur les comportements de sécurité, peut occulter l'effet négatif non moins important d'une CPFSD élevée. Cette médiation montre toute l'importance d'être allé au-delà des explications causales pour explorer le rôle de la CPFSD sur les comportements. Cela nous a permis de nous rendre compte que l'explication des accidents par des causes externes aux conducteurs peut occulter l'effet négatif d'une CPFSD élevée sur les comportements.

Outre les croyances à ses propres capacités de contrôle, les croyances au contrôle divin constituent une forme de croyances qui a des effets appréciables sur les explications causales et sur les comportements.

***Les croyances au contrôle divin induisent diverses explications causales (externes aux conducteurs, non contrôlables) et des comportements moins sécuritaires.***

Conformément à nos attentes, les résultats de cette étude confirment le fait que croire en un Dieu omnipotent qui contrôle les situations dangereuses dans lesquelles on peut se retrouver, incite les individus à sous-estimer le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents et à surestimer celui des facteurs externes non contrôlables (malédiction, destin, etc.). Il est très intéressant de noter que les résultats de cette étude 2 précisent le rôle des

croyances au contrôle de Dieu sur les explications causales. Ainsi, rechercher prioritairement la cause des accidents du côté des forces invisibles lorsqu'un individu croit au pouvoir de contrôle de Dieu peut traduire une manière de se rassurer qu'il ne subira pas un accident au hasard. En effet, le fait de croire que Dieu contrôle les situations dangereuses peut être une manière pour l'individu d'exprimer sa foi en lui et de cette foi, il tire les bénéfices de sa protection. De plus, Dieu peut être considéré comme étant une entité qui contrôle tout ce qui échappe au contrôle humain. Ainsi, expliquer les accidents par des causes qui échappent au contrôle humain rassure en ce sens que Dieu contrôle celles-ci et protège l'individu contre elles parce qu'il a foi en lui. C'est certainement la raison pour laquelle les personnes qui ont été victimes d'accidents graves recherchent prioritairement la cause des accidents dans des facteurs externes non contrôlables (destin, malédiction, envoûtement, etc.). Pour ces personnes, c'est probablement un miracle qui relève de Dieu si l'accident subi ne leur a pas été fatal. De ce fait, elles compteraient encore sur le miracle de Dieu pour échapper à un autre accident qui viendrait à se produire dans le futur.

En outre, expliquer les accidents majoritairement par des causes externes non contrôlables par l'humain et que Dieu seul peut contrôler peut être également rassurant pour les croyants en ce sens qu'ils se trouvent réconfortés dans leur sentiment de contrôle. En effet, si Dieu contrôle les facteurs qui sont à l'origine de l'accident, du fait de la symbiose supposée entre Dieu et l'individu (croyant), alors ce dernier hérite de ce pouvoir de contrôle. Ainsi, il peut en faire usage pour affronter les situations dangereuses. Cette interprétation trouve un argument empirique dans ce résultat qui révèle que de fortes croyances au contrôle de Dieu prédisent une CPFSD élevée. Par conséquent, le fait de croire que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses dans lesquelles l'individu peut se retrouver peut favoriser chez ce dernier le sentiment d'être soi-même capable d'y faire face. Nous convenons à la suite de ces deux interprétations que le fait pour les croyants d'expliquer les accidents par des causes externes non contrôlables, peut les rassurer, diminuer l'anxiété de se savoir dans un environnement totalement non contrôlable et renforcer leur pouvoir de contrôle sur les situations à risque.

De plus, on observe que le rôle des conducteurs est d'autant plus sous-estimé dans la survenue des accidents qu'on a déjà vécu des accidents graves en tant que victime. Nous pensons que, face à la forte probabilité perçue de se retrouver de nouveau dans un accident qui est une situation très anxiogène, l'individu semble affirmer de plus en plus le contrôle de Dieu sur les facteurs accidentogènes (et par ricochet son propre contrôle) afin de réduire l'anxiété. Cela peut se traduire par une intensification de prières ou des pratiques religieuses

qui sont perçues comme des moyens par lesquels l'individu peut se rapprocher davantage de Dieu et pouvoir hériter de son pouvoir de contrôle. L'extension qu'on peut faire de cette interprétation, c'est que les individus semblent s'engager dans des pratiques religieuses perçues comme pouvant produire des miracles, certainement dans le but d'acquérir un pouvoir de contrôle sur leur environnement de plus en plus anxiogène. Cependant, la focalisation sur ces pratiques peut détourner l'attention de l'individu sur de simples précautions à prendre pour prévenir des accidents. C'est certainement ce qui explique le résultat selon lequel les personnes qui ont de fortes croyances au contrôle divin présentent plus de comportements insécuritaires que celles qui ont de faibles croyances au contrôle de Dieu sur les situations dangereuses. Ainsi, si de fortes croyances en Dieu peuvent renforcer le sentiment de contrôle chez l'individu (Howsepian & Merluzzi, 2009) et le décourager à s'engager dans des comportements de santé à risque (Goggin et al. 2007) ou l'aider à supporter une maladie chronique, ce n'est visiblement pas le cas avec les comportements de sécurité routière. Le rôle médiateur des explications causales internes aux conducteurs et des explications externes non contrôlables, observé dans un de nos résultats signifie que : a) expliquer les accidents par des causes externes aux conducteurs peut être dû au fait que l'individu croit que Dieu contrôle les situations à risque, et, b) expliquer les accidents par des causes externes non contrôlables est une expression de la croyance au contrôle de Dieu sur les situations dangereuses. Ces résultats montrent que les croyances au contrôle de Dieu sur les situations dangereuses constituent une source de biais important dans l'explication des accidents et conduisent à des comportements inadaptés sur les routes. Dans le contexte camerounais marqué par une prolifération de nouvelles religions qui promettent des miracles, l'adhésion massive des populations à celles-ci peut traduire un sentiment d'insécurité grandissant et le caractère anxiogène de l'environnement social. Dans ce contexte, il est à craindre que les individus s'engagent peu dans des actions concrètes de sécurité et multiplient plutôt les prières dans l'espoir d'un miracle divin.

A côté des pratiques religieuses, les pratiques culturelles constituent également une voie de recours privilégié chez les Camerounais pour se rassurer, tant dans des moments de joie que dans des moments moins joyeux. Ces pratiques sont susceptibles d'affecter la conception de la causalité des accidents et les comportements sur les routes. Ainsi, afin de mieux comprendre comment la culture camerounaise peut affecter les comportements de sécurité, il est intéressant d'examiner les croyances et les valeurs qui la sous-tendent. En effet, pour reprendre Kouabenan, « *mieux que l'appartenance nationale ou ethnique, ce sont les valeurs culturelles fondamentales qu'il convient de considérer* » (Kouabenan, 1999, p.105). Cette



préconisation trouve un écho favorable dans la présente thèse qui examine un peu plus en détail les croyances et valeurs culturelles et leur effet sur les explications causales et les comportements face aux risques.

***L'adhésion aux croyances et valeurs culturelles : un facteur aux effets nuancés sur les explications causales et sur les comportements de sécurité.***

Tous les résultats obtenus sur l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles convergent vers une même conclusion : adhérer aux croyances et valeurs culturelles (les us et coutumes de son village natal, le recours à un guérisseur traditionnel pour se soigner, une cérémonie de mariage traditionnelle, un sacrifice aux ancêtres pour partager avec eux un bonheur, etc.), est susceptible d'induire une sous-estimation des comportements inappropriés des conducteurs dans la survenue des accidents. Ces résultats vont dans le sens des travaux des anthropologues, traitant du rôle de la culture sur les explications causales (Hewstone, 1993, 1994 ; Morris et Peng, 1994 ; cités par Kouabenan, 1999). En effet, ces auteurs estiment que la tendance à privilégier des explications dispositionnelles au détriment des explications situationnelles semble être plus répandue dans les cultures individualistes que dans les cultures collectivistes. La présente étude 2 apporte un argument empirique qui montre, à la suite de ces auteurs, que l'adhésion aux croyances et valeurs d'une culture collectiviste tend à favoriser des explications situationnelles au détriment des explications dispositionnelles pour les accidents. Cette tendance attributionnelle semble être plus importante sous l'effet des croyances et valeurs qui sont portées par le souci de protéger la vie des membres du groupe culturel (lavage d'un malheur, sacrifice sur les crânes des ancêtres etc.). En effet, un de nos résultats suggère que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles qui sont supposées protéger et/ou célébrer la vie (ex : le recours à des moyens de protection traditionnels pour se protéger des gens qui vous veulent du mal, les cérémonies traditionnelles après le décès d'un membre de sa famille - rites du veuvage, funérailles-, des rites publics de purification de son village, etc.), induit une surestimation des causes externes non contrôlables (malédiction, destin, envoutement, relief accidenté, etc.) dans la survenue des accidents. La tendance à expliquer les accidents par des causes non contrôlables justifie certainement l'usage des pratiques (des rites publics de purification du village, une cérémonie familiale de protection contre les malheurs, etc.) qui sont sensées exercer un contrôle sur ces causes invisibles. En effet, dans les sociétés dites collectivistes (c'est le cas du contexte de notre étude), on a coutume de rechercher les causes plus profondes d'un malheur ailleurs, notamment du côté de

la sorcellerie, même lorsqu'on se trouve en face d'une cause immédiate visible. Ainsi, lorsque survient un accident, derrière la cause observable se cache toujours une main invisible qui serait la cause première de l'accident. Cette idée semble justifier les pratiques culturelles qui consistent à « laver » la malédiction pour se prémunir des malheurs. Dans ce contexte, il est tout à fait compréhensible que les participants aient tendance à expliquer l'accident par des causes invisibles comme le témoigne ce participant lors des entretiens préliminaires : « *De mon point de vue, chez nous, on dit qu'il y a toujours une antériorité à l'accident. L'accident n'est qu'un aboutissement et donc la victime paie le fait de n'avoir pas fait par exemple certains rites. Et là, la personne paie la fâcherie de ses ancêtres, donc de moins en moins la responsabilité individuelle est engagée. Nous sommes dans un contexte où tout ce qui nous arrive est toujours dû à l'autre ; ce qui fait que la compréhension de cet accident ne passe pas forcément par une sensibilisation sur le code de la route, elle passe plutôt par une explication dans le rapport aux ancêtres ou une explication du rapport avec quelqu'un de la famille avec qui on ne s'entend pas. Donc, la responsabilité individuelle n'est pas forcément prise en compte dans le cas d'un accident. La responsabilité individuelle est toujours établie dans le rapport à l'autre, cet autre qui a un pouvoir sur l'individu. Même si les accidents sont souvent causés par le non respect du code de la route par les individus, leur responsabilité se trouve atténuée par le fait qu'ils n'ont pas tous les pouvoirs sur leurs actions* ». Organiser les rites dont il est question dans le discours de ce participant serait un moyen d'exercer le contrôle sur les situations à risque.

Cette tendance à exercer le contrôle sur les situations dangereuses à travers les institutions coutumières ou des pratiques culturelles auxquelles on adhère, corrobore le concept de croyances de contrôle socio-instrumentales de Spector et al. (2004). Ces auteurs estiment que dans les sociétés collectivistes, l'individu semble exercer le contrôle sur les situations indirectement, à travers des dispositifs culturels. Cette nouvelle approche des croyances de contrôle spécifique aux cultures collectivistes ouvre des pistes de recherche qui peuvent enrichir les connaissances sur les processus psychologiques en œuvre chez les individus issus de ces sociétés, confrontés aux risques et aux accidents.

Ainsi, l'explication des événements négatifs par des causes invisibles qu'on retrouve « *sous des formes variées aussi bien dans les sociétés occidentales que dans les sociétés traditionnelles africaines, recherche avant tout le contrôle* » (Kouabenan, 1999, p.102). Dans le cas de la société Africaine, cette explication par des causes invisibles semble justifier la raison d'être de ces croyances et valeurs culturelles, ancrées dans des pratiques sensées conjurer le sort ou pouvant contrôler les forces invisibles (la malédiction, l'envoutement, le

destin, etc.) et qui seraient les causes premières des accidents. En effet, en Afrique d'une manière générale, les événements malheureux et insolites sont rarement expliqués par la seule cause immédiate et visible (Kouabenan, 2007) ; ce qui semble renforcer une tendance à rechercher systématiquement ailleurs la cause d'un malheur qui peut s'expliquer pourtant par une cause immédiate visible comme le témoigne un autre participant pendant les entretiens : *«Il y a des accidents mystiques. Par exemple quelqu'un qui marche sur une route plate où il n'y a aucun obstacle et se fracture le pied ! Là, ça ne se comprend pas du tout. Et là, ceux qui ont un troisième œil comme on le dit en pays Bamiléké, c'est-à-dire ceux qui voient plus que ce que nous voyons, ils appartiennent à un cercle et ils se connaissent tous ; ceux là vous diront que ce n'est pas simple, en fait quelqu'un l'a frappé. Il y a donc les accidents liés aux rancœurs et ça peut être la jalousie».*

Cependant, l'adhésion à certaines croyances et valeurs culturelles induit une explication des accidents par des facteurs contrôlables. Nous avons observé que les participants qui adhèrent aux croyances et valeurs culturelles portant sur l'identité culturelle (les us et coutumes de son village natal, savoir parler sa langue maternelle, l'adhésion active à l'association des ressortissants de son village natal, etc.), sont plus portés à croire que les accidents sont dus à des facteurs certes externes aux conducteurs et aux piétons, mais modifiables par une action humaine (étroitesse des routes, mauvais état des véhicules, insuffisance dans la formation en conduite par les auto-écoles, etc.). Cela signifie que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles ne suscite pas toujours des explications causales en termes de forces invisibles. Même si ces explications dues à l'adhésion aux valeurs liées à l'identité culturelle restent externes, elles sont tout de même orientées vers des facteurs qui peuvent être influencés par des actions correctrices appropriées ; ce qui est susceptible d'encourager un engagement dans des actions de prévention. C'est certainement ce qui incite ceux qui adhèrent à ce type de croyances et valeurs culturelles, à adopter des comportements de sécurité. Cela s'illustre par un des résultats novateurs de la présente étude qui révèle que les participants tendent à être plus prudents lorsqu'ils accordent de l'importance aux valeurs liées à l'identité et à l'appartenance au groupe culturel.

A notre connaissance, aucune étude n'a encore mentionné le rôle positif de l'adhésion à ce type de croyances et valeurs culturelles sur l'adoption des comportements de protection et nous pensons que c'est une piste de recherche à explorer. Nous interprétons ce résultat par le fait que les croyances et valeurs culturelles portant sur l'identité et l'appartenance au groupe culturel à l'instar des us et coutumes, de la langue maternelle, des associations regroupant les personnes originaires du groupe ethnique, etc. sont des instruments par lesquels une personne

se sent liée à son groupe culturel. Ainsi, la survie du groupe repose sur la sécurité de chacun de ses membres de sorte que le malheur d'un membre du groupe touche le groupe tout entier. Dans ces conditions, chaque membre du groupe se sentirait responsable de la survie du groupe et par ricochet, responsable de la sécurité de ses membres. Cela se traduit dans le discours d'un de nos participants lors des entretiens préliminaires par ces propos: «...chez nous... la responsabilité individuelle est toujours établie dans le rapport à l'autre, cet autre qui a un pouvoir sur l'individu ». On sait que la responsabilité perçue d'une personne face à un acte contre-normatif de la part d'un membre du groupe d'appartenance pousse cette personne à exercer le contrôle social à l'encontre de ce membre (Chaurand & Brauer ; 2008). Par conséquent, l'individu qui s'identifie à son groupe social est certainement conscient de sa prédisposition à subir le contrôle social si jamais il se rendait coupable d'un acte contre-normatif. Cette prédisposition à subir le contrôle social peut l'amener à redouter celui-ci. C'est probablement la menace perçue du contrôle social de la part des membres du groupe culturel qui pousse les individus à s'engager dans des actions pouvant les prémunir des accidents et ce, non seulement afin de préserver la bonne image du groupe d'appartenance, mais aussi assurer sa survie à travers leur propre sécurité.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que les personnes qui adhèrent aux croyances et valeurs culturelles semblent adopter des comportements moins sécuritaires comme le montrent certains résultats observés plus haut. En effet, étant donné que cette catégorie de personnes a tendance à expliquer les accidents par des forces invisibles, on peut comprendre qu'elle soit davantage préoccupée à contrôler ces forces invisibles par des pratiques culturelles (lavage d'un malheur, rites de purification, sacrifices aux ancêtres, etc.) qu'à contrôler les causes immédiates visibles des accidents. Dans la même veine, Kouabenan (1999) relève qu'on rencontre dans toutes les cultures des pratiques mystico-magiques ou religieuses destinées à prévenir ou à se protéger contre les risques et les accidents et que ces pratiques sont plus ou moins dominées par un certain fatalisme. Nous sommes tout à fait d'accord avec cette idée à partir du moment où nos résultats montrent que l'explication des accidents par des facteurs externes non contrôlables (malédiction, destin, etc.) médiatise l'effet négatif des croyances fatalistes, des croyances au contrôle divin et de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité. En d'autres termes, le fait d'expliquer les accidents par des forces invisibles ou par des facteurs qui échappent au contrôle de l'être humain, tend à traduire une expression des croyances fatalistes, des croyances au contrôle divin et des croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité.

## 4.2. Conclusion

En conclusion, l'étude 2 que nous venons de présenter montre clairement que les croyances fatalistes, les croyances de contrôle, les croyances religieuses, les croyances et valeurs culturelles sont susceptibles d'inciter les usagers de la route à privilégier les forces invisibles ou les facteurs qui échappent au contrôle de l'être humain pour expliquer les accidents. Cette manière de voir la causalité des accidents a tendance à générer un désintérêt pour les mesures de protection et à inciter des comportements insécuritaires. En outre, les personnes qui ont survécu à des accidents graves, les opérateurs économiques du secteur des transports, les poly-accidentés, les personnes issues de la tradition culturelle soudano-sahélienne et les musulmans ont une propension à adopter des comportements insécuritaires sur les routes. Ces résultats nous permettent d'émettre des suggestions.

Au-delà de la nécessité de mettre en place des actions qui contribuent à réduire une vision fataliste des accidents chez les usagers de la route, et dans un souci d'efficacité, on peut envisager des actions de prévention ciblées. En effet, si des actions qui contribuent à la réduction d'une vision fataliste des accidents peuvent viser toutes les catégories de personnes, il va de soi que les différentes catégories ci-dessus citées méritent des actions de prévention qui leur sont spécifiques. Par exemple, nous conseillons de mettre en place des séances de retour d'expérience (REX) qui peuvent permettre aux conducteurs poly-accidentés ou aux personnes ayant survécu à des accidents graves, de raconter leur accident. Quand on sait que ces personnes semblent se focaliser sur les forces invisibles pour expliquer les accidents et que cette vision de la causalité des accidents génère des comportements insécuritaires, le REX se présente comme l'un des moyens par lequel leur attention peut être attirée sur les causes immédiates et visibles pouvant être contrôlées par le respect des mesures de sécurité. En effet, si les individus ne croient pas aux causes visibles des accidents, ils ne peuvent trouver aucune pertinence dans les mesures de prévention qui visent la maîtrise de ces causes et par conséquent, ne pourront pas y adhérer.

En outre, les actions de prévention devraient être conçues de manière à persuader les usagers de la route que les accidents n'arrivent pas qu'aux autres, et à valoriser leurs capacités à les éviter. Il s'agit de montrer en quoi il est bénéfique pour eux d'appliquer les mesures de prévention, préalablement conçues en tenant compte de leurs croyances et de leurs réalités culturelles. A ce propos, les conducteurs et les opérateurs économiques sont les plus

concernés. De plus, les lieux de divers cultes religieux et les manifestations culturelles (réunions familiales, réunions des associations des ressortissants d'un groupe culturel, congrès annuel des communautés culturelles, etc.) se présentent comme étant des espaces indiqués pour communiquer des messages de prévention grand-public. De par le pouvoir symbolique légitime des personnes qui président de telles manifestations, celles-ci se présentent comme des acteurs privilégiés de la prévention, susceptibles de communiquer efficacement des messages persuasifs auprès des membres de leur communauté. La participation à des activités qui expriment l'identité culturelle est à encourager. En effet, non seulement les individus peuvent trouver un soutien psychologique dans des moments difficiles lors de ces activités, mais aussi ce sont des moments où le groupe culturel a une emprise sur ses membres. Ce sont des occasions indiquées pour communiquer efficacement sur la prévention des accidents. Ce type d'activités culturelles peut consolider le soutien perçu du groupe d'appartenance chez un individu, lui permettre de rehausser son estime de soi et sa capacité à faire face à l'adversité. Par ailleurs, il est important de persuader les pratiquants des activités culturelles sensés les protéger des malheurs par exemple, que ceux-ci n'ont d'effet que s'ils sont eux-mêmes engagés dans des comportements sûrs.

Nous avons observé des résultats intrigant tout au long de la présente étude 2. Par exemple, la tendance à expliquer les accidents par des causes externes aux conducteurs nous a paru intrigant. Nous avons pensé que l'identification des participants aux conducteurs ou l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles peuvent expliquer cette tendance pour des explications externes aux conducteurs et parfois internes aux piétons. Outre le fait que les participants aient pu s'identifier aux conducteurs et que leur adhésion aux croyances et valeurs culturelles ait favorisé ces explications, il est possible que la gravité des accidents soit également un facteur à prendre en compte.

La présente étude 2 montre que la gravité des accidents vécus en tant que témoin peut affecter les comportements de sécurité. Mais les comportements ne diffèrent pas suivant les niveaux de gravité des accidents vécus. Cette absence de résultats peut probablement s'expliquer par la non prise en compte de la pertinence des accidents observés pour les participants et de leur identification aux victimes. Il faut noter que les tailles d'effet modérées ou même faibles, observées tout au long des résultats de la présente étude 2 peuvent s'expliquer par le nombre élevé de variables étudiées et par l'hétérogénéité des items qui constituent les échelles de mesure.

L'étude 2 que nous venons de présenter ne nous dit pas comment les explications causales peuvent orienter la préconisation des mesures de prévention. En somme, on ne sait

rien des caractéristiques de l'accident, ni de la relation entre la victime de l'accident et la personne qui l'explique, et qui sont susceptibles de mieux éclairer les explications naïves. Ces préoccupations font l'objet de l'étude 3.

## **Chapitre 8 : Effet de la pertinence situationnelle, de la pertinence personnelle et de la gravité de l'accident sur les explications causales (Etude 3)**

---

### **Introduction**

L'identification à la victime de l'accident à expliquer et la gravité de celui-ci sont deux sources de biais très souvent observés dans l'explication des accidents (Kouabenan, 1999). L'étude que nous présentons dans ce chapitre vise à comprendre comment ces facteurs peuvent affecter les explications causales naïves des Camerounais. En outre, selon Kouabenan (1999), lorsque l'individu naïf explique un accident, derrière son explication il a sa petite idée sur les mesures de prévention nécessaires pour s'en prémunir. La présente étude 3 cherche également à comprendre comment varient les préconisations de mesures de prévention en fonction des explications causales que les Camerounais fournissent pour les accidents et de leurs croyances. Enfin, dans un but de réplication des résultats de l'étude 2 et des travaux antérieurs, nous réexaminons l'effet des croyances fatalistes et de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les explications causales.

### **1. Problématique et hypothèses de l'étude**

#### **1.1. Problématique**

Nous avons observé dans l'étude 2, une tendance générale à expliquer les accidents par des causes externes aux conducteurs et avons suggéré que cela pouvait être dû au nombre élevé de participants susceptibles de s'être identifiés aux conducteurs. Cette identification peut expliquer la tendance à surestimer les causes qui leur sont externes pour expliquer les accidents en sous-estimant leur rôle causal ; ce qui traduit des réactions défensives. Les explications causales fournies par un analyste pour un accident sont défensives lorsque celui-ci mentionne majoritairement les causes qui lui sont externes et néglige ou ignore celles qui relèvent de ses actions propres (Kouabenan, 1999). Cette manière d'expliquer les accidents, déjà relevée par Walster (1966) et Shaver (1970) a fait l'objet de plusieurs études qui tentent de comprendre les facteurs qui peuvent l'induire. Nous avons observé dans l'étude 1 qu'au Cameroun, les conducteurs expliquent systématiquement leur accident par les comportements des autres conducteurs et ignorent leur propre rôle causal. Il est intéressant de comprendre comment les usagers de la route dans l'ensemble expliquent les accidents au Cameroun,



lorsqu'ils se sentent concernés par ces accidents et lorsque ceux-ci sont graves. Plusieurs études apportent des éléments de compréhension des explications défensives (Kouabenan, 1982 ; Dejoy, 1987; Hamilton, 1978; Lacroix & Dejoy, 1989; Salminen, 1992). Par exemple, le niveau hiérarchique est une source d'explications défensives (Kouabenan, 1982). En l'occurrence, les supérieurs hiérarchiques ont tendance à attribuer les accidents qui surviennent sur le lieu de travail à des facteurs liés à leurs subordonnés tandis que ces derniers les attribuent aux conditions de travail ou à la malchance.

Dans le domaine de la circulation routière, d'autres études montrent que les conducteurs attribuent massivement les accidents à des facteurs qui leur sont externes tandis que les piétons les attribuent essentiellement à des facteurs internes aux conducteurs (Kouabenan, 1990). Ces études montrent que les explications défensives se caractérisent par la tendance à fournir des explications en faveur de l'endogroupe et en défaveur de l'exogroupe (Kelley & Michela, 1980). Cela signifie que l'identification à un groupe est un facteur qui peut conduire à des explications défensives. De plus, la gravité de l'accident est l'une des sources importantes des réactions défensives bien qu'elle enregistre des résultats controversés dans la littérature. En effet, certains auteurs relèvent une attribution croissante de responsabilité à la victime quand l'accident devient grave (Walster, 1966 ; Baldwin & Kleinke, 1994) tandis que d'autres concluent à une absence d'effet de la gravité sur les explications (Walster, 1967 ; Lacroix & Dejoy, 1989). Mais cette controverse n'est pas récente et se trouve à l'origine de l'hypothèse de Shaver (1970) selon laquelle l'effet de la gravité sur l'explication de l'accident dépend de la probabilité perçue par l'attributeur de se retrouver soi-même dans la situation accidentelle à analyser (pertinence situationnelle) et de sa similitude perçue avec la victime de cet accident (pertinence personnelle). Cette hypothèse a fait l'objet de plusieurs recherches à l'instar de celles de Shaw et McMartin (1977), de Kouabenan, Gilibert, Médina et Bouzon (2001). Dans leur étude, Shaw et McMartin (1977) reprennent l'hypothèse de Shaver (1970). Pour eux, la pertinence de la situation pour l'analyste est la condition fondamentale d'éveil des réactions défensives. Ainsi, lorsque la situation est pertinente pour l'analyste, deux cas de figure qui donnent lieu à deux tendances défensives peuvent se présenter. 1) L'analyste s'identifie à la victime (forte pertinence personnelle) ; dans ce cas, il attribuera l'accident aux causes qui lui sont externes à mesure que celui-ci est grave. Il s'agit ici d'une tendance auto-protectrice car l'analyste a tendance à éviter d'être blâmé si jamais il se retrouvait lui-même dans un tel accident. 2) L'analyste ne s'identifie pas à la victime (faible pertinence personnelle) ; alors il attribuera l'accident à la victime à mesure qu'il est grave. C'est la deuxième tendance auto-protectrice motivée par la tendance à éviter le préjudice. En effet,

l'analyste attribue l'accident à la victime pour se convaincre qu'il ne subira pas un tel accident par la faute d'un individu maladroit. Shaw et McMartin prévoient qu'il n'y aura pas de différence d'attribution en fonction de la gravité de l'accident et de la pertinence personnelle, à partir du moment où la situation n'est pas pertinente pour l'analyste. Les auteurs confirment leurs hypothèses dans une étude où des étudiants (hommes et femmes) sont invités à expliquer l'accident d'un collègue, suivant une formation en chimie ou en nutrition. Ils notent que les étudiants de sexe masculin fournissent davantage des explications situationnelles à l'accident de chimie, subi par leur collègue de sexe masculin, lorsque celui-ci est grave. Les étudiants de sexe féminin font de même pour l'accident grave de cuisine subi par leur collègue de sexe féminin.

L'expérimentation la plus récente sur la question est celle de Kouabenan et al. (2001). Dans une première étude, des superviseurs et des subordonnés sont appelés à expliquer un accident de ski dont la victime est un subordonné. Les auteurs observent une tendance générale des participants à commettre ce que Ross (1977) appelle l'erreur fondamentale d'attribution. Cette erreur consiste en une propension à attribuer les causes de l'accident à la victime. De plus, ils trouvent que la position hiérarchique dans l'organisation est un facteur déterminant de l'internalité ou de l'externalité des attributions. Ainsi, les superviseurs attribuent l'accident à la victime (subordonné) plus que ne le font les subordonnés. Kouabenan et collaborateurs concluent que l'accentuation des réactions défensives est favorisée par la pertinence personnelle et situationnelle. Ils expliquent cette réaction défensive par le biais d'autoprotection qui consiste à rejeter la faute sur autrui pour éviter le blâme, afin de préserver l'estime de soi et la bonne image de son groupe d'appartenance.

Dans une deuxième étude, Kouabenan et al. (2001) font expliquer un accident dans le domaine de l'électricité, dans lequel la victime est une personne ayant un niveau hiérarchique inférieur dans un cas et un niveau hiérarchique supérieur dans l'autre cas. Dans chaque cas, le récit présente l'accident comme étant soit bénin, soit grave. Ils observent que la gravité de l'accident est un facteur qui accentue les biais défensifs. Notamment, ils notent que les participants tendent à fournir moins d'explications internes à la victime de l'accident grave lorsque celle-ci est un membre de l'endogroupe (forte pertinence personnelle et situationnelle) alors que leurs explications varient très peu ou sont toujours très internes lorsque la victime est un membre de l'exogroupe. Kouabenan et collaborateurs concluent que la gravité de l'accident favorise des réactions défensives lorsque l'attributeur s'identifie à la victime et perçoit la situation accidentelle comme étant susceptible de lui arriver également.

En revenant au domaine de la circulation routière, nous avons observé dans l'étude 1 de cette thèse que les conducteurs expliquent leur accident exclusivement par des causes qui leur sont externes (le comportement des autres conducteurs, l'environnement, le véhicule, le comportement des piétons). Dans l'étude 2, nous avons noté une tendance pour les participants à expliquer les accidents par des causes externes aux conducteurs et par des causes internes aux piétons. Il est possible que la tendance observée chez les participants de l'étude 2 à expliquer les accidents par les comportements des piétons soit due au fait qu'ils sont en majorité des conducteurs. Les études 1 et 2 suggèrent que les piétons et les conducteurs sont deux groupes d'usagers de la route marqués par des différences saillantes. Elles suggèrent aussi que l'identification à ces deux groupes d'usagers de la route peut induire des explications causales auto-protectrices. Ainsi, il serait intéressant de savoir comment les piétons et les conducteurs expliquent un accident dont la victime est soit un piéton, soit un conducteur. Nous avons également noté dans l'étude 2 que la gravité de l'accident à expliquer en tant qu'observateur n'avait pas un effet sur les explications causales. Nous nous proposons ici d'examiner l'effet de la gravité en prenant en compte la pertinence de la situation pour l'analyste et l'identification de ce dernier à la victime.

Par ailleurs, plusieurs auteurs s'accordent sur l'idée selon laquelle les individus tendent à se comporter en accord avec les inférences causales qu'ils font (Kelley & Michela, 1980 ; Kouabenan, 1999, 2006a). Mitchell et Wood (1980) observent par exemple que les supérieurs hiérarchiques, tout en faisant des explications internes aux infirmières lorsque l'accident est grave, préconisent surtout des mesures en direction de ces dernières, que ce soit des mesures punitives ou formatives. L'étude de Mitchell et Wood suggère que les explications causales orientent les préconisations d'actions de prévention mais cela reste à démontrer. Par conséquent, il serait intéressant de savoir quelles mesures de prévention préconisent les camerounais en fonction des explications qu'ils fournissent pour les accidents. De plus, L'étude 2 a montré que les croyances et les valeurs culturelles des Camerounais affectent les explications qu'ils fournissent pour les accidents. Ainsi, nous nous proposons également de savoir comment varient les préconisations de mesures de prévention en fonction des croyances et de l'adhésion à des valeurs culturelles.

## **1.2. Hypothèses**

A la suite de Shaw et McMartin (1977), de Kouabenan et al (2001), nous pensons que les réactions défensives des Camerounais lorsqu'ils expliquent un accident peuvent être dues

à la gravité de celui-ci, à condition que la situation accidentelle soit pertinente pour ces derniers et qu'ils s'identifient à la victime. Ainsi, nous faisons l'hypothèse qui suit : lorsqu'ils sont invités à expliquer un accident entre un conducteur et un piéton, et qui pourraient leur arriver, les conducteurs auront tendance à mentionner des causes moins internes à la victime *conducteur* et plus internes à la victime *piéton* lorsque l'accident est grave plus que quand celui-ci est bénin, tandis que les piétons auront tendance à souligner des causes moins internes à la victime *piéton* et plus internes à la victime *conducteur* pour l'accident grave plus que pour l'accident bénin (H1). En effet, lorsqu'un individu explique l'accident grave contrairement à l'accident bénin d'un membre de son groupe d'appartenance, il est fort possible qu'il ait tendance à mentionner prioritairement des facteurs causaux qui épargnent la victime du blâme parce qu'il pourrait être lui-même auteur d'un tel accident. Au-delà de la sympathie pour le membre de son groupe d'appartenance, il s'agit d'une réaction d'autoprotection. Cette réaction d'autoprotection ne se manifestera que lorsque l'individu perçoit une forte probabilité de se retrouver soi-même dans pareille situation accidentelle. C'est la raison pour laquelle nous ne nous attendons pas à une variation significative des explications causales lorsque la situation n'est pas pertinente pour les analystes, quelle que soit l'identification de ces derniers à la victime et la gravité de l'accident.

Par ailleurs, en suivant l'idée de Kelley et Michela (1980) et partant du fait que les individus qui fournissent des explications causales défensives ont tendance à sous-estimer leur rôle causal dans la survenue des accidents, il est possible que ces derniers ne se sentent pas concernés par les mesures de protection et aient tendance à croire que ces mesures sont avant tout destinées aux autres. Cela signifie par exemple que, les personnes qui ont tendance à mentionner prioritairement le mauvais état des routes pour expliquer les accidents devraient avoir tendance à préconiser d'abord l'amélioration des routes pour les prévenir. Ainsi, nous faisons l'hypothèse que les participants qui attribuent les causes de l'accident dans lequel le conducteur est impliqué à ce dernier, auront tendance à préconiser davantage des mesures de prévention visant les conducteurs. De même, ceux qui fournissent des explications moins internes à la victime *conducteur* préconiseront des mesures de prévention davantage orientées vers des cibles autres que les conducteurs (H2). En outre, on sait que les individus fatalistes ont tendance à expliquer les accidents par des forces invisibles et à sous-estimer le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents (cf étude 2). Ainsi, on peut s'attendre (H3) à ce que les participants fatalistes aient une propension à préconiser des mesures de prévention prioritairement orientées vers des cibles autres que les conducteurs (les routes, les véhicules, les opérateurs économiques du secteur des transports, etc.). De même, nous avons noté dans

l'étude 2 que les personnes qui adhèrent aux croyances et valeurs culturelles dans l'ensemble ont tendance à fournir des explications causales externes aux conducteurs. Nous pensons par conséquent que ces personnes préconiseront des mesures de prévention davantage orientées vers des cibles autres que les conducteurs (H4).

## 2. Méthodologie

### 2.1. Participants et plan d'expérience

**Participants :** L'étude est réalisée à Yaoundé au Cameroun auprès de 444 usagers de la route dont 261 piétons et 183 conducteurs. On y compte 329 hommes et 115 femmes. Les participants sont recrutés aléatoirement dans la rue ou sur leur lieu de travail.

**Plan d'expérience :** Le plan expérimental prévoit deux conditions indépendantes de pertinence situationnelle : forte et faible. La pertinence personnelle et la gravité de l'accident sont deux conditions expérimentales imbriquées dans chacune des conditions de la pertinence situationnelle. La distribution de l'échantillon dans les conditions expérimentales est présentée dans le Tableau 24.

**Tableau 24 : Distribution de l'échantillon dans le plan expérimental de l'étude 2**

Pertinence situationnelle (lieu de l'accident)	Pertinence personnelle (statut de la victime)	Gravité	Statut des participants		Total
			Piétons	Conducteurs	
Forte (en ville dans une rue très fréquentée)	Piéton	Bénin	37	18	55
		Grave	30	25	55
	Conducteur	Bénin	34	23	57
		Grave	28	27	55
Total			129	93	222
Faible (dans un campement, sur une voie très peu fréquentée)	Piéton	Bénin	40	15	55
		Grave	35	17	52
	Conducteur	Bénin	26	33	59
		Grave	31	25	56
Total			132	90	222

### 2.2. Matériel : les protocoles des quasi-expériences

Le matériel est constitué de deux protocoles de quasi-expériences pour chacune des conditions de pertinence situationnelle. Les protocoles sont constitués de deux récits

d'accidents qui s'inspirent des rapports d'accidents réels survenus au Cameroun et mettant en scène un piéton et un conducteur. Le premier récit porte sur un accident survenu dans une rue très fréquentée d'un domaine universitaire, impliquant une étudiante et un conducteur. C'est un endroit bien connu par les piétons et conducteurs résidant à Yaoundé, donc sensé présenter une forte pertinence situationnelle pour les participants. Le même accident est présenté en quatre versions pour les quatre conditions expérimentales qui se différencient par la victime (piéton ou conducteur) et par la gravité (bénin ou grave). Les participants sont distribués aléatoirement dans les conditions expérimentales et chacun est soumis à une seule version du récit.

### **2.2.1. Exemples de récits dans une condition de forte pertinence situationnelle**

*Accident bénin - victime conducteur. L'accident a lieu dans une rue de la ville de Yaoundé. Il est 18h et le trafic est dense, les piétons longent par petits groupes une descente sur une rue qui relie le campus universitaire et l'un des quartiers résidentiels des étudiants. L'espace réservé pour la circulation des piétons sur cette rue est étroit et certains piétons descendent du trottoir pour emprunter le bord de la chaussée afin d'aller plus vite. De temps en temps, les voitures klaxonnent pour inviter les piétons qui marchent sur le bord de la chaussée à regagner le trottoir. Dès le sommet de la côte, elles freinent pour amorcer la longue descente, surtout pour éviter les piétons qui marchent presque sur la chaussée. M. Fotso est chauffeur de véhicule particulier et emprunte cette rue tous les jours. Ce jour-là, lorsqu'il amorce la descente, il remarque qu'il y a une longue file de piétons qui longent la rue par petits groupes comme d'habitude. Mais le trafic est un peu fluide à cet endroit. En voulant certainement profiter de ce petit moment de fluidité du trafic, il ne ralentit pas en s'approchant d'un groupe de piétons qui discutent en marchant sur le trottoir. Au moment de les dépasser, l'un d'entre eux, mademoiselle Ngo une étudiante, se détache subitement du groupe, descend du trottoir et s'engage sur la chaussée, apparemment pour mieux se faire écouter par ses camarades qui marchent devant elle. M. Fotso freine brusquement, en serrant un peu plus à gauche pour éviter l'étudiante. C'est à ce moment-là qu'il frôle une voiture qui le croise. Fort heureusement, il réussit à éviter l'étudiante et s'en sort avec son rétroviseur cassé et une blessure légère à la main gauche.*

**Accident grave - victime conducteur.** Identique à la première en tous points, cette version se différencie par la gravité des conséquences : « *C'est à ce moment qu'il entre en collision avec une voiture qui venait dans le sens inverse. Monsieur Fotso est grièvement blessé et la cabine de sa voiture est complètement broyée. Transporté à l'hôpital, M. Fotso décède quelques heures plus tard des suites de ses blessures* ».

**Accident bénin - victime piéton :** Cette version est également identique en tous points à la première, à l'exception de la victime : « *M. Fotso freine brusquement, mais son rétroviseur droit accroche l'étudiante et la renverse avant l'arrêt du véhicule. Fort heureusement, mademoiselle Ngo s'en sort avec des écorchures aux genoux et reprendra le chemin de l'université le lendemain après des soins* ».

**Accident grave - victime piéton.** Celle-ci est aussi identique en tous points à la première, à l'exception de la victime et de la gravité : « *M Fotso freine brusquement, mais son rétroviseur droit accroche l'étudiante et la renverse avant l'arrêt du véhicule. Dans sa chute l'étudiante se cogne violemment la tête au sol. Elle saigne abondamment de la tête et est transportée immédiatement à l'hôpital. Malheureusement, elle décèdera quelques heures plus tard des suites d'un traumatisme crânien* ».

Le deuxième récit porte sur un accident qui a lieu sur une voie ouverte par les exploitants forestiers pour aller chercher les grumes. Une voie rarement fréquentée par les véhicules et par les piétons ; ce qui d'après Shaver (1970), est sensé induire une faible pertinence situationnelle pour les participants.

### **2.2.2. Exemples de récits pour la condition de faible pertinence situationnelle**

**Accident bénin - victime conducteur.** *L'accident a lieu sur une voie ouverte par les exploitants forestiers pour aller chercher des grumes. L'accès à cette voie est normalement interdit aux véhicules étrangers à la société d'exploitation forestière. Le jour de l'accident, M. Evina, un fonctionnaire en service à Yaoundé se rend dans son village avec son véhicule tout terrain. Pour gagner du temps, il décide d'emprunter la voie des grumiers qui est un raccourci pour arriver rapidement dans son village. Cette voie traverse un petit campement peu habité. La voie est bordée de hautes herbes de part et d'autre et le passage des grumiers soulève de la poussière ; ce qui rend la visibilité réduite. A quelques kilomètres de la sortie de*

cette voie, M. Evina aperçoit un animal qui traverse la voie en courant. Pendant que l'animal captive son attention, un paysan à pied débouche subitement de la broussaille et s'engage sur la voie. M. Evina freine brusquement et réussit à éviter le paysan. Mais étant donné qu'il n'avait pas porté sa ceinture de sécurité, l'arrêt brusque du véhicule le propulse de son siège et il heurte sa poitrine sur le volant. Fort heureusement, le choc avec le volant est léger et il reprend son voyage après l'accident. Une radiographie du thorax deux jours plus tard à son retour à Yaoundé, se révélera d'ailleurs normale.

**Accident grave - victime conducteur.** Cette version est identique à la première en tous points à l'exception de la gravité des conséquences de l'accident : «M. Evina freine brusquement et réussit à éviter le paysan. Mais étant donné qu'il n'avait pas porté sa ceinture de sécurité, l'arrêt brusque du véhicule le propulse de son siège et il heurte son visage sur la vitre avant de la voiture. La vitre se brise, lui fait une grosse entaille au front et il se prend des débris de verre dans les yeux. M. Evina saigne abondamment du front et des yeux. Transporté au centre de santé de son village, il décèdera quelques heures plus tard pendant son évacuation à un hôpital de Yaoundé ».

**Accident bénin - victime piéton.** Identique à la première en tous points, cette version se différencie par la victime. « M. Evina freine brusquement et manque de se heurter la poitrine sur le volant étant donné qu'il n'avait pas porté de ceinture de sécurité. Mais avant de s'immobiliser, le véhicule accroche le paysan et le renverse. Fort heureusement, le paysan n'a que quelques écorchures aux genoux et aux bras. Il se relève d'ailleurs immédiatement pendant que M. Evina sort de la voiture pour le secourir ».

**Accident grave - victime piéton.** Identique en tous points à la première version, celle-ci se différencie par la victime et la gravité. « M. Evina freine brusquement et est propulsé vers l'avant étant donné qu'il n'avait pas porté sa ceinture de sécurité. Mais la voiture percute violemment le paysan avant de s'arrêter. Le paysan se retrouve avec deux côtes cassées et une fracture ouverte à la jambe droite. Transporté au centre de santé du village, il décèdera quelques heures plus tard des suites d'une hémorragie interne ». Un exemple de protocole de quasi-expérience peut être consulté dans les annexes (Annexe 7, P.381).



### 2.2.3. Vérification de la manipulation de la pertinence personnelle, de la pertinence situationnelle et de la gravité.

**Test de la gravité.** La gravité est manipulée par les conséquences de l'accident. Ainsi, dans chaque version du récit, l'accident cause soit des blessures légères chez l'un des protagonistes présenté comme étant la victime, soit la mort de cette dernière. La gravité de chaque version des récits est pré-testée. Pour cela, nous invitons 15 juges, constitués en groupes indépendants, à estimer la gravité de l'accident dans les différentes versions des récits sur une échelle allant de 1 (*accident très peu grave*) à 7 (*accident très grave*). La différence de moyennes des estimations de la gravité sur deux versions impliquant une victime du même statut est ensuite analysée par le test t de student.

Pour ce qui est du récit de la condition de forte pertinence situationnelle, la gravité moyenne estimée par les 3 juges de la condition *accident grave - victime conducteur* ( $M = 6.00$ ,  $E.T = 0$ ) est significativement supérieure,  $t(7) = 2.83$  ;  $p < .05$ , à celle des 6 juges de la condition *accident bénin - victime conducteur* ( $M = 4.16$  ;  $E.T = 1.6$ ). De même, la gravité moyenne estimée par les 3 juges de la condition *accident grave - victime piéton* ( $M = 6$ ,  $E.T = 1$ ) est significativement supérieure,  $t(4) = 3.53$  ;  $p < .05$ , à celle des 3 juges de la condition *accident bénin - victime piéton* ( $M = 2.33$  ;  $E.T = 1.52$ ). Par conséquent, le pré-test confirme bien une différence estimée de gravité entre les versions du récit de l'accident survenu dans une rue de la zone universitaire impliquant la victime de même statut.

S'agissant du récit de la condition de faible pertinence situationnelle, la gravité moyenne estimée par les juges ( $N = 5$ ) de la condition *accident grave - victime conducteur* n'est pas différente de celle des juges ( $N = 5$ ) de la condition *accident bénin - victime conducteur*. Par contre, la gravité moyenne estimée des juges de la condition *accident grave - victime piéton* ( $N = 2$ ,  $M = 6$ ,  $E.T = 0$ ) tend à être supérieure,  $t(3) = 3.06$  ;  $p = .06$ , à celle des juges de la condition *accident bénin - victime piéton* ( $n = 3$  ;  $M = 3.33$  ;  $E.T = 1.52$ ). Bien que la gravité des versions de l'accident survenu sur une voie ouverte dans un campement ne soit pas saillante pour toutes les conditions, nous conservons les récits en l'état en espérant qu'elle le sera davantage sur un échantillon plus grand.

**Test de la pertinence situationnelle.** Une situation est pertinente pour une personne lorsque cette dernière estime qu'il est fort probable de s'y retrouver personnellement. La pertinence situationnelle est manipulée par le contexte des deux récits. Dans le récit où la pertinence situationnelle est supposée être forte, l'accident a lieu dans un centre urbain, et plus précisément dans une rue sur laquelle chacun des participants est susceptible de se retrouver ; ce qui est sensé induire une forte probabilité perçue pour les participants de se retrouver eux-mêmes dans cette situation. Dans le récit où la pertinence situationnelle est supposée être faible, ce critère est manipulé par la localisation de l'accident sur une voie dans une campagne, très peu fréquentée en général par les voitures et par les piétons.

La pertinence situationnelle est pré-testée auprès de personnes originaires du Cameroun qui jouent le rôle de juges. Deux pré-tests sont réalisés. Le premier pré-test est réalisé en ligne auprès de 30 juges : 15 juges pour les versions du récit de la condition supposée induire une forte pertinence situationnelle et 15 juges pour celles du récit de la condition supposée induire une faible pertinence situationnelle. Les récits sont affectés aléatoirement aux juges contactés par mail à partir de la liste de nos contacts. Un récit est affecté à un seul groupe de juges. Chaque groupe de juges est invité à lire la version du récit qui lui est affectée, et à estimer la probabilité pour un piéton ou un conducteur de se retrouver dans la situation décrite dans le récit, sur une échelle allant de 1 (*probabilité très faible*) à 7 (*probabilité très élevée*). Le groupe se prononce également sur la gravité de l'accident.

En ce qui concerne le récit qui décrit l'accident dans une rue de la zone universitaire, qui est sensé induire une forte pertinence personnelle pour les participants, l'ensemble des juges ( $N = 15$ ) estiment qu'en moyenne, il est probable pour un conducteur ( $M = 4.87$ ) et pour un piéton ( $M = 4.83$ ) de se retrouver dans cette situation. S'agissant du récit qui décrit l'accident s'étant produit sur une voie ouverte par une société forestière et qui est sensé induire une faible pertinence situationnelle pour les conducteurs et les piétons, l'ensemble des juges ( $N = 15$ ) estiment curieusement qu'en moyenne, il est probable pour les conducteurs ( $M = 4.99$ ) et un peu moins pour les piétons ( $M = 4.23$ ) de se retrouver dans une telle situation. La différence d'estimation de la pertinence situationnelle pour les piétons et pour les conducteurs entre les deux récits ne se révèle pas significative au test de student.

Nous décidons de conduire un deuxième pré-test avec la même démarche, mais en face-à-face auprès de 40 autres juges. Les résultats montrent que les juges ( $N = 20$ ) du récit sensé induire une forte pertinence situationnelle estiment qu'il est probable pour un conducteur ( $M = 4.05$ ) de se retrouver dans la situation décrite, tandis que ceux ( $N = 20$ ) qui jugent le récit sensé induire une faible pertinence situationnelle, estiment qu'il est peu

probable pour un conducteur de se retrouver dans la situation décrite ( $M = 3, 10$ ). Une comparaison de moyennes des deux groupes de juges révèle une différence tendancielle,  $t(18) = 1.56$  ;  $p = .10$ . En outre, les juges ( $N = 20$ ) du récit sensé induire une forte pertinence situationnelle pour les piétons estiment qu'il est probable pour ces derniers ( $M = 5.50$ ) de se retrouver dans la situation décrite pendant que ceux ( $N = 20$ ) qui jugent le récit sensé induire une faible pertinence situationnelle estiment qu'il est peu probable ( $M = 3.25$ ) pour les piétons de se retrouver dans la situation décrite. Une comparaison de moyennes des deux groupes de juges révèle une différence très significative,  $t(18) = 9.49$  ;  $p < .001$ .

Malgré les résultats satisfaisants du deuxième pré-test, nous décidons de mesurer à nouveau la pertinence situationnelle dans toutes les versions des deux récits dans le matériel définitif. Ainsi, après la lecture du récit et juste après la précision de son statut (piéton ou conducteur), le participant est invité à estimer la probabilité de se retrouver soi-même dans une situation comme celle décrite dans le récit sur une échelle allant de 1 (*probabilité très faible*) à 7 (*probabilité très élevée*). Cette mesure permet également d'amorcer la pertinence situationnelle du récit chez le participant.

***La pertinence personnelle.*** Rappelons que la pertinence personnelle est la similitude perçue entre la personne qui explique l'accident et la victime. Dans toutes les versions des récits, la pertinence personnelle est manipulée à travers le statut du participant et celui de la victime (piéton ou conducteur). Un piéton qui analyse un accident dont la victime est un piéton, décrit une situation de forte pertinence personnelle tandis que, ce dernier analysant un accident dans lequel la victime est un conducteur, décrit une situation de faible pertinence personnelle. De même, un conducteur qui analyse un accident de conducteur, décrit une situation de forte pertinence personnelle ; c'est le contraire quand la victime est un piéton. Pour amorcer la pertinence personnelle, et avant de répondre aux questions, le participant est invité à préciser son propre statut (piéton ou conducteur).

#### **2.2.4. Mesure des explications causales naïves pour les accidents**

Les explications causales de l'accident du récit de la condition de forte pertinence situationnelle, sont mesurées par une échelle présentant les causes éventuelles de l'accident décrit. Les participants sont invités à estimer l'importance d'un certain nombre de facteurs susceptibles d'être la cause de l'accident dont ils viennent de lire le récit, sur une échelle allant de 1 (*pas du tout importante*) à 4 (*très importante*). Ces facteurs sont soit liés au

conducteur (exemple d'item : « *l'imprudence de M. Fotso* »), soit liés au piéton (exemple d'item : « *l'étudiante qui s'engage sur la chaussée en discutant* »), soit liés à des causes externes au piéton et au conducteur (exemples d'items : « *l'étroitesse du trottoir sur la rue* », « *le destin* »).

S'agissant du récit de la condition de faible pertinence situationnelle, les participants sont invités à estimer l'importance des causes éventuelles de l'accident sur la même échelle. Il s'agit des facteurs liés au conducteur (exemple d'item : « *le fait que M. Evina ne porte pas sa ceinture de sécurité* »), au piéton (exemple d'item : « *l'inattention du paysan* »), ou externes au piéton et au conducteur (exemple d'item : « *le destin* »).

### **2.2.5. Mesure des croyances fatalistes et de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles**

Les croyances fatalistes sont mesurées à l'aide de l'échelle de fatalisme de Kouabenan (1998) à 11 items que nous avons présentée dans l'étude 2. L'adhésion aux croyances et valeurs culturelles est mesurée par la version finale (22 items) de notre échelle de mesure de l'importance accordée aux valeurs culturelles, présentée dans l'étude 2.

### **2.2.6. Mesure de l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention**

L'attitude vis-à-vis des mesures de prévention est mesurée par une échelle de 26 items présentant des préconisations de mesures susceptibles d'être entreprises pour prévenir les accidents routiers au Cameroun. Ces préconisations proviennent des entretiens préliminaires, de la lecture des articles de presse sur les campagnes de sécurité routière au Cameroun et des forums d'échanges entre Camerounais sur les actions à mener pour prévenir les accidents routiers au Cameroun. Les participants sont invités à estimer l'importance qu'ils accordent à ces mesures sur une échelle allant de 1 (*pas du tout importante*) à 4 (*très importante*). Ces préconisations portent sur des mesures qui ciblent les conducteurs, (exemple d'item : « *instaurer le contrôle d'alcoolémie à certains moments de la journée à tous les postes de péage* »); les routes (exemple d'item : « *marquer et signaler les passages piétons dans les villes* »), les véhicules (exemple d'item : « *réduire le montant de la taxe d'importation des voitures neuves* »), la corruption dans le secteur des transports (exemple d'item : « *sanctionner sévèrement les agents du Ministère des transports qui participent à la délivrance des permis achetés* »), le grand public (exemple d'item : « *multiplier la sensibilisation dans les médias et pendant toutes les manifestations publiques* »).

### 2.3. Procédure

L'expérimentation est individuelle et a lieu à n'importe quel endroit qui convient le mieux au participant (dans la rue, à leur domicile ou sur leur lieu de travail). Après s'être porté volontaire pour participer à l'étude, le participant est invité à lire une seule version du récit. A l'issue de la lecture et après s'être rassuré que le participant a bien compris le récit, l'expérimentateur l'invite à répondre aux questions portant sur les causes de l'accident dont il vient de lire le récit. Il est ensuite prié de répondre à d'autres questions portant sur les accidents en général (croyances fatalistes), sur les croyances et valeurs culturelles (importance accordée aux valeurs culturelles), sur les mesures préconisées pour prévenir les accidents (attitude vis-à-vis des mesures de prévention) et sur quelques informations personnelles (sexe, âge, groupe ethnique d'appartenance, statut socioprofessionnel, expérience d'accident, mode habituel de déplacement), ayant été préalablement assuré de l'anonymat de ses réponses. L'expérimentation dure en moyenne 30 minutes.

## 3. Validation des échelles de mesure et résultats

### 3.1. Validation des échelles de mesure

*A – L'échelle des explications causales de l'accident.* L'échelle des explications causales de l'accident est pré-testée pour chaque récit sur un échantillon de 15 juges afin de choisir les causes pertinentes, puis validée sur l'échantillon de l'étude. En ce qui concerne le récit de la condition de forte pertinence situationnelle, 14 causes sont répertoriées et les juges sont invités à dire pour chacune d'entre elles, si elle est interne au conducteur, interne au piéton ou externe aux deux, en portant une croix dans la case correspondante à leur réponse. Dans la consigne du pré-test (voir annexe 8, p.389), il est précisé à quel moment une cause sera dite interne au conducteur, interne au piéton ou externe aux deux. Chaque juge se prononce sur une seule version de récit. Suite à une analyse de fréquence des réponses, nous retenons 12 causes pour lesquelles on obtient au moins trois quart d'accord des juges. Il s'agit de quatre causes internes au conducteur (*M. Fotso qui ne ralentit pas sur la descente ; M. Fotso qui freine brusquement en serrant un peu à gauche ; l'imprudence de M. Fotso ; l'empressement de M. Fotso pour profiter de la fluidité du trafic*), quatre causes internes au piéton (*le fait que Mademoiselle Ngo se détache subitement du groupe ; les piétons qui descendent de temps en temps du trottoir pour marcher sur la chaussée ; l'étudiante qui*

*s'engage sur la chaussée en discutant ; le fait que les piétons longent la rue par petits groupes) et quatre causes externes au piéton et au conducteur (l'étroitesse du trottoir sur la rue ; la densité du trafic à l'heure de pointe ; le fait que la rue soit sur une descente ; le destin).*

S'agissant du récit de la condition de faible pertinence situationnelle, trois quart des 15 juges s'accordent sur chacune des 11 causes de l'accident qui leur sont proposées. Ainsi, on a quatre causes internes au conducteur (*le fait que M. Evina emprunte la voie des grumiers; le fait que M. Evina se laisse distraire par l'animal; l'empressement de M. Evina pour arriver rapidement dans son village; le fait que M. Evina ne porte pas sa ceinture de sécurité*), quatre causes internes au piéton (*le paysan qui débouche de la broussaille subitement; le paysan qui s'engage sur la voie; l'imprudence du paysan; l'inattention du paysan*) et trois causes externes aux deux (*les hautes herbes qui jonchent la voie de part et d'autre; le destin; l'animal qui traverse la voie en courant*).

Trois types de scores d'explications causales sont calculés à partir des réponses des participants. Le score d'explications internes au conducteur, le score d'explications internes au piéton et le score d'explications externes au piéton et au conducteur suivant la contrôlabilité. Les scores sont obtenus par le même procédé que celui décrit dans l'étude 2. Par exemple, pour trouver le score d'explications causales internes au conducteur, on soustrait le score moyen des réponses aux explications liées au conducteur, du score moyen de celles des explications liées aux autres facteurs (piéton, environnement, destin). Pour ce qui est du score d'explications externes suivant la contrôlabilité, on soustrait le score moyen des explications par les causes externes non contrôlables (destin), du score des explications par des causes externes contrôlables (l'étroitesse du trottoir sur la rue, par exemple). Ainsi, plus le score d'explications d'un participant sur une cible est grand et positif, plus les explications de ce participant sont internes à la cible en question. Plus le score d'explication est grand et négatif, moins les explications du participant sont internes à cette cible. De même, plus le score d'explications externes suivant la contrôlabilité est grand et positif, plus le participant fournit des explications externes moins contrôlables et plus ce score est grand et négatif, plus le participant fournit des explications externes contrôlables.

**B- Echelle des croyances fatalistes.** Déjà validée à l'étude 2 et dans des travaux antérieurs, l'échelle des croyances fatalistes de Kouabenan (1998) présente de nouveau une fiabilité satisfaisante ( $n = 11$  items,  $\alpha = .74$ ) sur l'échantillon de cette étude ( $N = 444$ ). Le score des croyances fatalistes du participant est obtenu en faisant la moyenne de ses réponses

aux items de l'échelle. Plus ce score est élevé, plus le participant a des croyances fatalistes. Pour les besoins de l'analyse, les participants qui ont un score au-dessus du score moyen ( $M = 1.96$ ) constituent la catégorie des *fatalistes* et ceux dont le score est en-dessous de la moyenne constituent celle des *non fatalistes*.

**C- Echelle d'adhésion aux croyances et valeurs culturelles.** Notre échelle validée à l'étude 2 présente de nouveau une fiabilité très satisfaisante ( $N = 22$  items,  $\alpha = .90$ ) sur l'échantillon de la présente étude 3. Une analyse factorielle confirmatoire avec rotation varimax révèle les trois dimensions que nous avons trouvées à l'étude 2. Il s'agit de la sous-échelle d'adhésion aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie ( $n = 11$  items,  $\alpha = .90$ ), la sous-échelle d'adhésion aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe ethnique ( $n = 7$  items,  $\alpha = .81$ ) et la sous-échelle d'adhésion aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec les manifestations de joie ( $n = 4$  items,  $\alpha = .76$ ). Le score du participant est obtenu en faisant la moyenne de ses réponses aux items de l'échelle globale ou des sous-dimensions ; plus ce score est élevé, plus le participant adhère aux croyances et valeurs culturelles. Les participants qui ont un score au-dessus du score moyen dans chacune des échelles ont une forte adhésion aux croyances et valeurs culturelles concernées par cette échelle et ceux qui ont un score en-dessous ont une faible adhésion à ces valeurs culturelles. Ainsi, les participants qui ont un score moyen au-dessus de 2.72, 2.34, 3.16 et 2.99 ont une forte adhésion aux croyances et valeurs culturelles dans leur globalité, aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection et la célébration de la vie, aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe culturel et aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec des manifestations de joie, respectivement, tandis que ceux qui ont des scores en-dessous ont une faible adhésion à ces valeurs culturelles.

**D- Attitude vis-à-vis des mesures de prévention.** L'échelle de mesure de l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention présente une fiabilité satisfaisante ( $n = 26$  items,  $\alpha = .86$ ). Afin d'obtenir un score de l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention visant les conducteurs, nous regroupons les items de cette échelle en deux blocs : les items portant sur les mesures formatives et punitives visant les conducteurs ( $n = 6$  items) et les items portant sur les mesures orientées vers toutes les autres cibles (les véhicules, les routes, la corruption, le grand public,  $n = 20$  items). A partir de ce regroupement, nous calculons un score d'attitude vis-à-vis des mesures formatives et punitives ciblant les conducteurs. Ce score est obtenu en

soustrayant la moyenne des réponses aux items portant sur les mesures orientées vers les conducteurs, de la moyenne des réponses aux items portant sur les mesures visant les autres cibles. Plus ce score est positif et élevé, plus le participant préconise des mesures de prévention ciblant les conducteurs. Plus il est négatif et élevé, moins le participant préconise des mesures de prévention orientées vers les conducteurs.

### **3.2. Résultats**

Afin de vérifier nos hypothèses, nous conduisons plusieurs types d'analyses. Pour les hypothèses portant sur la variabilité des explications causales, nous conduisons une analyse multiple de variance (MANOVA) qui nous permet de voir si les explications causales globales varient en fonction du facteur considéré avant d'observer la variation spécifique de chacune des dimensions des explications causales sur ce facteur. S'agissant des hypothèses sur la variation de l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention, nous conduisons des tests t de student ou des analyses de variance (ANOVA) en fonction des facteurs, et procédons aux tests multiples de Tukey. Le test de Tukey nous permet de savoir pour quels groupes ou modalités de la VI prises deux à deux, les différences sur la VD sont significatives.

#### **3.2.1. Effets combinés de la pertinence personnelle, de la pertinence situationnelle et de la gravité de l'accident sur les explications causales**

Nous examinons ici l'effet que la pertinence personnelle et la gravité de l'accident peuvent avoir sur les explications causales dans la condition de forte pertinence situationnelle, puis dans la condition de faible pertinence situationnelle. En rappel, notre hypothèse est la suivante : lorsqu'ils sont invités à expliquer un accident entre un conducteur et un piéton, et qui pourraient leur arriver, les conducteurs auront tendance à mentionner des causes moins internes à la victime *conducteur* et plus internes à la victime *piéton* lorsque l'accident est grave plus que quand celui-ci est bénin, tandis que les piétons auront tendance à souligner des causes moins internes à la victime *piéton* et plus internes à la victime *conducteur* pour l'accident grave plus que pour l'accident bénin (H1). Nous ne nous attendons pas à une variation significative des explications causales lorsque la situation n'est pas pertinente pour les analystes, quelles que soient l'identification de ces derniers à la victime et la gravité de l'accident.

Avant de procéder aux tests des hypothèses, nous examinons la différence de pertinence situationnelle mesurée, entre les deux récits. Les résultats montrent une différence



significative de probabilité perçue pour les participants de se retrouver dans les situations décrites entre les deux récits,  $t(411) = 4.70, p < .001$ . Notamment, la probabilité moyenne pour les participants de se retrouver eux-mêmes dans la situation décrite dans le récit de l'accident survenu dans une rue de la zone universitaire est significativement supérieure ( $N = 199, M = 4.05, ET = 2.10$ ) à celle des participants du récit de l'accident survenu sur une voie ouverte dans la campagne ( $N = 214, M = 3.25, ET = 1.94$ ). Par conséquent, la pertinence situationnelle est plus forte dans le récit de l'accident survenu dans une rue du domaine universitaire que dans celui de l'accident survenu dans la campagne. Ce résultat conforte notre plan expérimental.

Nous réalisons d'emblée une analyse des corrélations entre les trois dimensions des explications causales dans les conditions de forte et de faible pertinence situationnelle. Les résultats montrent que dans la situation de forte pertinence situationnelle, les scores d'explications internes au conducteur sont négativement liés à ceux d'explications internes au piéton,  $r(222) = -.58, p < .01$  et à ceux d'explications causales externes,  $r(221) = -.17, p < .05$ . Mais le lien entre les scores d'explications internes au piéton et ceux d'explications externes n'est pas significatif,  $r(221) = .02, ns$ . Dans la condition de faible pertinence situationnelle, les scores d'explications internes au conducteur sont négativement corrélés avec ceux d'explications internes au piéton,  $r(221) = -.37, p < .01$ , et avec ceux d'explications externes,  $r(217) = -.16, p < .05$ . Le lien entre les scores d'explications internes au piéton et ceux d'explications externes n'est pas significatif,  $r(217) = -.01, ns$ . Les scores d'explications internes au conducteur étant corrélés à ceux d'explications internes au piéton et d'explications externes dans les deux conditions, nous pouvons conduire une MANOVA sur les explications causales dans leur ensemble. Cette analyse multivariée nous permet de savoir si les explications causales prises dans leur globalité varient significativement en fonction des facteurs expérimentaux avant d'examiner la variation des dimensions spécifiques des explications sur les facteurs.

Pour vérifier l'hypothèse H1, nous réalisons une analyse d'interaction entre la pertinence personnelle indiquée par le statut des participants (*piéton vs conducteur*) et la gravité de l'accident (*accident bénin - victime piéton, accident grave - victime piéton, accident bénin - victime conducteur, accident grave - victime conducteur*) dans la condition de forte pertinence situationnelle. Pour cela, nous conduisons une MANOVA sur les trois dimensions des explications causales dans la condition de forte pertinence situationnelle. Les résultats de cette analyse sont résumés dans le Tableau 25. On peut lire dans ce Tableau que dans la condition de forte pertinence situationnelle, les explications causales dans leur

ensemble, varie significativement en fonction de la gravité de l'accident,  $F(3, 213) = 5.75$  ;  $p = .001$  ;  $\eta^2 = .075$ , et de la pertinence personnelle,  $F(3, 211) = 3.11$  ;  $p = .027$  ;  $\eta^2 = .042$ . De plus, on note une interaction tendancielle entre la gravité de l'accident et la pertinence personnelle,  $F(3, 213) = 2.53$  ;  $p = .058$  ;  $\eta^2 = .034$ .

**Tableau 25 : Analyse des explications causales dans leur globalité suivant la gravité de l'accident et la pertinence personnelle dans la condition de forte pertinence situationnelle**

Facteurs	F	p	Eta <sup>2</sup>
Gravité de l'accident	5.75	.001	.075
Pertinence personnelle	3.11	.027	.042
Gravité x Pertinence personnelle	2.53	.058	.034

La suite des analyses permet de se rendre compte que parmi les trois dimensions, il n'y a que les explications causales internes au piéton qui varient significativement en fonction de la gravité de l'accident et de la pertinence personnelle,  $F(3, 213) = 3.14$ ,  $p = .027$ ,  $\eta^2 = .042$ . Les résultats de ces analyses sont résumés dans le Tableau 26.

Dans la condition *accident bénin – victime conducteur*, les participants (piétons et conducteurs réunis) fournissent des explications causales moins internes au piéton ( $M = .11$ ). Mais, quand l'accident est grave (*accident grave – victime conducteur*), leurs explications deviennent plus internes à ce dernier ( $M = .31$ ). Bien que les différences ne soient pas significatives, on peut noter que dans la condition *accident grave – victime conducteur*, les conducteurs fournissent davantage des explications internes au piéton ( $M = .44$ ) tandis que les piétons font des explications moins internes au piéton ( $M = .19$ ). De même, dans la condition *accident bénin – victime conducteur*, les conducteurs fournissent plus d'explications internes au piéton ( $M = .19$ ) alors que les piétons font des explications moins internes au piéton ( $M = .05$ ). Cela signifie que les conducteurs ont tendance à mettre en exergue le rôle causal du piéton dans la condition *accident grave – victime conducteur*, tandis que les piétons ont tendance à sous-estimer celui-ci. En d'autres termes, dans la condition de forte pertinence situationnelle, les participants (conducteurs) ont tendance à fournir des explications causales externes à la victime (conducteur) lorsqu'ils s'identifient à celle-ci.

Dans la condition *accident bénin – victime piéton*, les participants (piétons et conducteurs réunis) fournissent des explications internes à la victime ( $M = .18$ ). Cependant, lorsque l'accident est grave (*accident grave – victime piéton*), leurs explications deviennent

externes à la victime ( $M = -.01$ ). Plus précisément, les piétons ( $M = .17$ ) et les conducteurs ( $M = .22$ ) s'accordent presque sur des explications internes à la victime dans la condition *accident bénin – victime piéton*. Par contre, dans la condition *accident grave – victime piéton*, les explications causales des piétons s'opposent diamétralement à celles des conducteurs. En l'occurrence, pendant que les piétons fournissent des explications causales très externes à la victime piéton ( $M = -.18$ ), les conducteurs continuent à fournir des explications qui lui sont internes ( $M = .19$ ). Cela revient à dire que dans une situation de forte pertinence situationnelle, les piétons ont tendance à fournir des explications causales internes à la victime piéton lorsque l'accident est bénin alors que leurs explications deviennent très externes à celle-ci lorsque l'accident est grave. Par contre, dans la même situation, les conducteurs fournissent des explications causales internes à la victime piéton, quelle que soit la gravité de l'accident. En d'autres termes, dans une situation de forte pertinence situationnelle, lorsque l'accident est grave, les participants ont tendance à l'attribuer aux facteurs externes à la victime lorsqu'ils s'identifient à cette dernière. Par contre, ceux qui ne s'identifient pas à la victime ont tendance à lui attribuer son accident ; ce qui va dans le sens de notre hypothèse (H1)

**Tableau 26 : Analyse des trois dimensions des explications causales en fonction de la gravité et de la pertinence personnelle dans la condition de forte pertinence situationnelle**

VD	Gravité	Pertinence pers	N	M(E.T)	F	p
Explic. interne piéton	Ac.ben-vict.cond (bénin)	Piéton (faible)	34	.05 (.51)	3.14	.027
		Conducteur (forte)	23	.19 (.55)		
		Total	57	.11 (.52)		
	Ac.grav-vict.cond (grave)	Piéton (faible)	28	.19 (.44)		
		Conducteur (forte)	27	.44 (.49)		
		Total	55	.31 (.48)		
	Ac.ben-vict.piét (bénin)	Piéton (forte)	36	.17 (.71)		
		conducteur (faible)	18	.22 (.66)		
		Total	54	.19 (.59)		
	Ac.grav-vict.piét (grave)	Piéton (forte)	30	-.18 (.42)		
		Conducteur (faible)	25	.19 (.50)		
		Total	55	-.01 (.49)		
Explications internes conducteurs					1.50	.21
Explications externes					1.17	.32

Par ailleurs, comme attendu, les analyses ne montrent aucune variation des explications causales dans la condition de faible pertinence situationnelle. Nous venons de montrer que les explications causales tendent à être d'autant plus défensives dans la condition de forte

pertinence situationnelle que l'analyste s'identifie à la victime et que l'accident est grave. Cette manière d'expliquer les accidents semble très présente chez les fatalistes et peut orienter l'attitude de ceux-ci vis-à-vis des mesures de prévention des accidents. Dans les paragraphes qui suivent, nous allons examiner l'effet des explications causales, du fatalisme et de l'adhésion aux valeurs culturelles sur l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention.

### **3.2.2. Effets des explications causales sur l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention**

Dans ce paragraphe, nous vérifions l'hypothèse qui stipule que les participants qui attribuent les causes de l'accident dans lequel le conducteur est impliqué à ce dernier, auront tendance à préconiser davantage des mesures de prévention visant les conducteurs. De même, ceux qui fournissent des explications moins internes à la victime *conducteur* préconiseront des mesures de prévention davantage orientées vers des cibles autres que les conducteurs (H2). Nous ne nous intéresserons qu'à la condition de forte pertinence situationnelle qui induit une variation significative des explications causales. Rappelons que les mesures de prévention qu'il est question de préconiser ici, sont celles que nous proposons aux participants et non celles formulées par eux-mêmes.

Dans la condition de forte pertinence situationnelle, les résultats montrent que l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention varie en fonction des explications causales. Cette variation est significative sur deux dimensions des explications causales à savoir les explications internes au conducteur et les explications internes au piéton. Ainsi, les participants sont davantage favorables pour des mesures de prévention visant les conducteurs lorsqu'ils expliquent l'accident par des causes internes au conducteur ( $N = 141, M = .08$ ), que lorsqu'ils l'expliquent par des causes qui lui sont moins internes ( $N = 80 ; M = -.02 ; t(219) = 2 ; p = .048$ ). En outre, les participants sont plus favorables pour des mesures de prévention visant les conducteurs lorsqu'ils expliquent l'accident par des causes moins internes au piéton ( $N = 96, M = .15$ ) que lorsqu'ils l'expliquent par des causes qui lui sont plus internes, ( $N = 125 ; M = -.04 ; t(219) = 3.73 ; p < .001$ ). Cela revient à dire que les personnes qui mettent en exergue le rôle causal du conducteur dans la survenue de l'accident ont tendance à préconiser des mesures formatives et punitives orientées vers ce dernier tandis que ceux qui sous-estiment la contribution du conducteur dans la survenue de l'accident ont tendance à préconiser des mesures de prévention moins ciblées sur ce dernier ; ce qui conforte nos attentes (H2).

Par ailleurs, étant donné que les explications causales sont affectées par les croyances fatalistes et l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, nous allons voir si ces variables influencent directement les préconisations des mesures de prévention.

### **3.2.3. Effets des croyances fatalistes sur les explications causales et sur l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention routière**

L'objectif de ce paragraphe est de comprendre l'effet que les croyances fatalistes peuvent avoir sur les préconisations des mesures de prévention. Pour cela nous vérifions l'hypothèse H3, selon laquelle les participants fatalistes ont une propension à préconiser des mesures de prévention prioritairement orientées vers des cibles autres que les conducteurs (les routes, les véhicules, les opérateurs économiques du secteur des transports, etc.). Mais avant d'y arriver et dans le but de répliquer certains résultats de l'étude 2, nous allons examiner de nouveau l'effet des croyances fatalistes sur les explications causales.

#### ***A- Variabilité des explications causales en fonction des croyances fatalistes.***

Nous examinons la variabilité des explications causales dans la condition de forte pertinence situationnelle ainsi que dans la condition de faible pertinence situationnelle pour les participants. Dans la situation accidentelle dans laquelle les participants estiment qu'il est fort probable pour eux-mêmes de se retrouver, une MANOVA indique que les explications causales globales des participants varient significativement en fonction de leurs croyances fatalistes,  $F(3, 217) = 16.90, p < .001, \eta^2 = .189$ . Plus spécifiquement, la variation est significativement observée sur deux modalités des explications à savoir les explications causales internes au conducteur,  $F(1, 219) = 6.35, p = .012, \eta^2 = .028$ , et les explications causales externes,  $F(1, 219) = 48.02, p < .001, \eta^2 = .180$ . Notamment, les participants peu fatalistes expliquent l'accident par des causes davantage internes au conducteur ( $N = 113, M = .37$ ) que ne le font les participants fatalistes ( $N = 108, M = .17$ ) ; tandis que les participants fatalistes fournissent des explications causales externes moins contrôlables ( $M = -.65$ ) que ne le font les participants peu fatalistes ( $M = -1.48$ ). En d'autres termes, lorsqu'il est probable pour eux-mêmes de se retrouver dans une situation accidentelle, les personnes fatalistes se distinguent par des explications causales qui sous-estiment le rôle causal du conducteur en privilégiant les causes externes moins contrôlables tandis que les personnes peu fatalistes mentionnent le rôle causal du conducteur ou des causes externes contrôlables pour expliquer l'accident.

Dans la situation accidentelle dans laquelle il est peu probable pour les participants de se retrouver, une MANOVA indique une variation significative des explications causales globales en fonction des croyances fatalistes,  $F(3, 213) = 5.76, p = .001, \eta^2 = .075$ . Cette variation est significative sur deux modalités des explications causales à savoir, les explications causales internes au piéton,  $F(1, 215) = 5.47, p = .020, \eta^2 = .025$  et les explications causales externes,  $F(1, 215) = 8.82, p = .003, \eta^2 = .039$ . Notamment, les participants peu fatalistes expliquent l'accident par des causes internes au piéton ( $N = 92, M = .27$ ) davantage que ne le font les fatalistes ( $N = 125, M = .07$ ) tandis que les participants fatalistes fournissent des explications causales externes moins contrôlables ( $M = -.20$ ) que ne le font les participants peu fatalistes ( $M = -.68$ ). En d'autres termes, dans une situation accidentelle dans laquelle il est peu probable pour les participants de se retrouver, les personnes fatalistes se distinguent par des explications causales qui sous-estiment le rôle causal du piéton et privilégient des causes externes moins contrôlables tandis que les personnes peu fatalistes soulignent le rôle causal du piéton ou des causes externes contrôlables pour expliquer l'accident.

Les résultats que nous venons d'obtenir sur ce point répliquent ceux de l'étude 2 et des travaux antérieurs. Ils confirment que les usagers de la route qui ont des croyances fatalistes ont tendance à sous-estimer le rôle causal des conducteurs et des piétons dans la survenue des accidents et à invoquer des causes qui échappent au contrôle humain (destin). Cette vision de la causalité des accidents peut influencer l'attitude de leurs auteurs vis-à-vis des mesures de prévention des accidents. C'est ce que nous allons voir dans le point B qui suit.

#### ***B- Variabilité de l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention en fonction des croyances fatalistes***

Nous vérifions ici notre hypothèse H4, de la tendance pour les fatalistes à préconiser des mesures de prévention moins orientées vers les conducteurs. L'analyse révèle une variation significative de l'attitude des participants vis-à-vis des mesures de prévention en fonction des croyances fatalistes,  $t(441) = 2.90, p = .004$ . Conformément à notre hypothèse (H4), les participants fatalistes sont moins favorables pour des mesures de prévention visant les conducteurs ( $N = 236, M = -.06$ ) que ne le sont les participants peu fatalistes ( $n = 207, M = .03$ ). Cela signifie que les usagers de la route fatalistes ont une propension à préconiser des mesures de prévention qui visent moins les conducteurs, contrairement à ceux qui sont peu

fatalistes. Ces derniers sont plutôt favorables pour des mesures formatives et punitives ciblées sur les conducteurs, pour prévenir les accidents routiers.

Outre les croyances fatalistes, l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles favorise également des explications causales externes et est susceptible d'affecter l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention.

#### **3.2.4. Effets de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les explications causales et sur l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention**

Dans ce paragraphe, nous comptons examiner l'effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les préconisations de mesures de prévention des accidents. Mais avant d'y arriver, il nous semble important d'examiner de nouveau la variation des explications causales sous l'effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles. Compte tenu du fait que les explications causales ne varient pas dans la condition de faible pertinence situationnelle, les analyses porteront uniquement sur la condition de forte pertinence situationnelle.

##### ***A- Variabilité des explications causales en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles***

Nous examinons ici l'effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les explications causales, en vue de vérifier la répliquabilité des résultats obtenus dans l'étude 2.

##### ***A.1- Effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles prises globalement sur les explications causales***

Une MANOVA révèle que les explications causales varient significativement en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles dans leur ensemble,  $F(3, 209) = 3.14$ ,  $p = .026$ ,  $\eta^2 = .043$ . Cette variation est significative sur une seule modalité des explications causales à savoir les explications causales externes. Notamment, les participants qui adhèrent fortement aux croyances et valeurs culturelles dans leur globalité expliquent les accidents par des causes externes moins contrôlables ( $N = 117$ ,  $M = -.91$ ) que ne le font ceux qui y adhèrent faiblement,  $N = 96$ ,  $M = -1.26$ ,  $F(1, 211) = 7.22$ ,  $p = .008$ ,  $\eta^2 = .033$ . En d'autres termes, les personnes qui adhèrent fortement aux croyances et valeurs culturelles ont tendance à attribuer l'accident aux causes externes moins contrôlables (destin) tandis que ceux qui adhèrent faiblement à ces valeurs privilégient les causes externes plus contrôlables

(l'étroitesse du trottoir sur la rue, la densité du trafic, le fait que la rue soit sur une descente) pour expliquer l'accident. Ce résultat corrobore celui que nous avons trouvé dans l'étude 2. Nous examinons dans le paragraphe qui suit l'effet des valeurs culturelles spécifiques sur les explications causales.

### ***A.2- Effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles spécifiques sur les explications causales***

Il s'agit ici des croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie, l'identification au groupe culturel et les manifestations de joie. Une MANOVA montre que les explications causales varient significativement avec l'adhésion aux valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie,  $F(3, 217) = 3.32, p = .020, \eta^2 = .044$ . Mais, ce sont seulement les explications causales externes qui varient avec ce type de croyances et valeurs culturelles,  $F(1, 219) = 9.45, p = .002, \eta^2 = .041$ . Notamment, les explications causales sont externes et moins contrôlables ( $N = 118, M = -.88$ ) chez les participants qui ont une forte adhésion aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection et la célébration de la vie qu'elles ne le sont chez ceux qui adhèrent faiblement à ce type de croyances ( $N = 103, M = -1.28$ ). Les analyses ne montrent pas de variation significative des explications causales suivant l'adhésion aux croyances et valeurs en rapport avec l'identification et l'appartenance au groupe culturel et celles en rapport avec les manifestations de joie.

Les résultats ci-dessus montrent que l'adhésion aux valeurs culturelles prises globalement et plus particulièrement celles qui ont un rapport avec la protection de la vie favorise l'explication des accidents par des facteurs externes aux conducteurs et aux piétons. Nous nous proposons dans le point qui suit d'examiner comment le fait d'adhérer aux croyances et valeurs culturelles peut affecter les préconisations de mesures de prévention des accidents.

### ***B- Variabilité de l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles***

Nous vérifions notre hypothèse H4 qui suggère que les personnes qui adhèrent fortement aux croyances et valeurs culturelles préconiseront des mesures de prévention davantage orientées vers des cibles autres que les conducteurs. Les analyses ne montrent pas de différence de préconisations en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles prises globalement. Néanmoins, on observe des préconisations significativement différentes



en fonction de l'adhésion aux valeurs culturelles en rapport avec les manifestations de joie,  $t(440) = 2.47, p = .014$ . Notamment, les participants qui adhèrent fortement à ce type de croyances sont moins favorables pour des mesures de prévention qui visent les conducteurs ( $N = 302, M = -.05$ ) que ceux qui y adhèrent faiblement ( $N = 140, M = .05$ ) ; ce qui confirme partiellement notre hypothèse (H4). Par conséquent, les personnes qui adhèrent aux valeurs culturelles en général ne préconisent pas des mesures particulières pour prévenir les accidents. Cependant, lorsqu'elles adhèrent aux valeurs culturelles liées aux manifestations de joie, les individus ont tendance à être moins favorables pour des mesures formatives et punitives orientées vers les conducteurs dans la prévention des accidents routiers au Cameroun.

#### **4. Discussion et conclusion de l'étude 3**

##### **4.1. Discussion**

L'étude qui vient d'être présentée avait pour objectif d'évaluer comment la pertinence situationnelle, la pertinence personnelle et la gravité de l'accident peuvent affecter les explications causales que les Camerounais fournissent pour les accidents de la route. De plus, il était question de voir comment les explications causales et les croyances sur lesquelles elles se fondent, peuvent orienter les préconisations de mesures de prévention des accidents. Les résultats confirment les observations antérieures et apportent de nouveaux éclairages.

##### ***Une tendance générale à attribuer l'accident à la victime***

Les résultats montrent une propension pour les usagers de la route à incriminer la victime de l'accident, lorsqu'ils expliquent un accident qui est susceptible de leur arriver. Cela se traduit par des explications causales internes au conducteur et au piéton dans la condition de forte pertinence situationnelle. La prédominance des explications internes à la victime semble traduire l'erreur fondamentale d'attribution révélée par Ross (1977). Cette tendance à attribuer l'accident à la victime est retrouvée dans l'analyse des accidents dans les domaines du ski et du nucléaire (Kouabenan et al. 2001), puis, du nucléaire et de la chimie (Mbaye, 2009). Selon Kouabenan (1999), la tendance à attribuer l'accident à la victime semble provenir de la fonction principale de l'explication de l'accident qui est le besoin de contrôle. En attribuant l'accident à la victime, l'attributeur se convainc que si la victime avait contrôlé son comportement, l'accident ne serait pas arrivé. Cette conviction lui donne l'impression rassurante qu'en se retrouvant lui-même dans une telle situation, il ne subirait

pas un tel accident sans rien y faire. Cela revient à dire qu'une telle explication de l'accident est une sorte d'assurance psychologique d'être dans un environnement contrôlable.

### *Une forte pertinence situationnelle et personnelle induit des réactions défensives*

Les explications causales deviennent moins internes à la victime, lorsqu'on considère la similitude perçue entre l'attributeur et la victime de l'accident d'une part, et la probabilité perçue pour l'attributeur de se retrouver dans une situation accidentelle similaire d'autre part. En effet, lorsque les piétons et les conducteurs analysent un accident entre un piéton et un conducteur dans une condition de forte pertinence situationnelle, les conducteurs fournissent des explications moins internes au conducteur et plus internes au piéton tandis que les piétons fournissent des explications moins internes au piéton et plus internes au conducteur. Ainsi, la responsabilité causale du piéton dans la survenue de l'accident est atténuée tandis que le conducteur est incriminé lorsque l'attributeur s'identifie au piéton et se sent menacé par la situation accidentelle. De même, le rôle causal du conducteur est sous-estimé et celui du piéton souligné lorsque l'attributeur s'identifie au conducteur. Ce résultat traduit l'effet de la pertinence personnelle et situationnelle sur les réactions défensives, effet révélé par Shaw et McMartin (1977) et reproduit dans d'autres études (Kouabenan et al. 2001 ; Mbaye, 2009). En effet, Shaw et McMartin (1977) montrent que le fait de devoir expliquer un accident qu'on est susceptible de subir soi-même induit deux types de réactions défensives en fonction de l'identification de l'analyste à la victime. Ainsi, lorsque l'analyste s'identifie à la victime, il va attribuer l'accident à la situation en sous-estimant le rôle causal de cette dernière.

Par contre, lorsque l'analyste s'identifie peu ou pas à la victime, il va attribuer l'accident à cette dernière en sous-estimant le rôle causal de la situation. Dans le premier cas, les explications causales de l'attributeur sont biaisées par la tendance à favoriser les membres de l'endogroupe au détriment de ceux de l'exogroupe. En effet, l'attributeur qui analyse un accident menaçant pour lui et qui implique une personne à qui il s'identifie, attribue moins l'accident à cette dernière afin d'éviter d'être blâmé à son tour au cas où il serait lui-même auteur d'un tel accident. Walster (1966) propose l'interprétation selon laquelle cette tendance à fournir des explications auto-protectrices en attribuant l'accident aux membres de l'exogroupe serait une manière de préserver l'estime de soi et l'image de l'endogroupe. Par conséquent, les réactions défensives semblent s'expliquer davantage par un souci de protection de l'estime de soi ou d'évitement du blâme que par une réelle volonté de rejeter la

faute sur les membres de l'exogroupe. Cette tendance défensive tend à renforcer le sentiment de contrôle sur l'environnement.

En outre, Shaw et McMartin (1977) estiment qu'aucune réaction défensive n'est attendue dès lors que la situation n'est pas pertinente pour l'attributeur, même s'il s'identifie à la victime et que l'accident est grave. Un de nos résultats confirme cela en montrant que dans une condition de faible pertinence situationnelle, les piétons et les conducteurs ne se différencient pas significativement dans leurs explications causales lorsqu'ils s'identifient à la victime et que l'accident est grave. Mais leurs explications sont plus défensives dans une situation de forte pertinence situationnelle lorsque l'accident est grave.

### ***La gravité de l'accident accentue l'effet de la pertinence situationnelle et personnelle sur les explications défensives***

Les accidents graves suscitent de manière générale une recherche accrue d'informations et plus d'investissement pour leur analyse que les accidents bénins (Kouabenan, 1999). Cependant, malgré l'idée que la gravité de l'accident peut rendre son explication plus passionnée et défensive, plusieurs observations antérieures se contredisent quant à l'effet de la gravité de l'accident sur son explication. Néanmoins, les travaux qui prennent en compte la pertinence situationnelle et personnelle trouvent que la gravité de l'accident affecte effectivement son explication (Shaw & McMartin, 1977 ; Kouabenan et al ; 2001 ; Mbaye, 2009). Les résultats de la présente étude vont dans le sillage de ces travaux et mettent en exergue l'effet principal de la gravité de l'accident. En effet, nous observons qu'indépendamment du statut des analystes, le rôle causal de la victime piéton est sous-estimé dans l'accident grave alors qu'il l'est moins lorsque l'accident est bénin. Par contre, le rôle causal du piéton est mis en exergue dans l'accident grave dont le conducteur est victime alors qu'il l'est moins lorsque l'accident est bénin. Ce résultat ressort l'effet principal de la gravité de l'accident que l'on retrouve dans certains travaux (Kouabenan, 1982 ; Kouabenan et al., 2001 ; Mbaye, 2009) et pas dans d'autres (Walster, 1967 ; Shaver, 1970 ; Kanekar & Sovani, 1991). Ainsi, l'individu a tendance à sous-estimer le rôle causal de la victime lorsque l'accident est grave. Il apparaît que l'erreur fondamentale d'attribution, c'est-à-dire la tendance à attribuer la responsabilité causale de l'accident à la victime est à nuancer lorsqu'il s'agit d'un accident grave. De plus, contrairement à la norme d'internalité décrite par Beauvois et Dubois (1988) qui stipule que les explications internes sont socialement valorisées, ce résultat commande de la prudence lorsqu'il s'agit d'un accident grave. La

gravité de l'accident est également au centre de l'hypothèse de Shaw et McMartin (1977). Cette hypothèse postule que les réactions défensives sont accentuées par la gravité de l'accident lorsque la situation est pertinente pour l'analyste et que celui-ci s'identifie à la victime. Notre étude confirme cela en faisant observer que dans une condition de forte pertinence situationnelle les piétons ont tendance à ignorer le rôle causal de la victime piéton lorsque l'accident est grave tandis que les conducteurs imputent à cette dernière, la cause de son accident.

Au-delà de la gravité de l'accident qui est un facteur qui accentue les explications défensives, le contexte culturel est un important facteur qui peut jouer et qui est à prendre en compte pour comprendre l'analyse des accidents.

### ***L'adhésion aux croyances et valeurs culturelles favorise les explications causales externes***

Le fait de rechercher la cause invisible d'un événement malheureux en Afrique en général, traduit certainement une croyance en des forces invisibles qui peuvent gouverner en bien ou en mal la vie des membres de la communauté. Cela se reflète dans un de nos résultats qui montre que les personnes qui adhèrent aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie (le recours à des moyens traditionnels pour se protéger des gens qui vous veulent du mal par exemple), ont tendance à attribuer les accidents aux causes externes moins contrôlables (destin) tandis que ceux qui adhèrent faiblement à ces croyances et valeurs, privilégient les causes externes contrôlables (l'étroitesse du trottoir sur la rue, la densité du trafic, le fait que la rue soit sur une descente) pour expliquer l'accident. Vu sous cet angle, les pratiques culturelles semblent reposer sur le besoin de contrôle des forces invisibles qui protègent ou peuvent nuire à la vie des membres de la communauté. Ainsi, dans la tradition culturelle des Bantous des grassfields du Cameroun par exemple, les sacrifices ou certains rituels semblent être un moyen de rendre hommage aux dépositaires des forces invisibles (le plus souvent les ancêtres), en les exhortant à veiller sur la vie des membres de la communauté. En fait, dans les traditions culturelles Bantous, le destin de la communauté serait entre les mains des ancêtres et peut être contrôlé à partir du moment où l'on peut obtenir les bonnes grâces de ces derniers par des rituels ou des sacrifices. Expliquer les accidents par des forces invisibles serait alors motivé par le besoin de contrôle ou le besoin de rehausser la bonne image des pratiques culturelles qui font l'identité du groupe et par lesquelles l'individu exerce le contrôle sur les événements de la vie. Ainsi, adhérer aux croyances et valeurs

culturelles ou en être un dépositaire va favoriser une sous-estimation, voir un déni de la responsabilité causale de la victime dans la survenue d'un malheur. Ce déni de la responsabilité causale individuelle et la surestimation d'une causalité externe à la victime (destin) semblent socialement valorisés et renforcés par les pratiques culturelles qui sont sensées contrôler ce destin. Cette analyse suggère que dans les cultures collectivistes, contrairement aux cultures individualistes, les explications externes sont socialement valorisées et semblent traduire le contrôle que l'individu exerce sur les événements de la vie. Mais il faut bien distinguer les explications externes culturellement valorisées des explications externes dues au fatalisme.

### *Les croyances fatalistes, un facteur qui favorise les explications externes*

La valorisation des explications causales externes non contrôlables lorsqu'on adhère aux valeurs culturelles n'est pas à confondre avec celle observée chez les participants fatalistes. En effet, on observe dans l'étude 2 et dans la présente étude 3 qu'indépendamment de la pertinence de la situation et de l'identification à la victime, les participants fatalistes se distinguent par des explications causales externes à la victime et moins contrôlables. Pendant que les explications causales des fatalistes semblent motivées par un sentiment d'impuissance face à l'inévitabilité des événements malheureux, celles suggérées par la culture sont motivées par un besoin de contrôle de l'environnement. Il est par conséquent important d'apporter cette clarification pour éviter une confusion qui peut laisser croire que les pratiques culturelles africaines sont empreintes de fatalisme ou constituent une expression du fatalisme. Kouabenan (2009) cite d'ailleurs des auteurs comme Morris et Peng (1994), Hewstone (1993, 1994) qui notent que l'attribution des événements malheureux aux causes invisibles se rencontre encore sous des formes variées aussi bien dans les sociétés traditionnelles africaines que dans les cultures modernes occidentales. En somme, la valorisation des explications causales externes non contrôlables peut être comprise comme un besoin de sauvegarde de la bonne image et de l'identité du groupe culturel, mais peut également traduire des réactions défensives.

Que ce soit la gravité de l'accident, la similitude perçue avec la victime, la pertinence de la situation pour soi, le fatalisme ou la culture, tous ces facteurs conduisent à des erreurs d'attributions causales susceptibles d'orienter l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention. La question de l'effet des explications causales sur l'attitude vis-à-vis des mesures de

prévention est évoquée dans la littérature sur les attributions causales, mais peu traitée dans les études. La présente étude apporte sa contribution sur la question.

***Expliquer les accidents par des causes internes aux conducteurs et externes aux piétons favorise la préconisation de mesures de prévention visant les conducteurs***

La présente étude apporte un argument empirique de taille à l'idée selon laquelle les individus se comportent en accord avec les inférences causales qu'ils font. En effet, l'un de nos résultats montre que lorsque les participants préconisent des mesures de prévention susceptibles d'être mises en œuvre pour réduire les accidents routiers au Cameroun, ceux qui fournissent des explications internes aux conducteurs et externes aux piétons accordent une grande importance aux mesures punitives et formatives visant les conducteurs tandis que ceux qui sous-estiment le rôle causal du conducteur et incriminent le piéton accordent une importance moindre aux mesures de prévention ciblant le conducteur. Ce résultat va dans le sens de ceux de Mitchell et Wood (1980) qui trouvent que les supérieurs hiérarchiques préconisent des mesures formatives et punitives prioritairement dirigées vers les salariés lorsqu'ils fournissent des explications causales internes à ces derniers. Ce résultat est d'autant plus important qu'il permet de comprendre pourquoi certaines personnes peuvent négliger certaines mesures de prévention banales et s'exposer inutilement à des situations dangereuses. En effet, si une mesure de prévention est en contradiction avec les inférences causales d'un individu, il est fort probable que ce dernier ne trouve aucune pertinence ni aucun intérêt à y adhérer. Ainsi, les personnes qui reconnaissent leur responsabilité causale dans la survenue d'un accident sont susceptibles d'adhérer aux actions de prévention qui les impliquent et de les mettre en œuvre, contrairement à celles qui font des attributions défensives. Ces dernières qui croient que l'accident arrive toujours par la faute de l'autre peuvent ne pas se sentir concernées par les mesures de prévention et penser que ces mesures sont destinées avant tout aux autres, c'est le cas des personnes fatalistes.

***Les participants fatalistes préconisent des mesures de prévention qui sont peu orientées vers les conducteurs***

Bien qu'on observe une tendance générale pour des explications internes aux conducteurs dans les études, on est loin de l'unanimité sur les mesures de prévention ciblées sur les conducteurs. Nous observons que contrairement aux non fatalistes, les participants fatalistes ont tendance à privilégier des mesures qui visent les routes (« installer les panneaux

*de signalisation partout où besoin est sur les routes »), les pratiques de corruption («sanctionner sévèrement les gendarmes et les policiers qui rackettent les conducteurs »), les véhicules («retirer les voitures sans contrôle technique de la circulation ») et les autres usagers de la route («multiplier la sensibilisation à travers les médias et à l'occasion de toutes les manifestations publiques »). La préférence pour des mesures de prévention visant des cibles autres que les conducteurs est cohérente avec les explications causales des fatalistes. En effet, ces derniers ont tendance à expliquer les accidents par des causes davantage externes aux conducteurs, et très souvent par le sort. Cette manière d'expliquer les accidents traduit un sentiment d'impuissance que les fatalistes semblent transposer sur les conducteurs. Ainsi, pour eux le conducteur semble démuné face au mauvais état des routes et des infrastructures routières, au mauvais état des véhicules, à la corruption dans le secteur des transports et aux mauvais comportements des autres usagers de la route, une multitude de facteurs qui peuvent être considérés comme les causes premières des accidents. C'est certainement la raison pour laquelle les fatalistes semblent accorder plus d'importance aux mesures de prévention qui visent ces facteurs qu'à ceux qui visent les conducteurs. Cependant, l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, qui semble favoriser des explications causales externes aux conducteurs n'incite pas forcément ceux qui y adhèrent à privilégier des mesures de prévention orientées vers les cibles autres que les conducteurs.*

***Adhérer aux croyances et valeurs culturelles ne favorise pas une préférence pour des mesures de prévention particulières***

Etant donné que les résultats de l'étude 2 et ceux de la présente étude 3 indiquent que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles favorise une préférence pour des explications causales externes aux conducteurs, on peut s'attendre à ce que les personnes qui adhèrent à ces croyances préfèrent des mesures de prévention visant les cibles autres que les conducteurs. Pourtant, nous observons plutôt que l'attitude vis-à-vis des mesures de prévention proposées ne varie pas significativement en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles en général ; même si on note que les personnes qui adhèrent aux valeurs culturelles en rapport avec les manifestations de joie tendent à privilégier les mesures de prévention moins ciblées sur les conducteurs, contrairement à ceux qui y adhèrent peu. Ce résultat va dans le sens de l'éclairage que nous avons fait plus haut dans la présente étude 3, et qui attire l'attention sur le fait qu'il ne faut pas confondre les explications causales externes culturellement valorisées avec les explications causales externes, voire défensives dues au

fatalisme. En outre, le fait pour les participants qui adhèrent aux valeurs culturelles de ne pas avoir tendance à préconiser des mesures de prévention particulières peut s'expliquer. Notamment, parmi les mesures de prévention proposées aux participants, il ne figure pas de pratiques culturelles qui sont sensées assurer la sécurité des membres de la communauté. Il est possible que les mesures proposées aux participants dans cette étude ne soient pas pertinentes pour eux et ne soient pas recommandables. Ainsi, le fait de fournir des explications causales externes, peut être une manière de valoriser les pratiques et rituels culturels sensés contrôler ces causes externes afin d'assurer la sécurité des membres du groupe culturel.

#### **4.2. Conclusion**

Au terme de la présente étude 3, on note que certains résultats répliquent les observations antérieures pendant que d'autres apportent des éclairages nouveaux sur l'explication des accidents par les usagers de la route et sur l'effet que cette explication naïve peut avoir sur l'attitude des usagers vis-à-vis des mesures de sécurité. Ainsi, à la suite des travaux de Shaw et McMartin (1977), de Kouabenan et al. (2001), et de Mbaye (2009), notre étude montre que le fait de percevoir l'accident comme pouvant arriver à soi-même et de s'identifier à la victime, incite les usagers de la route à sous-estimer la responsabilité causale de cette victime et à fournir des explications externes à celle-ci. Ces explications sont d'autant plus défensives que l'accident est grave. Cette manière d'expliquer les accidents traduit une tendance pour les usagers de la route, à éviter d'être blâmé au cas où ils se retrouvaient eux-mêmes dans une situation similaire. Pour être cohérent avec ce type d'explications causales, on note que les participants vont préconiser des mesures de prévention plutôt destinées aux membres de l'exogroupe ou à l'environnement. Ces préconisations traduisent le fait qu'ils ne se sentent pas concernés par les mesures de prévention ; ce qui est susceptible de les pousser à négliger des mesures élémentaires de sécurité. Les résultats de la présente étude 3 permettent de tirer des enseignements qui peuvent enrichir les mesures de prévention au Cameroun.

Le premier enseignement c'est que les Camerounais ont tendance à croire que les accidents routiers surviennent à cause du mauvais état des routes, de la corruption, du mauvais état des véhicules ou par la faute des autres et que leur propre comportement n'est pas une cause importante des accidents. Ainsi, il peut être intéressant de tenir compte de cette conception de la causalité des accidents lors de la conception et de la communication des mesures de prévention si on veut qu'ils y adhèrent. Pour cela, une implication des différentes catégories d'usagers de la route dans la conception des mesures de prévention consensuelles et acceptées



de tous, peut être un moyen de les amener à se sentir concernés par ces mesures et surtout de les engager à les appliquer. En effet, lorsqu'une personne a accepté publiquement de réaliser une action ou un projet, cela devient un défi pour elle. La réalisation du projet est un défi d'autant plus que la personne subirait une dissonance si jamais ses actes venaient à contredire ses engagements. Pour réduire la dissonance, cette personne sera poussée par une motivation intrinsèque dans l'action.

Le deuxième enseignement, c'est que les Camerounais ont tendance à préconiser des mesures de prévention orientées vers ce qu'ils estiment être les causes essentielles des accidents routiers. Or, leur conception de la causalité des accidents se trouve biaisée par les croyances fatalistes et par leurs pratiques culturelles. Afin de les amener à considérer des causes d'accidents qui peuvent être liées à leurs propres comportements, il serait intéressant de s'appuyer sur des institutions sociales existantes (des associations de personnes fondées sur des affinités ethniques ou religieuses, des groupements professionnels ou syndicaux par exemple) pour favoriser des séances de Retour d'Expérience (REX) sur les accidents de la route. Par exemple, lors d'une réunion qui regroupe les membres d'une communauté culturelle, on peut demander à une personne d'expliquer un accident dont elle a été victime. Son exposé est suivi d'un échange entre les membres sur la causalité de l'accident. Ces échanges sont susceptibles de mettre des réactions défensives de la part de certains membres du groupe. C'est l'occasion d'identifier des causes objectives de l'accident, mais aussi de mettre en exergue et de valoriser les capacités des membres à pouvoir agir sur ces causes pour prévenir un tel accident. Pour cela, les leaders de tels groupes qui jouissent d'une légitimité auprès de leurs membres, devraient être formés sur la conduite d'un REX en s'appuyant sur les croyances et les valeurs culturelles. Il est fort probable que les membres d'un tel groupe s'approprient plus aisément des mesures de prévention consensuellement adoptées lors de telles échanges et adoptent des comportements davantage sécuritaires sur les routes.

En outre, on savait jusque-là que les explications causales externes sont socialement valorisées dans un contexte culturel collectiviste comme celui du Cameroun, nos résultats le démontrent. Dans un tel contexte, des pratiques culturelles peuvent être considérées comme le meilleur moyen de prévenir les accidents au détriment des autres mesures de sécurité. Cette idée suggère une piste de recherche plus approfondie sur la pertinence perçue des mesures de prévention comparativement aux pratiques culturelles sensées assurer la sécurité des individus, selon l'adhésion à leurs croyances et valeurs culturelles. Les résultats d'une telle recherche peuvent permettre d'initier une communication ouverte avec les chefs de famille sur la pertinence des mesures de prévention autres que les pratiques culturelles. Cette

communication persuasive peut les amener à intégrer dans les pratiques culturelles dont ils sont des garants, des mesures de prévention fondées sur les causes objectives d'accidents, susceptibles d'être acceptées par les membres de la famille.

En somme, les résultats de cette étude 3 plaident pour une conception consensuelle des mesures de prévention ciblées et une communication par des personnes dont l'autorité symbolique est reconnue de la population cible. Les leaders des associations culturelles, religieuses ou économiques peuvent être d'importants acteurs dans cette communication. Nous pensons que la participation des agents de sécurité dans des campagnes de prévention et de sécurité routière peut s'avérer efficace si elle se limite aux actions répressives qui restent utiles. Mais leur participation aux campagnes de sensibilisation peut être contre-productive parce qu'ils semblent ne pas jouir de l'autorité symbolique reconnue auprès de la population cible, du fait du phénomène de racket des usagers de la route dont ils sont présumés coupables. Il peut être utile de former des personnes capables d'utiliser des méthodes persuasives pour une sensibilisation en amont et de maintenir les interventions des agents de sécurité en aval pour une action dissuasive. Pour cela, il est nécessaire de mieux organiser la prévention de la corruption à l'intérieur des corps de la sécurité afin de crédibiliser l'action des agents au sein de la population et rétablir la confiance en eux.

Les études 1, 2 et 3 de la présente thèse ont montré que les explications que les Camerounais fournissent pour les accidents de la route, offrent des pistes intéressantes pouvant permettre de mieux comprendre leurs comportements sur les routes et de concevoir des mesures de prévention efficaces. L'accident étant l'aboutissement d'une situation risquée, il serait intéressant de comprendre comment les Camerounais perçoivent le risque routier et comment cette perception peut affecter leurs comportements de sécurité. Ainsi, la perception du risque est une deuxième voie qui peut permettre de mieux comprendre leurs comportements sur les routes dans un but de prévention. Cette voie fait l'objet de l'étude 4 qui va suivre.

## **Chapitre 9 : Effets des croyances sur la perception du risque et sur les comportements de sécurité (Étude 4)**

---

### **Introduction**

Le rôle de la perception des risques est affirmé dans un grand nombre de modèles d'adoption des comportements de sécurité (Becker & Rosenstock, 1987 ; Ajzen, 1985 ; Weinstein, 1988 ; Schwarzer, 1992). Ces modèles soulignent la place centrale des croyances et des valeurs culturelles dans l'évaluation subjective du risque (Slovic et al. 1981 ; Kouabenan, 1999 ; Kouabenan, 2006a). Les croyances fatalistes, les croyances en ses capacités de contrôle et les croyances au contrôle de Dieu sont quelques formes de croyances très souvent mentionnées. Nous avons vu dans l'étude 2 comment ces croyances affectent directement les comportements individuels sur les routes. L'étude que nous présentons dans ce chapitre ambitionne de comprendre comment la perception du risque affecte les comportements sur les routes. En outre, nous nous proposons de comprendre comment les formes de croyances sus-évoquées peuvent affecter la perception que les Camerounais ont du risque routier. Enfin, nous examinons la médiation de l'effet des croyances sur les comportements par la perception du risque.

### **1. Problématique et hypothèses de l'étude**

#### **1.1. Problématique**

La littérature sur la prévention des accidents s'accorde aujourd'hui sur l'idée qu'étudier la perception du risque peut permettre de mieux comprendre les comportements face aux risques (Slovic et al., 1981 ; Kouabenan et al., 2006). Cependant, les études ne s'accordent pas sur l'effet que la perception du risque peut avoir sur les comportements de sécurité. Bellrose et Pilisuk (1991) cités par Kouabenan (2006b) montrent par exemple que certains professionnels (pompiers, spécialistes de la protection contre les radiations) ont tendance à adopter des comportements dangereux malgré leur connaissance du risque. Néanmoins, on note que dans le domaine de la circulation routière, plusieurs travaux s'accordent sur le fait qu'une sous-estimation du risque routier conduit à des comportements inadaptés (McCool et al., 2009 ; Ivers et al., 2009 ; Gigerenzer, 2004). Ces études nous suggèrent que la perception

que les Camerounais ont du risque lié aux situations de trafic dangereuses, peut permettre de comprendre leurs comportements sur les routes.

On sait par ailleurs que la perception des risques peut être influencée par plusieurs facteurs inhérents aux caractéristiques du sujet percevant à savoir ses croyances, son système de valeurs, les normes du groupe auquel il appartient, son expérience, ses rôles, les pratiques sociales auxquelles il est astreint, etc. (Kouabenan, 1998). Parmi ces facteurs, les croyances et les valeurs culturelles occupent une place centrale. En effet, la complexité de la situation à risque rend son évaluation difficile (Kouabenan, 2007). Face à cette complexité et à l'incertitude qu'elle génère, l'individu a tendance à recourir à ses croyances et à ses valeurs culturelles pour combler les lacunes dans les connaissances sur la situation. En suivant l'idée que la perception du risque s'appuie sur les croyances, ces études suggèrent que les croyances des Camerounais et leurs valeurs culturelles sont susceptibles d'affecter la perception qu'ils ont des situations de trafic dangereuses. Nous nous intéressons ici aux croyances abordées dans l'étude 2, c'est-à-dire les croyances fatalistes, les croyances de contrôle, les croyances au contrôle divin, les croyances et valeurs culturelles

Selon Kouabenan (1998), pour faire face à la difficulté de démêler la complexité d'une situation dangereuse, les individus fatalistes ont tendance à croire qu'on ne peut empêcher les événements malheureux de se produire, s'il était dit qu'ils se produiront à ce moment là. Néanmoins, étant donné qu'il est difficile de vivre dans un environnement totalement incontrôlable, certaines personnes fatalistes recourent le plus souvent à des pratiques mystico-magiques pour conjurer le sort, afin de réduire la dissonance et ne pas se sentir complètement livrés aux caprices du sort. Les travaux sur le fatalisme montrent que les individus fatalistes ont tendance à sous-estimer le risque, mais tendent aussi parfois à le surestimer (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003). Ainsi, l'effet des croyances fatalistes sur la perception du risque reste à confirmer. Nous nous proposons de savoir ce qu'il en est chez les usagers de la route au Cameroun.

A l'opposé des croyances en l'inévitabilité des événements malheureux, plusieurs travaux mettent en exergue des croyances aux capacités individuelles à contrôler le cours des événements. Il s'agit des croyances de contrôle qui prennent des formes diverses dans la littérature sur la perception du risque. Ce type de croyances semble être une conséquence de la sur-confiance en ses capacités (Kouabenan, 2006b). L'optimisme comparatif (OC) est la déclinaison des croyances de contrôle la plus rencontrée dans le domaine de la sécurité routière (Causse et al. 2005a). On note dans la littérature sur la prévention des risques, des travaux qui montrent que l'OC est un facteur d'adaptation (Taylor & Brown, 1988) tandis que

d'autres l'associe à la prise de risque (Delhomme & Cauzard, 2000). Les travaux qui associent l'OC à la prise de risque montrent que l'individu optimiste tend à se focaliser sur ses capacités (Weinstein, 1980) ; ce qui est susceptible de le pousser à sous-estimer le risque (Causse, 2003). Mais, rien n'est définitivement établi, au regard de la controverse autour du rôle de l'OC dans le domaine de la prévention des risques. Nous nous proposons de comprendre comment les usagers de la route perçoivent le risque au Cameroun, selon qu'ils se montrent optimistes comparativement à ceux qui le sont moins.

De même, la capacité perçue à adopter un comportement, est une croyance de contrôle qu'on rencontre dans de nombreux modèles d'adoption des comportements de protection. D'une manière générale, les applications de ces modèles montrent que les comportements étudiés sont plus présents chez les participants qui se sentent fortement capables de les adopter (Albarracin, Johnson, Fishbein, & Muellerleile, 2001 ; Armitage & Conner, 1999 ; Chan, Cheung, Gray, Ip, & Lee, 2004 ; Rutter, Quine, & Chesham, 1995 ; Sparks, 1994 ; Terry & O'Leary, 1995). Mais, on sait très peu de choses sur l'effet que la capacité perçue à adopter un comportement peu recommandé peut avoir sur l'évaluation subjective du risque. Dans notre cas, on ne sait pas comment la capacité perçue à affronter le risque routier sans en être inquiet peut affecter le risque perçu. Dans le contexte Camerounais caractérisé par une fréquence élevée des accidents routiers, il est possible que le fait d'évoluer au quotidien dans un environnement très accidentogène pousse les usagers de la route à surestimer leur capacité à faire face aux risques. Ainsi, il est intéressant de savoir comment ces derniers perçoivent le risque routier lorsqu'ils s'estiment pouvoir affronter des situations de trafic dangereuses sans en être inquiet.

Une autre forme de contrôle envisagée sur les situations dangereuses est celle exercée par une divinité. Les croyances au contrôle divin traduisent la foi en un être suprême et omnipotent qui intervient dans l'existence des êtres humains, une foi qui s'exprime à travers une doctrine conventionnée ou non. Les croyances au contrôle divin sont étudiées sous la forme des croyances religieuses et sont très souvent abordées du point de vue méthodologique sous l'angle des pratiques comme la fréquentation des lieux de culte (Belgrave, Van, & Chambers ; 2000). La seule étude trouvée dans la littérature sur la prévention des risques qui aborde le contrôle de Dieu sans se référer à une doctrine religieuse est celle de Goggin et al. (2007). Goggin et collaborateurs montrent par exemple que plus les adolescents perçoivent Dieu comme une entité qui contrôle leurs comportements sexuels, moins ils ont tendance à manifester des intentions d'entretenir des rapports sexuels et de s'engager dans des comportements sexuels risqués. De manière générale, il apparaît dans la littérature sur la santé

et la sécurité que les travaux qui traitent des croyances religieuses montrent qu'elles ont un effet positif sur les comportements de santé. A titre d'exemple, des études montrent que de fortes croyances religieuses accroissent l'auto-efficacité perçue et favorisent l'adaptation au cancer (Howsepian & Merluzzi, 2009), découragent les jeunes en institution à s'engager dans des comportements à risque (Scott et al. 2006), réduisent la délinquance juvénile (Desmond et al. 2009) et découragent les jeunes à s'engager dans des comportements sexuels précoces (Helm et al. 2009). Il est important de noter que les études citées sont en majorité centrées sur les comportements de santé des adolescents et pourraient fournir des résultats différents sur une population plus hétérogène dans un autre domaine. Notamment, il n'est pas sûr que le fait de croire au contrôle de Dieu sur les situations de trafic dangereuses ait un effet aussi positif sur le comportement de protection comme les études citées pourraient laisser supposer. De plus, on ne sait pas comment le contrôle perçu de Dieu peut affecter le risque perçu. Ces études nous permettent de questionner le contexte Camerounais caractérisé par une prolifération des églises et de toutes sortes de divinités. Ainsi, il est intéressant de savoir comment les individus perçoivent le risque suivant l'importance qu'ils accordent au contrôle de Dieu sur les situations de trafic dangereuses au Cameroun.

Par ailleurs, dans les sociétés dites collectivistes, le groupe social d'appartenance revêt une importance capitale pour l'individu. En effet, ce dernier est intégré dès sa naissance dans un groupe d'appartenance sécurisant qui continue à le protéger toute la vie sans en attendre quoi que ce soit en échange (Hofstede, 1980). Le groupe établit des normes de fonctionnement et des pratiques partagées par les membres, sur lesquelles ceux-ci se réfèrent pour donner un sens aux événements auxquels ils font face (Kouabenan, 2009). Dans la littérature sur la prévention des accidents, on ne retrouve presque pas d'études qui abordent l'effet de la culture sur l'évaluation subjective du risque. Les travaux les plus connus sur la culture sont ceux de Hofstede (1980, 1994) qui abordent la notion de culture nationale. Mais les éléments constitutifs de la culture nationale définie par cet auteur ne semblent pas affecter les comportements de sécurité (Mearns & Yule, 2009). Cependant, la conception des valeurs culturelles selon Reynolds, Quevillon, Boyd et Mackey (2006) nous semble intéressante. Ces auteurs s'appuient sur l'idée selon laquelle prendre en compte les croyances et les valeurs culturelles peut être bénéfique pour la prise en charge des patients (LaFromboise & Howard-Pitney, 1995 ; LaFromboise, 1988, 1992 ; LaFromboise & Rowe, 1983 ; LaFromboise, Trimble, & Mohatt, 1990). Partant de là, Reynolds et collaborateurs proposent d'aborder les valeurs culturelles sous le prisme des activités qui garantissent la sauvegarde de l'identité et des coutumes, de la protection de la vie des membres du groupe et de la promotion des

manifestations de joie. L'approche de Reynolds et al. (2006) est intéressante parce qu'elle permet d'évaluer l'ancrage de l'individu dans diverses composantes de sa culture. Cette approche est d'autant plus intéressante qu'au Cameroun on retrouve quatre traditions culturelles qui se caractérisent par des pratiques variées. Il est possible que la conception du risque varie en fonction du degré d'adhésion des Camerounais à ces diverses croyances et valeurs culturelles ; c'est ce que nous nous proposons de savoir.

En outre, les études 2 et 3 de la présente thèse montrent que les croyances affectent directement les comportements individuels. En suivant l'idée que la perception des risques s'appuie sur les croyances (Kouabenan et al., 2006 ; Kouabenan, 2007), la perception qu'un individu a du risque lié à une situation dangereuse peut être le reflet de ses croyances. Cela revient à dire que la manière par laquelle un individu perçoit le risque peut être une expression de ses croyances. De ce point de vue, le risque perçu jouerait un rôle médiateur de l'effet des croyances sur les comportements ; c'est ce que nous allons examiner dans la présente étude.

## **1.2. Hypothèses de l'étude**

A la suite des travaux de McCool et al. (2009), d'Ivers et al. (2009) et de Gigerenzer (2004), nous pensons qu'il est possible que les comportements des Camerounais sur les routes soient affectés par la perception qu'ils ont du risque. Par exemple, une personne qui estime que la conduite en état de fatigue peut causer un accident est susceptible d'avoir peur de s'engager dans un tel comportement. Par contre, si cette dernière ne voit pas d'inconvénients à conduire en étant fatigué ou ne perçoit pas la menace liée à une telle conduite, rien ne la retiendra à s'engager dans un tel comportement. Ainsi, nous faisons l'hypothèse que les participants qui ont une perception faible du risque lié aux situations de trafic dangereuses auront tendance à adopter des comportements moins sécuritaires que ceux qui ont une perception élevée du risque (H1).

En outre, au regard des travaux sur le fatalisme (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003 ; Norenzayan & Lee, 2010), il est possible que les personnes qui ont des croyances fatalistes se préoccupent peu d'évaluer le risque lié aux situations de trafic dangereuses. En effet, pour eux, on ne peut pas empêcher une telle situation de produire un accident si le sort a voulu qu'il en soit ainsi. Cela signifie que pour les personnes fatalistes, ce ne serait pas le risque lié à la situation qui peut prioritairement produire l'accident ; ce qui peut les pousser à sous-estimer celui-ci. Partant de là, nous nous attendons à ce que les participants fatalistes

aient une perception faible du risque lié à des situations de trafic dangereuses tandis que les participants non fatalistes présentent une perception élevée du risque (H2).

Par ailleurs, lorsqu'une personne surestime ses capacités ou s'estime plus capable qu'autrui, il est possible qu'elle se focalise sur ses propres forces lorsqu'elle fait face à une situation. Dans ces conditions, elle est susceptible d'accorder peu d'attention à la situation et de ne pas évaluer correctement sa dangerosité. Ainsi, nous pensons que les usagers de la route qui ont un degré élevé d'OC auront tendance à sous-estimer le risque lié aux situations de trafic dangereuses davantage que ne le feront ceux qui ont un degré d'OC faible (H3). De même, le risque perçu sera moins élevé chez les participants qui ont une capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD) élevée que chez ceux qui ont une CPFSD faible (H4).

De plus, en suivant la logique de Goggin et al (2007), nous estimons que dans le domaine de la sécurité routière, le fait de croire que Dieu exerce un contrôle sur les situations de trafic dangereuses peut abaisser la menace perçue chez l'usager de la route. En effet, il est possible que les personnes qui adhèrent à ce type de croyance se sentent protégées par Dieu sur les routes et ne puissent pas évaluer correctement le risque qu'elles courent. Ainsi nous nous attendons à une sous-estimation du risque routier lorsque les participants ont de fortes croyances au contrôle de Dieu contrairement à ceux qui adhèrent peu au contrôle de Dieu sur le danger (H5).

Sur un tout autre plan, le fait d'adhérer ou non aux croyances et valeurs culturelles peut affecter l'évaluation qu'on peut faire des situations à risque. Par exemple, nous avons vu qu'il existe des activités culturelles qui ont pour but de prémunir les membres de la communauté des forces invisibles qui sont susceptibles de leur nuire. Le fait de croire aux forces invisibles nuisibles peut amener l'individu à voir les risques partout. Dans cette logique, nous nous attendons à ce qu'une forte adhésion aux croyances et valeurs culturelles prises globalement favorise une surestimation du risque routier (H6). Par ailleurs, la pratique des activités culturelles qui sont supposées protéger la vie des membres de la communauté peut donner l'impression que ces derniers n'ont rien à craindre lorsqu'ils affrontent les situations dangereuses sur les routes. De ce fait, nous faisons l'hypothèse d'une CPFSD élevée chez les usagers de la route qui adhèrent fortement aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie (H7). Une telle hypothèse permettrait de clarifier le rapport entre les valeurs culturelles et les croyances de contrôle. En outre, elle peut permettre du point de vue pratique, d'identifier les activités culturelles en rapport avec la protection et la célébration de la vie qui peuvent être des lieux de communication sur les risques.



Enfin, en suivant l'idée que la perception du risque est fondée sur les croyances, nous envisageons pour chacune des hypothèses de la présente étude, un effet indirect des croyances sur les comportements de sécurité. Nous nous attendons à ce que l'effet des différentes formes de croyances sur les comportements de sécurité soit médiatisé par la perception du risque.

## 2. Méthodologie

La méthodologie de l'étude que nous présentons dans ce chapitre est similaire en tous points à celle de l'étude 2. Elle utilise le même matériel, la même procédure et les mêmes données. La seule différence au niveau du matériel de l'étude 4, c'est l'échelle de mesure du risque perçu.

***La mesure du risque perçu pour les situations de trafic dangereuses.*** Pour mesurer cette variable, nous invitons les participants à estimer le degré de risque que présente pour eux des situations de trafic dangereuses dans lesquelles peuvent se retrouver un piéton, un conducteur ou des situations hors trafic qui ont un lien direct avec la circulation routière, sur une échelle allant de 1 (*pas du tout risqué*) à 4 (*très risqué*). Ces situations de trafic sont inspirées de l'étude de Kouabenan (2002), mais aussi de l'observation des comportements des usagers dans le trafic, de la lecture d'articles de presse sur les accidents routiers au Cameroun et de la lecture des procès-verbaux d'accidents réels. Voici quelques exemple d'items : «*S'acheter un permis de conduire sans savoir conduire* », «*Doubler plusieurs voitures en file quand on est pressé* », «*Vendre des marchandises en se faufilant entre les voitures arrêtées à un feu* », «*Suivre immédiatement la voiture qui précède si le feu est rouge et qu'elle passe* ».

***Validation de l'échelle du risque perçu.*** Nous conduisons une ACP sur cette échelle qui révèle six dimensions et 8 items saturés sur plusieurs axes ou aberrants. Ces items sont supprimés. L'échelle validée compte 39 items avec une consistance interne très satisfaisante ( $\alpha = .92$ ). La première dimension regroupe 11 situations en rapport avec des pratiques de corruption par les conducteurs ( $\alpha = .88$ ) ; exemple d'item : «*s'acheter un permis de conduire sans savoir conduire* ». La deuxième dimension regroupe 10 situations en rapport avec l'imprudence des conducteurs ( $\alpha = .83$ ) ; exemple d'item : «*doubler plusieurs voitures en file quand on est pressé* ». La troisième dimension regroupe 5 situations en rapport avec l'imprudence des piétons ( $\alpha = .68$ ) ; exemple d'item : «*vendre des marchandises en se faufilant entre les voitures arrêtées à un feu* ». La quatrième dimension regroupe 6 situations

en rapport avec l'impatience des conducteurs ( $\alpha = .73$ ) ; exemple d'item : « klaxonner avec insistance derrière les conducteurs qui roulent lentement pour leur demander de rouler plus vite ou de céder le passage ». La cinquième dimension regroupe 5 situations en rapport avec la colère au volant et la violation du code de la route par les conducteurs ( $\alpha = .67$ ) ; exemple d'item : « klaxonner à un piéton qui s'apprête à traverser la route pour lui signifier d'attendre que la voiture passe d'abord ». La sixième dimension regroupe 3 situations en rapport avec le refus de priorité par les conducteurs ( $\alpha = .64$ ) ; exemple d'items : « suivre immédiatement la voiture qui précède si le feu est rouge et qu'elle passe ». Le score du participant à l'échelle globale du risque perçu est obtenu en faisant la moyenne de ses réponses aux 39 items. Plus il est élevé, plus le participant a une forte perception du risque pour ces situations de trafic dangereuses.

### **3. Résultats**

Dans cette partie du chapitre, nous procédons à l'analyse des données en vue de vérifier nos hypothèses sur le lien entre croyances, perception du risque et comportements de sécurité. Les analyses réalisées ici utilisent les mêmes techniques statistiques que celles décrites dans l'étude 2 au chapitre 7.

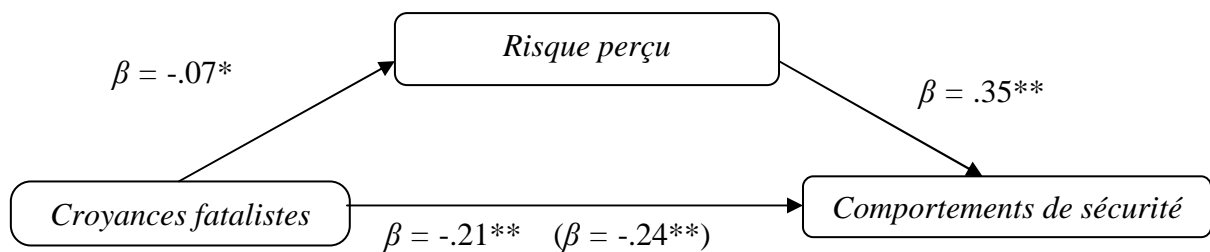
#### **3.1. Effet de la perception du risque sur les comportements de sécurité**

Dans ce paragraphe, nous vérifions notre hypothèse H1 qui stipule que les participants qui ont une perception faible du risque lié aux situations de trafic dangereuses, auront des comportements moins sécuritaires que ceux qui ont une perception élevée du risque. Avant de tester notre hypothèse, une analyse de corrélation montre que le risque perçu est positivement lié aux comportements de sécurité ( $r = .33$  ;  $p < .01$ ). Une comparaison de moyennes indique ensuite conformément à nos attentes que, les participants qui ont une forte perception du risque présentent des comportements plus sécuritaires ( $M = 3.01$ ) que ceux qui ont une faible perception du risque,  $M = 2.79$  ;  $t(504) = 6.38$  ;  $p = .001$ . Cela revient à dire que les usagers de la route qui sous-estiment le risque lié aux situations de trafic dangereuses ont tendance à adopter des comportements moins sécuritaires que ceux qui ont une perception élevée du risque.

### 3.2. Effet des croyances fatalistes sur le risque perçu

Conformément à notre hypothèse H2, les analyses révèlent que les participants non fatalistes perçoivent significativement plus de risque lié aux situations de trafic dangereuses ( $M = 3.23$ ) que les participants fatalistes,  $M = 3.11$  ;  $t(521) = 3.78$  ;  $p = .001$ . Cela veut dire que les usagers de la route fatalistes ont tendance à sous-estimer le risque lié aux situations de trafic dangereuses. De plus, nous avons observé dans l'étude 2 que les participants fatalistes ont tendance à adopter des comportements moins sécuritaires que ne le font les non fatalistes. Ces résultats obtenus dans l'étude 2 montrent que le fatalisme est une croyance qui affecte directement les comportements face aux risques. En suivant l'idée que la perception du risque se fonde sur les croyances, nous examinons la médiation de l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité par le risque perçu.

**Médiation de l'effet des croyances fatalistes par le risque perçu.** Les analyses montrent une médiation partielle de l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité par le risque perçu (voir Figure 15). Notamment, les croyances fatalistes prédisent une sous-estimation du risque perçu pour les situations de trafic dangereuses,  $b = -.07$  ;  $t(521) = 2.34$  ;  $p = .019$  et des comportements moins sécuritaires,  $b = -.24$  ;  $t(521) = .7.32$  ;  $p = .001$ . En contrôlant le risque perçu, l'effet négatif des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité diminue mais demeure significatif,  $b = -.21$  ;  $t(521) = 6.89$  ;  $p = .001$  ; 95% IC [-.0474 ; -.0073]. Ce résultat montre que les croyances fatalistes affectent les comportements de sécurité indirectement à travers la perception du risque. Ainsi, le fait de sous-estimer le risque lié aux situations de trafic dangereuses est susceptible de traduire un certain fatalisme.



\* $p < .05$  ; \*\* $p < .01$

**Figure 15 : Médiation partielle de l'effet des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité par le risque perçu.**

Les résultats obtenus sur ce point montrent que les croyances fatalistes favorisent une sous-estimation du risque et des comportements moins sécuritaires. De plus, les croyances fatalistes peuvent affecter indirectement les comportements à travers la perception qu'on a du risque. Nous analysons dans le prochain paragraphe la variabilité du risque perçu en fonction des croyances de contrôle.

### **3.3. Effet des croyances de contrôle sur la perception du risque**

Rappelons que dans l'étude 2, nous avons vu que l'OC sur la cible piéton n'était pas corrélée avec les comportements de sécurité. Par conséquent, nous nous intéressons ici à deux dimensions des croyances de contrôle à savoir l'OC sur la cible conducteur et la Capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses (CPFSD). Les participants sont répartis en deux groupes suivant chaque variable : d'une part ceux qui ont un faible OC ( $M < .13$ ) et ceux qui ont un fort OC ( $M > .13$ ) et d'autre part, ceux qui ont une faible CPFSD ( $M < 2.33$ ) et ceux qui ont une CPFSD élevée ( $M > 2.33$ ). Nous allons aborder successivement l'effet de l'OC et de la CPFSD sur la perception du risque. Il faut également rappeler que nous avons trouvé dans l'étude 2, que les comportements de sécurité ne varient pas significativement en fonction de l'OC. Par contre, les résultats ont montré que les participants qui ont une CPFSD élevée ont des comportements moins sécuritaires que ceux qui ont une CPFSD faible.

Nous vérifions ici l'hypothèse qui stipule que : 1) les usagers de la route qui ont un degré élevé d'OC auront tendance à sous-estimer le risque lié aux situations de trafic dangereuses davantage que ne le feront ceux qui ont un degré d'OC faible (H3) ; 2) le risque perçu pour les situations de trafic dangereuses sera moins élevé chez les participants qui ont une CPFSD élevée que chez ceux qui ont une CPFSD faible (H4). Contrairement à ces hypothèses (H3 et H4), les résultats montrent que la perception du risque ne varie significativement ni en fonction de l'OC, ni en fonction de la CPFSD. Par conséquent, nous ne pouvons envisager une analyse de médiation. Ces résultats montrent que l'évaluation subjective du risque lié aux situations de trafic dangereuses par les usagers de la route au Cameroun ne varie pas significativement avec les croyances en leurs capacités de contrôle des situations à risque.

### **3.4. Effet des croyances au contrôle divin sur le risque perçu**

Nous nous attendions ici à un faible risque perçu lorsque les participants ont de fortes croyances au contrôle de Dieu (H5). Contrairement à notre hypothèse, les résultats indiquent qu'il n'y a pas de différence significative de perception du risque entre les participants qui ont de fortes croyances au contrôle de Dieu et ceux qui croient peu au contrôle de Dieu sur les situations de trafic dangereuses. Nous avons noté dans l'étude 2 que la CPFSD médiatise partiellement l'effet des croyances au contrôle divin sur les comportements de sécurité. Cela suppose que la CPFSD varie en fonction des croyances au contrôle divin sur les situations à risque. Un test *t* de student confirme ici que les participants qui ont de fortes croyances au contrôle divin se sentent davantage capables de faire face aux situations de trafic dangereuses ( $M = 2.45$ ) que ne le font ceux qui y croient peu,  $M = 2.20$  ;  $t(495) = 4.44$  ;  $p = .001$ . Cela signifie que le fait de croire que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses accroît le contrôle perçu que les individus ont sur les situations de trafic dangereuses. Ainsi, les croyances au contrôle divin n'ont pas d'effet significatif sur la perception du risque, mais favorisent le contrôle perçu sur les situations de trafic dangereuses ainsi que des comportements moins sécuritaires.

### **3.5. Effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur la perception du risque**

Dans ce paragraphe, nous évaluons l'effet de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur la perception du risque. Nous abordons successivement l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles et la pratique des activités culturelles. Il s'agit de vérifier notre hypothèse H6 qui stipule qu'une forte adhésion aux croyances et valeurs culturelles prises globalement, favorise une surestimation du risque routier. Rappelons que dans l'étude 2, nous avons montré que les comportements de sécurité varient significativement en fonction de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles prises globalement et au niveau de ses sous-dimensions. Ainsi, nous verrons si l'effet de l'adhésion aux valeurs culturelles sur les comportements de sécurité est médiatisé par la perception du risque. Par ailleurs, nous vérifions également l'hypothèse d'une CPFSD élevée chez les usagers de la route qui adhèrent fortement aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie (H7).

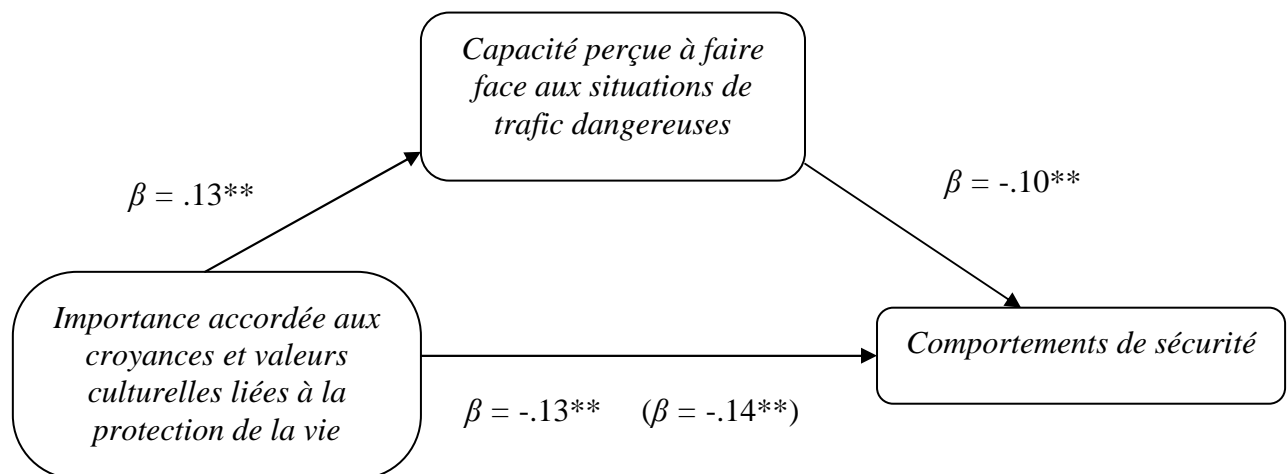
### **3.5.1. Importance accordée aux croyances valeurs culturelles et perception du risque**

Lorsqu'on aborde l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles, les résultats indiquent que les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement perçoivent les situations de trafic dangereuses comme étant plus risquées ( $M = 3.21$ ) que ne le font ceux qui y accordent peu d'importance,  $M = 3.12$  ;  $t(492) = 2.53$  ;  $p = .012$ . Cela revient à dire, conformément à nos attentes (H6), que les personnes qui accordent de l'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement ont plus peur du risque routier que ceux qui y accordent peu d'importance. De plus, nous avons observé dans l'étude 2 que les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement présentent des comportements moins sécuritaires que ceux qui y accordent peu d'importance. Cela suggère une éventuelle médiation de l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles par le risque perçu. Mais, les résultats des analyses de régression montrent que l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité n'est pas médiatisé par le risque perçu. Nous abordons l'importance accordée aux valeurs spécifiques avec la même démarche.

*Importance accordée aux croyances et valeurs culturelles liées à la protection de la vie et perception du risque.* On observe que les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie perçoivent les situations de trafic dangereuses comme étant moins risquées ( $M = 3.14$ ) que ne le font ceux qui accordent peu d'importance à ce type de croyances,  $M = 3.20$  ;  $t(520) = 1.99$  ;  $p = .047$ . Cela signifie que les personnes qui adhèrent aux croyances et valeurs culturelles qui sont supposées protéger la vie (exemple : « *le recours à des moyens de protection traditionnels pour se protéger des gens qui vous veulent du mal* ») ont tendance à sous-estimer le risque routier contrairement à celles qui adhèrent peu à ce type de valeurs culturelles. Mais l'effet de l'adhésion à ces valeurs culturelles spécifiques sur les comportements n'est pas médiatisé par le risque perçu.

Nous procédons aux analyses en vue de vérifier l'hypothèse H7 qui postule que le fait d'adhérer aux croyances et valeurs culturelles qui sont supposées protéger la vie, va pousser les individus à se sentir davantage capables de faire face à des situations de trafic dangereuses sans en être inquiété. Les résultats montrent contrairement à nos attentes, que la CPFSD ne

varie pas significativement en fonction de l'adhésion à ce type de valeurs culturelles. Ce résultat peut s'expliquer par la dichotomisation de l'importance accordée à ce type de croyances et valeurs culturelles. Nous avons vu dans l'étude 2 que l'importance accordée à ce type de valeurs culturelles favorisait des comportements insécuritaires. En supposant que les analyses sur des données non dichotomisées pourraient donner des résultats satisfaisants, nous estimons que l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles supposées protéger la vie peut affecter indirectement les comportements de sécurité à travers la CPFSD. Une analyse de médiation nous donne raison (voir figure 16). En l'occurrence, l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie prédit une CPFSD élevée,  $b = .13$  ;  $t(516) = 3.24$  ;  $p = .001$  et des comportements moins sécuritaires,  $b = -.14$  ;  $t(516) = -5.77$  ;  $p = .001$ . En contrôlant la CPFSD, l'effet négatif de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie sur les comportements de sécurité diminue mais reste significatif,  $b = -.13$  ;  $t(516) = -5.24$  ;  $p = .001$  ; 95% IC [-.0294 ; -.0037]. Ce résultat montre que la CPFSD médiate partiellement l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles liées à la protection de la vie sur les comportements de sécurité. Par conséquent, le fait de se sentir capable d'affronter des situations dangereuses sur les routes peut traduire l'attachement des individus aux pratiques culturelles qui sont supposées les protéger des malheurs.



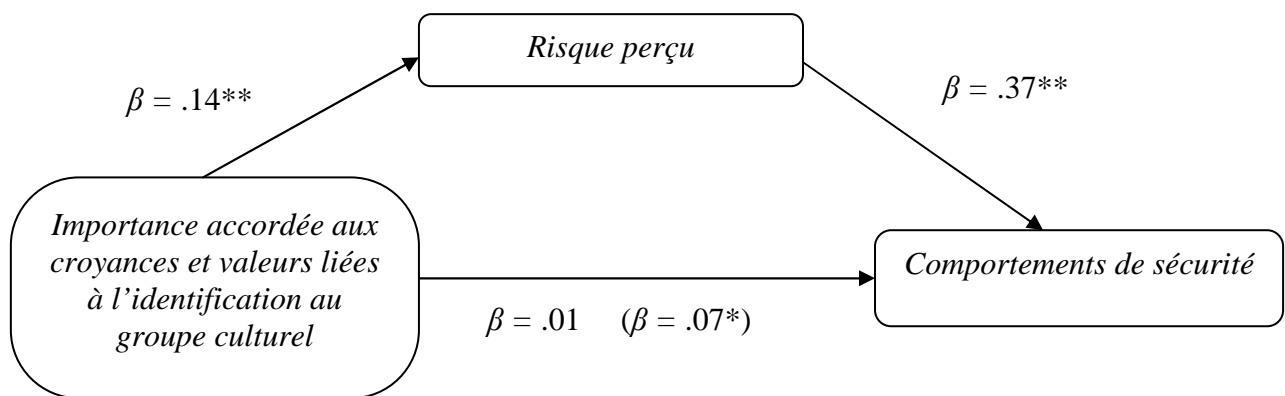
**\*\*** $p < .01$

**Figure 16 : Médiation partielle de l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles liées à la protection de la vie par la CPFSD.**

**Importance accordée aux croyances et valeurs culturelles liées à l'identification au groupe culturel et perception du risque.** En ce qui concerne cette sous-dimension des

croyanances et valeurs culturelles, on note que les participants qui y accordent beaucoup d'importance perçoivent les situations de trafic dangereuses comme étant plus risquées ( $M = 3.24$ ) que ne le font ceux qui accordent peu d'importance à ce type de croyances et valeurs culturelles,  $M = 3.10$  ;  $t(520) = 4.71$  ;  $p = .001$ . Cela signifie que les personnes qui accordent de l'importance aux valeurs culturelles qui portent sur l'identité culturelle (la langue maternelle, les associations fondées sur l'appartenance ethnique, etc.) se sentent plus vulnérables au risque routier que celles qui y accordent peu d'importance.

Une analyse de régression montre que l'effet de cette variable sur les comportements de sécurité est totalement médiatisé par la perception du risque (voir figure 17). En l'occurrence, l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles liées à l'identité et à l'appartenance au groupe culturel prédit une perception élevée du risque lié aux situations de trafic dangereuses,  $b = .14$  ;  $t(520) = 6.10$  ;  $p = .001$ ) et des comportements sécuritaires,  $b = .07$  ;  $t(520) = 2.48$  ;  $p = .013$ . En contrôlant le risque perçu, l'effet positif de l'importance accordée à ces croyances et valeurs culturelles disparaît,  $b = .01$  ;  $t(520) = .53$  ;  $p = .594$  ; 95% IC [.0333 ; .0833]. Cela revient à dire que la perception élevée du routier traduit l'attachement des usagers de la route à leur groupe culturel et les pousse à être prudents sur la route au Cameroun.



\* $p < .05$  ; \*\* $p < .01$

**Figure 17 : Médiation totale de l'effet de l'importance accordée aux croyances et valeurs portant sur l'identification au groupe culturel par le risque perçu**

**Importance accordée aux croyances et valeurs culturelles liées aux manifestations de joie et perception du risque.** Les analyses montrent que les participants qui accordent beaucoup d'importance aux croyances et valeurs culturelles liées aux manifestations de joie perçoivent les situations de trafic dangereuses comme étant plus risquées ( $M = 3.23$ ) que ne le



font ceux qui accordent peu d'importance à ces croyances,  $M = 3.11$  ;  $t(520) = 4.12$  ;  $p = .001$ . Les analyses de régression ne montrent pas de médiation de l'effet de cette variable sur les comportements de sécurité.

Pour récapituler le lien entre l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles et la perception du risque, nous pouvons retenir quelques résultats importants. Notamment, le fait d'accorder de l'importance aux croyances et valeurs culturelles prises globalement, favorise une perception élevée du risque lié aux situations de trafic dangereuses. De plus, le fait d'accorder de l'importance aux croyances et valeurs culturelles qui portent sur l'identité culturelle, favorise des comportements sécuritaires indirectement à travers la perception du risque. Ce n'est pas le cas des croyances et valeurs culturelles liées à la protection de la vie qui favorisent plutôt une sous-estimation du risque routier et de l'imprudence sur les routes, lorsqu'on y accorde beaucoup d'importance. Nous abordons dans le prochain paragraphe, l'effet que la pratique des activités culturelles peut avoir sur la perception du risque routier.

### **3.5.2. Pratique des activités culturelles et perception du risque**

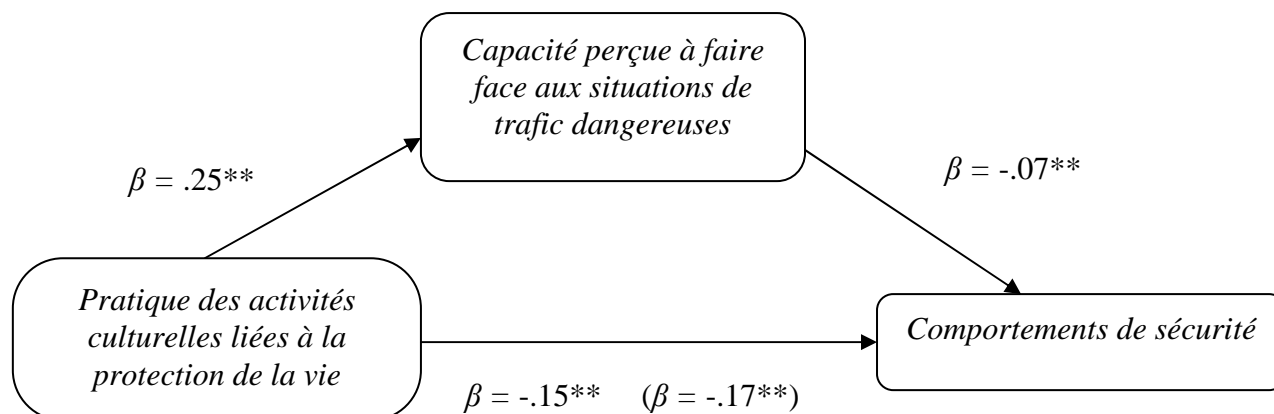
La pratique des activités culturelles est le deuxième aspect de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles. Ainsi, les analyses que nous conduisons ici participent à la vérification des hypothèses 6 et 7 abordées plus haut dans ce chapitre. De ce fait, nous voulons savoir si la pratique des activités culturelles prises globalement favorise une perception élevée du risque. Pour cela, nous conduisons un test de comparaison de moyennes. Les résultats montrent que les participants qui pratiquent fréquemment les activités culturelles prises globalement, perçoivent les situations de trafic dangereuses comme étant plus risquées ( $M = 3.22$ ) que ne le font ceux qui les pratiquent rarement,  $M = 3.13$  ;  $t(520) = 2.80$  ;  $p = .005$  ; ce qui nous réconforte dans notre hypothèse. Nous avons observé dans l'étude 2 que la pratique des activités culturelles prises globalement favorise des comportements insécuritaires. Cela laisse penser que la perception du risque est susceptible de médiatiser l'effet de la pratique des activités culturelles sur les comportements. Mais, les analyses de régression montrent que cet effet n'est pas médiatisé par la perception du risque. Qu'en est-il de la pratique des activités culturelles spécifiques ?

*Pratique des activités culturelles en rapport avec l'identité culturelle et perception du risque.* Les résultats montrent que les participants qui pratiquent fréquemment les activités culturelles en rapport avec l'identité culturelle perçoivent les situations de trafic dangereuses

comme étant plus risquées ( $M = 3.25$ ) que ne le font ceux qui les pratiquent rarement ( $M = 3.11$  ;  $t(519) = 4.42$  ;  $p = .001$ ). Les analyses ne montrent pas de médiation de l'effet de la pratique de ce type d'activités culturelles par la perception du risque.

***Pratique des activités culturelles en rapport avec les manifestations de joie et perception du risque.*** On note ici que les participants qui pratiquent fréquemment les activités culturelles en rapport avec les manifestations de joie perçoivent les situations de trafic comme étant plus risquées ( $M = 3.23$ ) que ne le font ceux qui les pratiquent rarement,  $M = 3.09$  ;  $t(518) = 4.65$  ;  $p = .001$ . Il n'y a pas non plus de médiation de l'effet de cette variable sur les comportements de sécurité par la perception du risque.

***Pratique des activités culturelles en rapport avec la protection de la vie et perception du risque.*** Il n'y a pas de différence significative de perception du risque entre les participants qui pratiquent fréquemment les activités culturelles en rapport avec la protection de la vie et ceux qui les pratiquent rarement. Cependant, la CPFSD médiate partiellement l'effet de la pratique de ce type d'activités culturelles sur les comportements de sécurité (voir figure 18). Notamment, la pratique des activités culturelles liées à la protection de la vie prédit une CPFSD élevée,  $b = .25$  ;  $t(515) = 6.84$  ;  $p = .001$  et des comportements moins sécuritaires,  $b = -.17$  ;  $t(515) = -7.37$  ;  $p = .001$ . En contrôlant la CPFSD, l'effet négatif de la pratique des activités culturelles sur les comportements de sécurité diminue mais demeure significatif,  $b = -.15$  ;  $t(515) = 6.31$  ;  $p = .001$  ; 95% IC [-.0393 ; -.0021]. Cela revient à dire que le fait de se sentir capable d'affronter les situations à risque sans en être inquiet traduit en partie, l'attachement de l'individu aux pratiques culturelles qui sont supposées le protéger des malheurs.



\*\* $p < .01$

**Figure 18 : Médiation partielle de l'effet de la pratique perçue des activités portant sur la protection de la vie par la CPFSD**

A l'issue des analyses sur l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, on peut retenir qu'adhérer aux croyances et valeurs culturelles prises globalement, à travers l'importance qu'on y accorde et la pratique des activités y afférentes, favorisent une perception élevée du risque et des comportements moins sécuritaires. Mais les valeurs culturelles spécifiques n'ont pas le même effet sur la perception du risque et sur les comportements de sécurité. En l'occurrence, les croyances et valeurs liées à l'identité culturelles favorisent une perception élevée du risque routier et des comportements sécuritaires lorsqu'on y adhère. Tandis que les croyances et valeurs qui portent sur la protection de la vie favorisent plutôt un sentiment de contrôle élevé sur les risques et des comportements moins sécuritaires lorsqu'on y adhère.

### **3.6. Variabilité de la perception du risque en fonction des variables personnelles et sociodémographiques.**

Nous avons vu dans l'étude 2 comment les variables sociodémographiques affectent les croyances, l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles, les explications causales et les comportements de sécurité. Dans ce paragraphe, nous examinons la variabilité de la perception du risque en fonction de ces variables personnelles. Il s'agit du sexe, du statut de l'utilisateur de la route, de la catégorie socioprofessionnelle et de l'expérience d'accidents pour lesquelles on trouve des résultats significatifs.

### 3.6.1. Le sexe

Pour ce qui est du sexe, les hommes perçoivent les situations de trafic dangereuses comme plus risquées ( $M = 3.19$ ) que ne le font les femmes,  $M = 3.12$  ;  $t(508) = 2.15$  ;  $p = .032$ . Cela signifie que les hommes ont tendance à être plus conscients des risques routiers que les femmes.

### 3.6.2. Le statut d'utilisateur de la route

S'agissant du statut d'utilisateur de la route, les agents du trafic perçoivent les situations de trafic comme étant plus risquées ( $M = 3.30$ ) que ne le font les conducteurs ( $M = 3.17$ ,  $HSD = .13$  ;  $p = .029$ ), les piétons ( $M = 3.12$ ,  $HSD = .18$  ;  $p = .001$ ) et les opérateurs économiques du secteur des transports ( $M = 3.12$  ;  $HSD = .18$  ;  $p = .002$ ). Ces résultats signifient que les opérateurs économiques du secteur des transports et les piétons se présentent comme des catégories d'utilisateurs de la route qui redoutent le moins les situations de trafic dangereuses au Cameroun.

### 3.6.3. La catégorie socioprofessionnelle

Les analyses montrent que les participants sans emploi perçoivent les situations de trafic comme étant moins risquées ( $M = 3.07$ ) que ne le font les employés qualifiés salariés ( $M = 3.20$  ;  $HSD = -.13$  ;  $p < .001$ ) et les employés avec des responsabilités managériales ( $M = 3.30$  ;  $HSD = -.23$  ;  $p < .001$ ). Contrairement à ce qu'on peut penser, les personnes qui ont un statut socioéconomique élevé redoutent le risque routier au Cameroun plus que celles qui ont un statut socioéconomique bas.

### 3.6.4. L'expérience d'accidents

Nous abordons les deux aspects de l'expérience d'accident à savoir le fait d'avoir été victime d'un ou de plusieurs accidents et le fait d'avoir été témoin oculaire d'accidents.

\* *Les victimes d'accidents.* Les résultats révèlent que le risque perçu est significativement plus élevé ( $M = 3.21$ ) chez les participants qui n'ont jamais été victimes d'un accident de la circulation qu'il ne l'est ( $M = 3.14$ ) chez ceux qui en ont déjà été victimes,  $t(475) = 2.30$ ,  $p = .021$ .

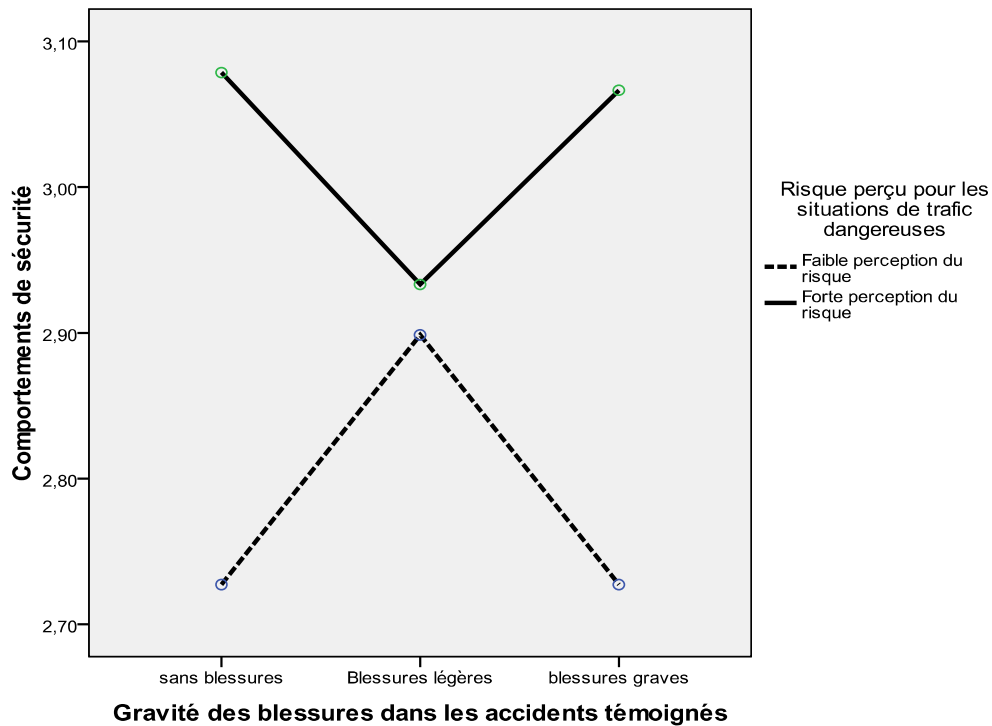
Lorsqu'on aborde le nombre d'accidents subis, on trouve que le risque perçu est élevé chez les participants ayant subi un seul accident ( $M = 3.18$ ) et l'est plus chez les victimes de

deux accidents ( $M = 3.25$ ), puis diminue chez les victimes de trois accidents ( $M = 3.18$ ) pour devenir faible chez les victimes de plus de trois accidents ( $M = 2.92$ ). Les comparaisons par paires indiquent que les victimes de plusieurs accidents ou poly-accidentés redoutent moins le risque que les victimes d'un seul accident ( $HSD = .26, p < .001$ ), les victimes de deux accidents ( $HSD = .32, p < .001$ ) et les victimes de trois accidents ( $HSD = .25, p = .003$ ). Cela revient à dire que les personnes qui ont subi plusieurs accidents finissent par s'accoutumer aux situations dangereuses et à percevoir moins le risque associé à celles-ci.

S'agissant toujours des victimes d'accidents, on note une variation significative du risque perçu en fonction de la gravité des blessures dans les accidents subis,  $F(2, 277) = 3.19, p = .042$ . En l'occurrence, le risque perçu est plus élevé chez les participants dont les accidents n'ont pas fait de blessures ( $M = 3.20$ ) qu'il ne l'est chez ceux dont les accidents ont occasionné des blessures légères ( $M = 3.15$ ) ou des blessures graves ( $M = 3.06$ ). Les analyses par paires montrent que les victimes d'accidents ayant causé des blessures graves sous-estiment le risque routier comparés à ceux dont les accidents subis n'ont pas occasionné de blessures ( $HSD = .14, p = .033$ ).

De même, le risque perçu varie très significativement suivant le nombre de morts enregistrés dans les accidents subis,  $F(2, 254) = 8.83, p < .001$ . Plus précisément, les victimes d'accidents ayant occasionné plusieurs morts perçoivent les situations de trafic dangereuses comme étant moins risqués ( $M = 2.94$ ) que ne le font ceux qui ont subi des accidents n'ayant pas fait de morts ( $M = 3.16, HSD = .22, p = .001$ ) et ceux qui ont subi des accidents ayant fait un mort ( $M = 3.27, HSD = .33, p = .001$ ). Ces résultats montrent que la peur du risque lié aux situations de trafic dangereuses baisse avec la gravité des accidents subis (gravité des blessures ou nombre de morts).

\* **Les témoins d'accidents.** On ne note pas une variation significative du risque perçu en fonction de l'expérience d'accident en tant que témoin. Mais les résultats révèlent une interaction entre la gravité des blessures dans les accidents dont on a été témoin et le risque perçu,  $F(2, 357) = 6.12 ; p = .002$ . Notamment, les participants qui ont une perception élevée du risque présentent d'autant plus de comportements sécuritaires qu'ils ont été témoins d'accidents n'ayant occasionné aucune blessure ou ayant occasionné des blessures graves ; tandis que ceux qui ont une perception faible du risque présentent plutôt des comportements moins sécuritaires avec la même expérience d'accidents (voir figure 19).



**Figure 19 : Effet d'interaction entre la gravité des blessures dans les accidents vécus en tant que témoin et le risque perçu**

#### 4. Discussion et conclusion de l'étude 4

##### 4.1. Discussion

Notre but dans cette étude était de savoir comment les comportements des camerounais sur les routes peuvent varier en fonction de la perception qu'ils ont du risque lié aux situations de trafic dangereuses. De plus, il s'agissait de voir comment les croyances et les valeurs culturelles peuvent affecter cette perception du risque. Les résultats sont intéressants et vont globalement dans le sens de nos hypothèses.

##### *Une perception élevée du risque favorise des comportements sécuritaires*

L'étude 4 que nous présentons dans ce chapitre 9 révèle que les usagers de la route qui ont une perception élevée du risque lié aux situations de trafic dangereuses adoptent des comportements plus sécuritaires que ceux qui sous-estiment ce risque. Cela revient à dire que les personnes qui perçoivent la menace liée aux situations de trafic dangereuses ont tendance

à être davantage prudentes sur les routes au Cameroun. Ce résultat corrobore plusieurs modèles d'adoption des comportements de protection qui montrent que la menace perçue est une condition fondamentale pour s'engager dans un comportement sûr. Un consensus se dégage d'ailleurs de ces modèles qui font du risque perçu ou menace perçue, le premier maillon de la chaîne des facteurs explicatifs des comportements de protection (Bandura ; 1977, 1997 ; Becker et Rosenstock, 1987 ; Fishbein et Ajzen, 1975 ; Ajzen, 1985 ; Weinstein, 1988 ; Schwarzer, 1992 ; Triandis, 1980 ; Dejoy, 1996). Le modèle séquentiel d'adoption du comportement de protection (Dejoy, 1996) montre par exemple que les croyances de l'individu sur sa vulnérabilité et sur la menace perçue sont d'importants facteurs qui influencent l'évaluation du danger et l'engagement à se protéger ou non. Nos résultats vont dans le sens de McCool et al. (2009), Ivers et al. (2009) et Gigerenzer (2004) qui montrent qu'une sous-estimation du risque routier conduit à des comportements inadaptés.

L'utilité de la menace perçue se révèle de nouveau dans un de nos résultats qui montre que les individus qui ont assisté à des accidents bénins ou graves, s'engagent davantage dans des comportements sécuritaires lorsqu'ils ont une perception élevée du risque. Tandis que ceux qui ont la même expérience d'accidents tendent plutôt à être imprudents lorsqu'ils sous-estiment le risque. Ce résultat montre qu'un individu qui ne perçoit pas les situations dangereuses comme étant menaçantes pour lui, aura tendance à croire que ce sont les autres qui peuvent les subir. Ainsi, en assistant à des accidents qui arrivent aux autres, cela renforce sa conviction de ne pas être concerné et contribue à le rendre moins vigilant sur la route. A l'inverse, un individu qui perçoit la menace fera d'autant plus attention qu'il sera témoin d'un accident. Ainsi, le fait d'assister à des accidents a tendance à accentuer l'imprudence chez les personnes qui sous-estiment la menace liée aux situations de trafic dangereuses au Cameroun, surtout lorsque ces accidents ne font pas de blessés ou occasionnent des blessures graves. Ces résultats apportent des précisions à ceux de Peltzer et Renner (2003) qui trouvent que plus les conducteurs ont été témoins d'accidents, moins ils prennent des risques. Cependant, l'évaluation du risque est trop souvent biaisée par des croyances diverses et des illusions qui sont à l'origine des comportements inappropriés.

***Les croyances fatalistes favorisent une sous-estimation du risque et pousse les individus à adopter des comportements moins sécuritaires sur les routes***

Les croyances fatalistes sont mises en exergue dans plusieurs travaux comme étant une source importante de biais dans la perception du risque (Kouabenan ; 1998, 1999, 2006a,

2009 ; Peltzer & Renner, 2003). Nos résultats apportent des arguments empiriques qui corroborent ces travaux. Notamment, ils montrent que les individus fatalistes ont tendance à sous-estimer le risque lié à des situations de trafic auxquelles ils peuvent être confrontés. Cela peut s'expliquer par le fait que les individus fatalistes ont le sentiment de ne pas avoir de contrôle du tout sur les événements malheureux. Or, le sentiment de devoir subir des événements malheureux sans pouvoir rien y faire ne rassure pas du tout. De ce fait, il peut être cognitivement très coûteux et stressant pour l'individu de devoir s'engager dans l'évaluation du risque. Et pour se soustraire de ce coût cognitif, ce dernier peut avoir tendance à se convaincre que le risque lié à la situation est faible. Cette manière de percevoir le risque peut être rassurante parce qu'en sous-évaluant le risque, l'individu réduit la probabilité pour lui, de subir l'évènement malheureux sans pouvoir rien y faire. Ainsi, la tendance pour les individus à sous-estimer le risque routier dans un environnement pourtant très accidentogène, apparaît comme étant une manière d'exprimer un certain fatalisme. L'expression du fatalisme à travers la sous-estimation du risque se traduit par le résultat qui indique que le risque perçu médiatise partiellement l'effet négatif des croyances fatalistes sur les comportements de sécurité. En d'autres termes, les croyances fatalistes affectent indirectement les comportements sur les routes à travers la perception qu'on a du risque. Ce résultat suggère qu'on peut soupçonner du fatalisme chez des individus qui ont tendance à sous-estimer le risque pour des situations susceptibles d'être objectivement dangereuses. Mais le fait de sous-estimer le risque ne traduit pas que du fatalisme. Cela peut aussi être dû à certaines pratiques culturelles.

***L'adhésion aux croyances et valeurs culturelles supposées protéger la vie favorise un sentiment de contrôle élevé sur les situations dangereuses et conduit à des comportements insécuritaires***

Un des résultats de notre étude 4 montre que les participants qui adhèrent aux croyances et valeurs culturelles sensées les protéger des malheurs ont tendance à surestimer leur capacité perçue à faire face aux situations de trafic dangereuses. De plus, nous avons montré dans l'étude 2 que cette catégorie de personnes a tendance à adopter des comportements moins sécuritaires sur les routes. En d'autres termes, les personnes qui croient par exemple aux moyens de protection traditionnels (gris-gris, sacrifices sur les crânes des ancêtres, etc.) ont tendance à se sentir « immunisées » contre les accidents. Cette assurance d'être à l'abri des accidents les pousse à ne pas se sentir concernées par les situations dangereuses ; ce qui se reflète dans leurs comportements moins sécuritaires. Ainsi, lorsqu'un usager de la route s'estime capable d'affronter les situations de trafic dangereuses sans être inquiet, c'est



probablement parce qu'il croit que ses ancêtres ou des gris-gris le protègent. Cela se traduit dans un de nos résultats qui montre que la CPFSD médiate partiellement l'effet négatif de l'importance accordée aux croyances et valeurs culturelles en rapport avec la protection de la vie sur les comportements de sécurité. On est ici face à une illusion de contrôle, connu pour son effet négatif sur l'attitude vis-à-vis de la sécurité (Langer, 1975 ; Kouabenan, 2007). Mais, on ne devrait pas perdre de vue que les croyances de contrôle peuvent réduire le stress lié au travail. En effet, une personne qui a un faible contrôle perçu sur une situation est susceptible de la percevoir comme un stresser (Spector et al., 2004).

Cependant, les croyances de contrôle ne se conçoivent pas de la même manière dans différents contextes culturels. Spector et al. (2004) estiment que la conception occidentale des croyances de contrôle a longtemps ignoré le fait que les différences culturelles peuvent affecter la manière par laquelle les gens perçoivent le contrôle. Ils ont introduit la notion du contrôle socio-instrumental caractéristique des sociétés collectivistes qui signifie non pas le fait d'exercer directement soi-même le contrôle sur les situations, mais de le faire à travers le groupe social ou les pratiques sociales. Nos résultats montrent comment les individus dans les sociétés collectivistes exercent un contrôle sur les situations dangereuses à travers les dispositifs sociaux auxquels ils adhèrent. Ce résultat apporte un argument empirique de taille au concept de croyances de contrôle socio-instrumentales de Spector et al. (2004). Cette approche qui valorise les spécificités culturelles, témoigne de l'intérêt qu'il y a d'élucider les croyances et valeurs culturelles susceptibles d'expliquer l'attitude des gens vis-à-vis des programmes de prévention. Cependant, il faut relever que l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles n'a pas qu'un effet négatif sur les comportements.

***L'adhésion aux croyances et valeurs liées à l'identité et à l'appartenance au groupe culturel favorise une perception élevée du risque et des comportements sécuritaires***

Un des résultats novateurs de cette étude 4 montre que les individus qui accordent de l'importance aux croyances et valeurs culturelles liées à l'identité et à l'appartenance au groupe culturel ont une forte perception du risque et adoptent des comportements sécuritaires. De plus le risque perçu médiate totalement l'effet positif de l'adhésion aux croyances et valeurs culturelles sur les comportements de sécurité. Cela signifie que le fait d'accorder de l'importance à son identité culturelle favorise indirectement des comportements de sécurité à travers la perception du risque. En d'autres termes, percevoir des situations de trafic

dangereuses comme étant risquées traduit l'attachement de l'individu à son groupe culturel. Nous ne connaissons pas de travaux qui soulignent l'effet positif de l'attachement au groupe culturel sur la menace perçue et sur l'adoption des comportements sûrs. Nous pensons que c'est une piste de recherche à explorer.

Nous pouvons expliquer ce résultat par le contexte collectiviste dans lequel l'individu bénéficie de la protection du groupe social et doit en retour être le garant de sa stabilité et de sa sécurité. En effet, les croyances et valeurs culturelles portant sur l'identité et l'appartenance au groupe culturel à l'instar des us et coutumes, de la fierté de son origine ethnique, de la langue maternelle, des associations regroupant les personnes originaires du groupe ethnique, etc. sont des instruments par lesquels une personne est liée à son groupe culturel. Or, nous sommes dans un contexte collectiviste où le groupe social d'appartenance revêt une importance capitale pour l'individu parce qu'il donne du sens à son existence. Ainsi, du fait que dès la naissance, l'individu est intégré dans le groupe qui assure inconditionnellement sa sécurité, ce dernier peut se sentir redevable aux siens. Il peut être implicitement poussé par la pression sociale à se comporter de manière à ne pas subir un malheur. En effet, un malheur qu'il peut subir est bien plus qu'un malheur personnel, mais un malheur qui frappe toute la communauté. Cela revient à dire qu'au-delà de la peur du risque routier, le résultat de la médiation peut signifier que le risque perçu traduit la peur pour l'individu de subir le contrôle social. En effet, sous-estimer le risque ou s'engager dans des comportements à risque sont des actes contre-normatifs en ce sens que cela menace la sécurité individuelle et par ricochet celle du groupe d'appartenance. Un individu qui s'engage dans de tels actes court le risque de subir le contrôle social. Il est en effet, très coûteux psychologiquement pour un individu de devoir expliquer aux membres de son groupe culturel d'appartenance, un accident dont il peut être victime du fait de son imprudence. En fait, au Cameroun comme dans les autres sociétés collectivistes, une personne victime d'un accident ou d'un malheur bénéficie de la visite des membres de la communauté qui lui apportent leur soutien moral. Lors de ces visites, cette personne doit se soumettre à l'épreuve d'expliquer son accident ou son malheur. La peur pour l'individu de devoir expliquer qu'il a subi l'accident à cause de son imprudence est susceptible de le pousser à avoir peur du risque et à faire attention sur les routes.

Une étude de Chaurand et Brauer (2008) montre qu'une personne qui se sent responsable face à un acte contre-normatif posé par un membre de son groupe d'appartenance, va exercer à l'encontre de ce dernier le contrôle social. Or, nous sommes dans un contexte où la responsabilité collective prime sur la responsabilité individuelle ; ce qui est susceptible d'amener les gens à exercer collectivement le contrôle social sur un individu. Par

exemple, il est courant au Cameroun d'assister au contrôle social exercé par un groupe de personnes à l'encontre d'un individu qui s'engage volontairement dans un comportement imprudent sur la route qui résulte à un presque-accident. Cela se manifeste très souvent par des insultes, des huées ou par des gestes manifestes de désapprobation du comportement en question. Mais, lorsqu'il s'agit d'un comportement involontaire, l'évocation de la protection divine va remplacer le contrôle social. Les croyances au contrôle divin se présentent ici comme étant un facteur qui explique le contrôle perçu sur les risques routiers et les comportements face aux risques.

***Les croyances au contrôle divin favorisent un contrôle perçu élevé sur les risques routiers et conduisent à des comportements moins sécuritaires***

Les résultats sur les croyances au contrôle divin montrent que le fait de croire que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses favorise le sentiment d'être capable d'y faire face et incite les usagers de la route à l'imprudence. Cela signifie que les personnes qui croient au contrôle de Dieu sur les situations dangereuses semblent exprimer par là leur foi en Dieu, une foi qui suppose une confiance mutuelle entre elles et Dieu, une symbiose qui donnerait la possibilité au croyant d'hériter du pouvoir de contrôle de Dieu sur les événements malheureux. Or, ce contrôle hérité de Dieu serait plutôt perçu comme une « assurance tout risque » et inciterait le croyant à négliger les mesures de sécurité comme le témoigne un participant lors des entretiens préliminaires: *« Quand je sors le matin, je cours le risque d'être exposé à un monde hostile, et donc quand je remets ma vie à Dieu, je marche avec l'assurance de Dieu qui me prévient de beaucoup de dangers. Pour nous chrétiens, les accidents qui nous arrivent sont des épreuves auxquelles Dieu nous soumet et qui devraient nous fortifier. Ça ne veut pas dire qu'il faut tenter Dieu et rouler à 200km/h après s'être confié à Dieu. Un accident qui est une épreuve de Dieu est toujours contrôlé, c'est pourquoi vous entendez un chrétien accidenté dire je rends grâce à Dieu parce qu'il a perçu le message de Dieu »*. Ce résultat conforme à nos attentes contredit ceux des études qui soutiennent l'effet bénéfique des croyances religieuses sur les comportements de santé (Howsepian & Merluzzi, 2009 ; Scott et al., 2006 ; Desmond et al., 2009 ; Helm et al., 2009 ; Goggin et al., 2007). Certes, le soutien perçu de Dieu à travers la foi en lui peut apporter du réconfort aux patients et les aider à accepter leur maladie ou aider les personnes engagées dans les comportements nocifs pour leur santé à éviter de dégrader davantage leur état de santé. Cependant, il est à craindre que les usagers de la route dévoués au Dieu protecteur et

omnipotent développent une illusion de contrôle qui les incite à négliger les mesures de sécurité. Il nous semble par conséquent, que les lieux de culte divers très prolifiques aujourd'hui au Cameroun et en Afrique en général, peuvent être des espaces propices à la sensibilisation sur la nécessité pour les adeptes de demeurer vigilants sur la route malgré la protection divine.

Outre les croyances et l'adhésion aux valeurs culturelles, notre étude 4 apporte un éclairage sur l'effet de certaines variables sociodémographiques sur la perception du risque. C'est le cas du statut d'usager de la route, du statut socioéconomique et de l'expérience d'accidents.

***Les opérateurs économiques du secteur des transports se distinguent par une sous-estimation du risque routier***

Le résultat suivant lequel les opérateurs économiques du secteur des transports ont tendance à percevoir les situations de trafic dangereuses comme étant moins risquées est intrigant. Comment expliquer que les personnes qui sont sensées apprécier la dangerosité des situations de trafic en vue de mettre en place des mesures de prévention nécessaires, ne puissent pas faire une évaluation appropriée du risque ? Ce résultat peut traduire l'absence d'implication de ces professionnels dans la sécurité routière. En effet, la perception que les managers ou les chefs d'entreprise ont des risques et des causes d'accidents affecte l'importance qu'ils accordent aux mesures de sécurité pour les salariés et par ricochet leur intérêt à investir pour la sécurité (Kouabenan, 2009). Si les patrons d'agence de voyage, les agents d'assurance, les agents des services de contrôle technique et les moniteurs d'auto-école dont le rôle est de mettre en œuvre les mesures pouvant garantir la sécurité des usagers de la route estiment que les situations de trafic dangereuses sont peu risquées, il est fort probable qu'ils ne trouvent pas un intérêt à investir dans la sécurité. Ce résultat identifie les opérateurs économiques du secteur des transports comme une cible potentielle à laquelle des actions spécifiques devraient être destinées, afin de les amener à prendre au sérieux le risque routier et les encourager à investir pour la sécurité routière. En outre des études complémentaires devraient être menées sur cette catégorie d'acteurs de la prévention routière qui semble présenter des caractéristiques psychologiques contre-productives pour la sécurité (sous-estimation du risque routier, fatalisme, explication des accidents par des causes non contrôlables, etc.) au Cameroun.

Par ailleurs, le fait que les agents du trafic redoutent le risque routier plus que ne le font les conducteurs réplique le résultat de Kouabenan (1998) et peut s'expliquer par l'expérience

répétée du risque routier. En effet les gendarmes, les policiers et les ingénieurs des routes sont les personnes les plus sensibilisées et ont une bonne connaissance des risques et des causes d'accidents routiers de par leur activité ; ce qui peut expliquer le fait qu'ils aient une perception appropriée du risque comparés aux conducteurs.

Bien que les opérateurs économiques du secteur des transports qui sont supposés avoir un statut socioéconomique élevé sous-estiment le risque routier et adoptent eux-mêmes des comportements insécuritaires sur les routes, ce n'est pas le cas de tous les participants qui ont un statut socioéconomique élevé.

***Les personnes qui ont un statut socioéconomique élevé redoutent le risque routier davantage que celles qui ont un statut socioéconomique bas***

L'hypothèse de Anderson et Galinsky (2006) suggère que les personnes qui ont un pouvoir dû à leur statut socioéconomique élevé peuvent avoir tendance à prendre plus de risques parce qu'elles se focalisent davantage sur ce qu'elles peuvent gagner que sur ce qu'elles peuvent perdre. Nos résultats établissent le contraire dans le domaine de la circulation routière. En l'occurrence, il apparaît que ce sont les personnes qui ont un statut socioéconomique élevé (employés qualifiés, employés avec des responsabilités managériales) qui redoutent la menace liée aux situations de trafic dangereuses davantage que ne le font les personnes qui ont un statut socioéconomique bas (sans-emplois). L'hypothèse d'Anderson et Galynski (2006) peut être vraie pour les comportements économiques, les comportements de loisirs et la satisfaction des désirs, mais ce n'est pas le cas pour les comportements de sécurité routière. En effet, nous pensons que les personnes ayant un statut socioéconomique élevé se préoccupent mieux de leur bien-être et peuvent être très sensibles à l'idée de perdre leur bien matériel ou leur vie; ce qui les amène à se sentir menacées et les poussent à faire attention sur les routes. Mais ce sentiment de menace peut également être dû à l'expérience qu'on a des accidents routiers.

***Les poly-accidentés se distinguent par une perception du risque faible et par des comportements moins sécuritaires***

Cette étude 4 apporte un éclairage sur de nombreux résultats contradictoires. Certes, nos résultats montrent que le risque perçu est significativement plus élevé chez les participants qui n'ont jamais été victimes d'un accident de la circulation qu'il ne l'est chez ceux qui en ont déjà été victimes. Cependant, ce résultat est à nuancer parce qu'il ne prend pas en compte le

nombre d'accidents subis. Lorsqu'on considère le groupe des victimes, on note que le fait d'avoir subi un ou deux accidents suscite une peur du risque routier. Ce résultat est conforme à ceux de Kouabenan et al. (2003a) qui montrent que les personnes déjà infectées par le staphylocoque doré évaluent plus fortement tous les risques. De même, ils vont dans le sens de Kouabenan (2002) qui trouve que les conducteurs accidentés ont tendance à redouter les risques davantage que les non accidentés. Ce qui est intéressant à relever ici, c'est qu'au-delà de trois accidents subis, la perception du risque devient de plus en plus faible et le comportement de moins en moins sécuritaire. Ainsi, à la suite d'une exposition répétée au risque et au danger, l'individu s'y habitue et finit par banaliser celui-ci, et par négliger certaines mesures élémentaires de protection. Ce résultat corrobore celui de Gonçalves et al. (2008) qui montre que le fait d'avoir subi plusieurs accidents au travail conduit à une négligence des mesures de sécurité. Mais il n'y a pas que le nombre d'accidents subis qui abaisse la menace perçue, leur gravité se présente également comme un déterminant critique de la perception du risque.

***Les victimes d'accidents graves banalisent le risque routier et adoptent des comportements moins sécuritaires***

Outre le nombre d'accidents subis, leur gravité explique une faible perception du risque et des comportements moins sécuritaires. En effet, un de nos résultats montre que la perception du risque est de plus en plus faible chez les victimes d'accidents ayant occasionné des blessures graves ou la mort de plusieurs personnes comparativement à ceux des victimes d'accidents moins graves. Ce résultat va dans le sens de Lindell et Perry (1990, cités par Kouabenan, 1999) qui, analysant les réactions aux risques nucléaires avant et après l'accident de Tchernobyl, montrent qu'au lieu d'accroître le sentiment de menace, l'expérience d'un grand accident peut en réalité l'atténuer. Le nombre et la gravité des accidents subis se présentent ainsi comme étant des facteurs qui sont susceptibles d'atténuer la menace perçue des individus lorsqu'ils sont confrontés à des situations dangereuses et favoriser la négligence des mesures de protection.

## **4.2. Conclusion**

En définitive, cette étude nous apprend qu'une perception élevée du risque lié aux situations de trafic dangereuse pousse les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires. Cependant, il ne suffit pas de concevoir des mesures de prévention susceptibles

d'accroître la perception de la menace liée aux situations de trafic dangereuses (« *excès de vitesse* », « *conduire un véhicule sans permis de conduire* », « *marcher en groupe sur une route sans trottoir* ») pour amener les usagers à être plus prudents sur les routes. Encore faut-il que les destinataires de ces mesures y croient, se sentent capables de les appliquer et perçoivent les bénéfices qu'ils peuvent en tirer. Par exemple, un message de prévention de la conduite sans permis de conduire peut mettre en exergue trois types de menaces auxquelles l'individu s'expose et montrer en même temps ce qu'il gagne en passant régulièrement le permis de conduire. Pour ce qui est des menaces, le message peut souligner : 1) le risque de casser sa voiture dans des accidents du fait du manque de maîtrise de la conduite ; 2) le risque d'avoir à « négocier » avec la police chaque fois qu'on se fait interpellé; 3) le risque d'être blessé dans des accidents ou même d'en mourir parce qu'on ne sait pas conduire ou parce qu'on ne maîtrise pas les règles de la circulation. Le même message peut souligner le coût de réparation du véhicule en cas d'accident, la somme d'argent qu'on verse aux agents de sécurité pour éviter des contraventions, le coût des soins des blessures, les traumatismes psychologiques pour les proches en cas d'accident etc. Le message peut se terminer par l'évaluation de ces dépenses en montrant que le coût de la conduite sans permis de conduire est de loin supérieur au coût du permis de conduire. Enfin, conclure que l'usager de la route s'en tire gagnant en adoptant le comportement approprié.

De plus, les valeurs et pratiques culturelles qui renforcent l'attachement de l'individu à son groupe ethnique d'appartenance sont à encourager au Cameroun. En effet, nous avons trouvé que les personnes qui sont attachées à leur identité culturelle se montrent plus prudentes sur les routes et ont une perception élevée du risque lié aux situations de trafic dangereuses. Ainsi, les institutions sociales formées sur la base des affinités ethniques constituent des lieux qui peuvent servir de véritables relais de messages ciblés de prévention et qui sont susceptibles d'accroître la menace perçue du risque. Cela signifie que les leaders de tels regroupements sont des acteurs privilégiés de la prévention routière parce qu'ils jouissent auprès de leurs membres d'une légitimité qui facilite la communication des messages. Il serait intéressant d'apporter à de telles personnes un encadrement et une formation adéquate, puis leur donner des moyens nécessaires pour relayer les messages de prévention. Dans ces conditions, il est important que dès leur conception, les messages s'appuient sur les croyances, les croyances et pratiques culturelles pour espérer trouver un écho chez les destinataires. Par exemple, dans un groupe culturel où les pratiques culturelles

supposées protéger la vie sont courantes (blindages<sup>10</sup>, gris-gris, sacrifices sur les crânes des ancêtres, lavage des malheurs, etc.), il est conseillé d'éviter de concevoir et de communiquer des messages de prévention qui remettent en question ces pratiques. En contredisant ces pratiques, les messages peuvent créer une dissonance cognitive chez les destinataires et favoriser plutôt un rejet. Au contraire, il est nécessaire d'appuyer ces pratiques tout en proposant des actions susceptibles de les enrichir, lesquelles actions portent des messages de prévention à véhiculer. En procédant de cette manière, il est fort probable que ceux-ci soient acceptés et appliqués parce que les destinataires s'y reconnaissent.

Cela revient à dire que les lieux de pratique des activités culturelles et les personnes impliquées peuvent constituer des cibles privilégiés pour une sensibilisation et une communication sur les risques et les accidents. Sans remettre en question le bien-fondé de ces pratiques culturelles qui contribuent à l'équilibre psychologique des membres de la communauté, la communication sur les risques pendant ces activités culturelles peut consister par exemple à attirer l'attention des membres du groupe social concerné sur le fait que l'efficacité du pouvoir protecteur de l'activité en question n'est garantie que si les concernés fournissent personnellement des efforts pour se protéger eux-mêmes. Certains de nos résultats mettent en exergue les effets négatifs que les pratiques culturelles supposées protéger la vie peuvent avoir sur l'attitude vis-à-vis de la sécurité. Ces pratiques culturelles peuvent être valorisées et constituer un outil potentiel des campagnes de prévention routière. Cependant, il est intéressant de comprendre la signification donnée à ces pratiques culturelles par les usagers de la route afin de clarifier leur fonction sur les comportements de sécurité. Des études ultérieures s'avèrent nécessaires sur les croyances culturelles sur lesquelles reposent ces pratiques afin de pouvoir mieux appréhender leur effet sur l'attitude vis-à-vis du risque.

Nous pensons avoir apporté un éclairage sur la controverse qu'entretient la littérature sur la prévention des accidents, à propos des effets de l'expérience d'accidents sur la perception du risque et l'adoption des comportements de sécurité. Ainsi, ce n'est pas le fait d'avoir été victime/témoin d'accidents (ce sur quoi la controverse reste d'actualité) qui est important, mais le nombre et la gravité des accidents subis qui poussent les usagers de la route à sous-estimer le risque et à s'engager dans des comportements moins sécuritaires. Afin de clarifier cela, il serait intéressant dans les études ultérieures de prendre en compte le nombre et la gravité des accidents lorsqu'on envisage d'étudier l'expérience d'accidents.

---

<sup>10</sup> Le blindage est une pratique qui consiste pour une personne à se soumettre à des rituels, à des incantations, à se faire scarifier, à boire des décoctions ou à porter des gris-gris, dans le but d'être immunisée contre les attaques supposées des forces invisibles susceptibles de lui vouloir du mal.



Pour conclure sur les variables sociodémographiques, la présente étude nous apprend que les croyances fatalistes, l'expérience d'accidents et la perception du risque sont des facteurs qui permettent de mieux comprendre les comportements face aux risques et dont la prise en compte peut permettre de renforcer l'efficacité des mesures de prévention. Elle montre que les individus fatalistes, les poly-accidentés et les rescapés d'accidents graves sont des groupes potentiellement concernés par des mesures de prévention ciblées. Ces mesures devraient viser à accroître leur vulnérabilité perçue face aux risques dans l'espoir de les encourager à s'engager de manière durable dans des comportements sûrs. Des messages de prévention à tonalité dramatique peuvent susciter la peur du danger et encourager certains individus à se prémunir des accidents. Mais ce type de message nous semble inadapté pour ces catégories d'usagers de la route du fait de leur propre expérience malheureuse ou de leur conception fataliste de l'accident. Ainsi, des mesures de prévention efficaces pour une catégorie d'individus peuvent se révéler totalement inefficaces pour une autre, d'où la nécessité de les calibrer au mieux sur le fonctionnement cognitif de leurs destinataires dès leur conception et pendant leur communication.

Nous avons montré jusqu'ici que l'explication des accidents et la perception du risque sont deux voies qui éclairent la compréhension des comportements de sécurité. Nous envisageons dans l'étude 5 qui suit, d'examiner le lien qu'on peut faire entre la perception du risque et l'explication des accidents.

## **Chapitre 10 : Lien entre perception du risque, explications causales et comportements de sécurité (Etude 5)**

---

### **Introduction**

Depuis les travaux de Heider (1944) qui souligne que la perception sociale contient en elle des éléments qui peuvent permettre de comprendre les attributions causales, la recherche s'est considérablement développée sur ces deux notions. Selon Kouabenan (2006a), la richesse des données accumulées sur la perception du risque et sur les attributions causales amène les chercheurs à les présenter séparément. Kouabenan souligne que ces processus sont pourtant complémentaires du fait qu'ils constituent deux facettes d'une même réalité et s'appuient sur les croyances et les représentations (Kouabenan, 2006a). L'étude que nous présentons dans ce chapitre a pour but d'évaluer le lien entre la perception du risque et l'explication des accidents, en vue de comprendre davantage les comportements des Camerounais sur les routes.

### **1. Problématique et hypothèses de l'étude 5**

#### **1.1. Problématique**

Les premières études de la présente thèse permettent d'apprécier la contribution de la perception du risque et des explications causales, à la compréhension des comportements de sécurité. La perception du risque précède l'explication de l'accident, mais on ne peut envisager les deux processus séparément. En effet, « *si deux évènements sont similaires, ou proches l'un de l'autre, l'un peut être perçu comme la cause de l'autre* » (Heider, 1944, p.362). Partant de là, la psychologie naïve propose l'idée d'une influence mutuelle entre la perception qu'on a d'un objet et l'attribution à cet objet des dommages qui peuvent survenir dans une situation dans laquelle l'objet en question peut se retrouver. Heider illustre ce lien par deux exemples parlants : 1) la perception de certains élèves comme étant impopulaires par leurs camarades explique l'attribution des mauvaises performances de la classe à ces élèves ; 2) la perception de l'apparence physique d'une personne comme étant « quelqu'un qui a la tête d'un criminel » peut facilement expliquer l'attribution d'un crime à cette personne parce qu'« *il ressemble à quelqu'un qui aurait pu commettre ce crime* » (Heider,

1944, p.362). Selon Heider, les processus attributionnels trouvent leur source dans la perception des objets avec lesquelles ils interagissent pour orienter les attitudes et les comportements.

A la suite de Heider, le lien entre la perception du risque et l'explication des accidents, n'est expliciter qu'indirectement dans la littérature sur les attributions causales ou par très peu d'études empiriques (Sisco, 2010). Mais on peut retrouver l'idée d'une interaction entre la perception et les processus attributionnels dans quelques études récentes, même si elles poursuivent des buts différents. Par exemple, Kimhi, Canetti-Nisim et Hirschberger (2009) montrent que les Palestiniens perçoivent le conflit israélo-palestinien comme étant un choc de civilisation dans lequel le terrorisme et la moralité douteuse de l'ennemie sont imbriqués. Cette étude montre que le fait de percevoir le terrorisme comme étant un choc de civilisation favorise chez les Palestiniens, des explications causales externes au perpéteur (Palestinien) d'un acte terroriste et les pousse à moins dénoncer l'acte. Certes, on peut y voir un effet de la similitude perçue entre l'analyste et le perpéteur de l'acte terroriste qui conduit à des explications causales défensives (Shaw & McMartin, 1977 ; Kouabenan, 2001 ; Mbaye, 2009), mais il n'en demeure pas moins que la perception de l'acte terroriste comme un choc de civilisation peut expliquer également cette réaction défensive. Dans l'étude de Kimhi et al. (2009), la saillance du terrorisme comme étant un élément du choc de civilisation fait du perpéteur une victime. Cela favorise une sous-estimation de sa responsabilité causale et met en exergue le choc de civilisation comme étant la cause première de l'acte terroriste. L'explication qui déresponsabilise l'auteur de l'acte terroriste est orientée par la perception de ce dernier comme étant une victime du choc de civilisation ; ce qui conduit à une faible dénonciation de son acte.

Une autre étude (Senior & Marteau, 2007) montre que lorsque les personnes qui ont une prédisposition héréditaire à l'infarctus du myocarde perçoivent cette maladie comme étant d'origine génétique, elles considèrent la médicalisation comme étant une stratégie de prévention moins efficace tandis que celles qui estiment que cette maladie a des causes comportementales vont accréder une intervention diététique comme étant une stratégie de prévention efficace et s'y engager volontiers. On peut remarquer ici que l'adhésion à une mesure de prévention est dictée par son efficacité perçue. De plus, cette adhésion repose sur la pertinence perçue de la cause de la maladie, relayant ainsi l'idée fondamentale de l'approche de l'explication naïve de l'accident (Kouabenan, 1999). Il est intéressant de noter dans cette étude (Senior & Marteau, 2007), que la cause perçue de la maladie affecte la perception de l'individu et son comportement vis-à-vis des mesures de prévention. Dans les deux études

citées (Kimhi et al., 2009 ; Senior & Marteau, 2006), la perception est en interaction avec l'attribution causale.

Ces illustrations montrent que la saillance perçue d'un objet dans un contexte, peut induire une attribution des causes d'un dommage qui adviendrait dans ce contexte, à l'objet en question. En suivant ce raisonnement, la perception d'une situation de trafic comme étant risquée prendrait en compte les différents éléments imbriqués dans la situation dangereuse (le conducteur, le véhicule, la route, les piétons, etc.), chaque élément ayant une saillance particulière. Ainsi, lorsqu'il faut expliquer un accident, l'individu sera davantage porté à indexer l'élément de la situation qui lui semble le plus saillant. Par exemple, le fait d'expliquer un accident par le comportement du conducteur peut être dû au fait que celui-ci est un élément saillant de la situation de trafic. Ces études nous suggèrent que les explications causales fournies pour les accidents routiers au Cameroun peuvent être orientées par la perception du risque liée aux situations de trafic dangereuses. Cela revient à dire que la perception du risque peut affecter l'explication que l'on donne à un accident. En d'autres termes, l'explication de l'accident peut jouer un rôle médiateur de l'effet de la perception du risque sur le comportement face au risque. En outre, il est tout à fait envisageable que les deux processus psychologiques interagissent sur les comportements de sécurité. Par conséquent, dans un premier temps, il serait intéressant d'analyser l'interaction entre la perception du risque et l'explication des accidents. Dans un second temps, nous nous proposons de savoir si l'explication des accidents médiatise l'effet de la perception du risque sur les comportements de sécurité.

Par ailleurs, « *la propriété qui fait qu'une personne soit similaire à un crime ou à un acte à nos yeux peut être créée par l'expérience : nous savons qu'il a déjà commis un tel acte avant* » (Heider, 1944, p.363). Cela signifie que l'expérience d'une situation dans laquelle un objet a été identifié comme étant la cause d'un dommage, fait de cet objet une cause privilégiée d'un dommage futur. Ainsi, l'explication des accidents par le comportement des conducteurs peut être dû au fait que ceux-ci se sont révélés aux yeux des analystes par le passé, comme étant des perpétrateurs des accidents. Il serait alors intéressant de savoir si l'expérience d'accidents affecte l'interaction entre la perception du risque et l'explication des accidents.

## 1.2. Hypothèses

En suivant le raisonnement qui précède, nous faisons l'hypothèse d'une corrélation entre le risque perçu et les explications causales. Notamment, nous nous attendons à une corrélation positive entre le risque perçu et les explications causales internes aux conducteurs. En effet, les quatre premières études de la présente thèse montrent une tendance générale à souligner le rôle causal des conducteurs dans la survenue des accidents. Par contre, nous nous attendons à une corrélation négative entre le risque perçu et les explications causales externes. En d'autres termes, plus les participants auront tendance à percevoir les situations de trafic dangereuses comme étant risquées, moins ils vont expliquer les accidents par des causes externes aux conducteurs et aux piétons (H1). Nous envisageons également une interaction entre le risque perçu et les explications causales. Nous nous attendons à ce que les comportements soient d'autant plus sécuritaires que les participants ont une perception élevée du risque et expliquent les accidents par les comportements des conducteurs (H2). Par contre, nous nous attendons à ce que les comportements soient d'autant moins sécuritaires que les participants ont une faible perception du risque et expliquent les accidents par des facteurs externes aux conducteurs et aux piétons (H3). En outre, nous envisageons une médiation de l'effet du risque perçu sur les comportements de sécurité par les explications causales (H4). Enfin, nous faisons l'hypothèse que les comportements seront d'autant moins sécuritaires que les participants ont une faible perception du risque, fournissent des explications causales externes et ont subi plusieurs accidents ou des accidents graves (H5). Toutes ces hypothèses se fondent sur l'idée que les usagers de la route sont susceptibles d'adopter des comportements sécuritaires lorsqu'ils se sentent menacés par les situations de trafic à risque et expliquent les accidents par les comportements des conducteurs. En effet, il n'est plus à démontrer qu'une perception appropriée du risque favorise des comportements sécuritaires. De plus, expliquer les accidents par le comportement des conducteurs semble rassurer les usagers de la route et peut les encourager à s'engager à être prudents. Cela revient à dire que le fait de souligner le comportement des conducteurs comme la cause principale des accidents donne l'espoir à l'analyste qu'on peut facilement modifier ce comportement. Ainsi, ce dernier se rassure de ne pas pouvoir subir des accidents sans qu'on ne puisse rien faire.

## **2. Méthodologie.**

La présente étude 5 utilise le même matériel, la même procédure et les mêmes données que dans les études 2 et 4. La différence, c'est qu'elle se focalise sur quatre variables à savoir le risque perçu, l'explication des accidents, les comportements de sécurité et l'expérience d'accidents.

## **3. Résultats.**

Afin de vérifier les liens entre la perception du risque et l'explication des accidents, les données sont soumises à une analyse de corrélations. Pour vérifier les hypothèses de médiation, nous conduisons des analyses de régression. Enfin, s'agissant de la vérification des hypothèses d'interaction, nous conduisons une analyse de la variance (ANOVA) à partir des données dichotomisées de la perception du risque et des explications causales.

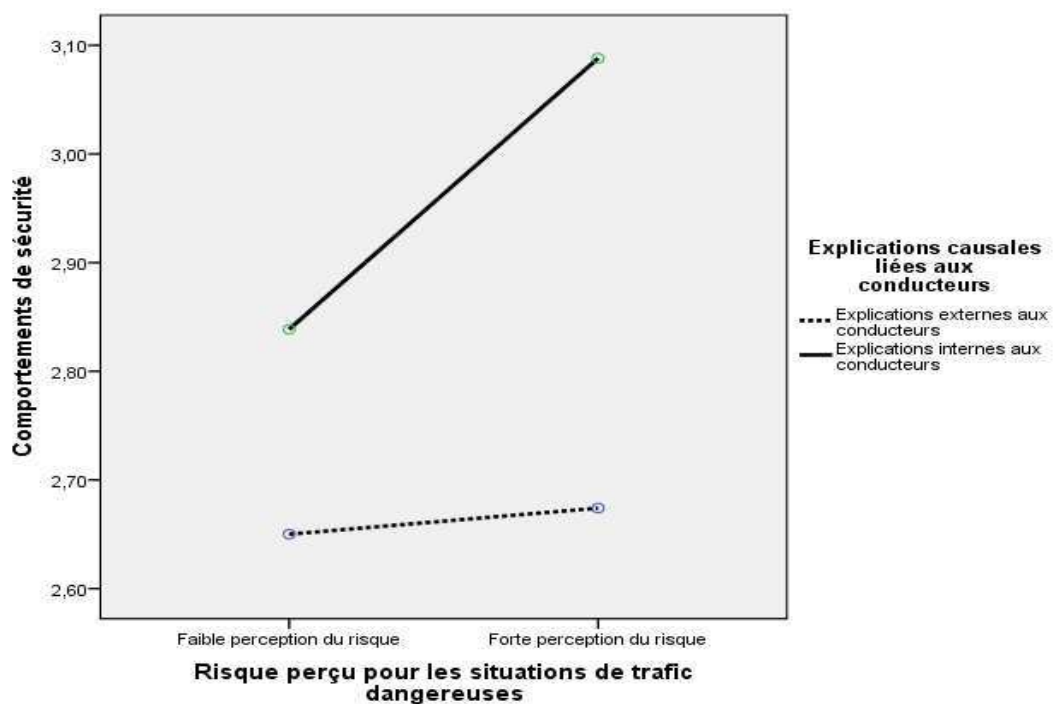
### **3.1. Corrélation entre perception du risque et explications causales**

L'analyse des corrélations révèle que la perception du risque est corrélée avec les explications causales. Notamment, le risque perçu est positivement lié aux explications causales internes aux conducteurs,  $r(519) = .11, p < .05$  et négativement lié aux explications causales externes,  $r(520) = -.31, p < .01$ . Ces résultats montrent conformément à nos attentes (H1) que plus les situations de trafic sont jugées risquées, plus les comportements des conducteurs sont incriminés et moins le rôle des causes externes est jugé important dans la survenue des accidents.

### **3.2. Variabilité des comportements de sécurité en fonction de la perception du risque et des explications causales**

Nous vérifions ici les hypothèses d'interaction entre le risque perçu et les explications causales. Deux hypothèses sont à vérifier ici. La première stipule que les comportements sont d'autant plus sécuritaires que le risque perçu est élevé et que les explications causales sont internes aux conducteurs. Une ANOVA opérée sur les données nous indique un effet d'interaction significatif entre le risque perçu et les explications causales liées aux conducteurs. En effet, les comportements varient chez les participants qui expliquent les

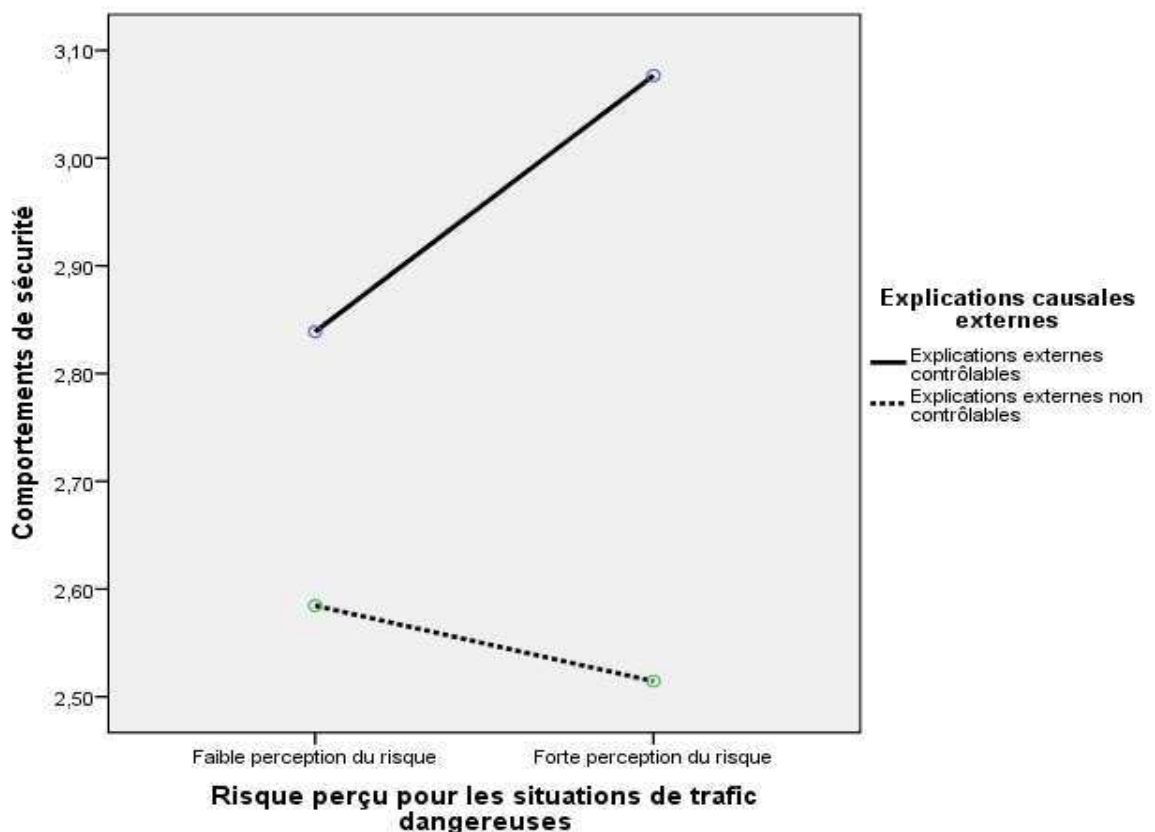
accidents par des causes liées aux conducteurs selon que ces derniers ont une faible ou une forte perception du risque,  $F(1, 499) = 6.20, p = .013, \eta^2 = .012$ . Notamment, lorsqu'ils ont une faible perception du risque, les comportements sont plus sécuritaires ( $M = 2.84$ ) chez les participants qui fournissent des explications causales internes aux conducteurs qu'ils ne le sont ( $M = 2.65$ ) chez ceux qui expliquent les accidents par des causes externes aux conducteurs. Lorsqu'ils ont une forte perception du risque, les comportements sont encore plus sécuritaires ( $M = 3.09$ ) chez les participants qui font des explications causales internes aux conducteurs qu'ils ne le sont chez ceux qui fournissent des explications externes. On peut également remarquer que les comportements sont moins sécuritaires chez les participants qui fournissent des explications causales externes aux conducteurs, quelle que soit leur perception du risque (voir figure 20). Ainsi, conformément à nos attentes (H2), les comportements sont d'autant plus sécuritaires que le risque perçu est élevé et que les explications causales sont internes aux conducteurs.



**Figure 20 : Effet d'interaction entre le risque perçu et les explications causales liées aux conducteurs**

Une deuxième ANOVA opérée sur les données indique un effet d'interaction significatif entre le risque perçu et les explications causales externes. Notamment, les comportements de sécurité varient chez les participants qui expliquent les accidents par des

causes externes contrôlables et ceux qui les expliquent par des causes externes non contrôlables selon qu'ils ont une forte ou une faible perception du risque,  $F(1, 500) = 10.19, p = .001, \eta^2 = .020$ . En effet, lorsqu'ils ont une faible perception du risque, les participants qui expliquent les accidents par des causes externes contrôlables présentent des comportements plus sécuritaires ( $M = 2.83$ ) que ceux qui les expliquent par des causes externes non contrôlables ( $M = 2.58$ ). Lorsqu'ils ont une forte perception du risque, les comportements des participants qui expliquent les accidents par des causes externes contrôlables sont plus sécuritaires ( $M = 3.07$ ) tandis que ceux des participants qui fournissent des explications externes non contrôlables sont moins sécuritaires ( $M = 2.51$ ). Contrairement à nos attentes (H3), on s'aperçoit plutôt que les comportements sont d'autant plus insécuritaires que le risque perçu est élevé et que les explications causales sont externes non contrôlables tandis qu'ils sont d'autant plus sécuritaires que le risque perçu est élevé et les explications causales sont externes contrôlables (voir figure 21).



**Figure 21 : Effet d'interaction entre le risque perçu et les explications causales externes**

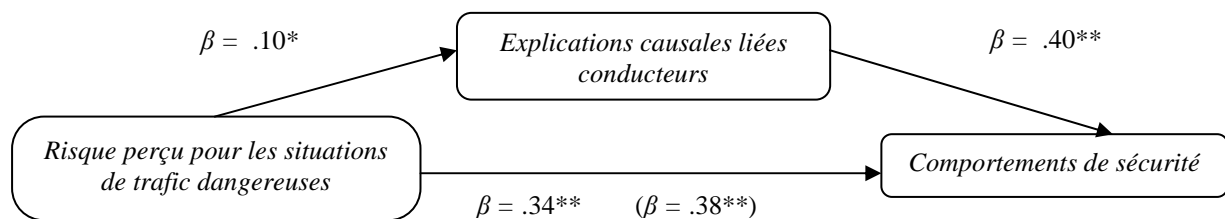
Ces résultats nous montrent que l'explication des accidents interagit sur les comportements de sécurité avec la perception du risque. Nous allons voir dans le paragraphe



qui suit si l'explication des accidents médiatise l'effet de la perception du risque sur les comportements de sécurité.

### 3.3. Médiation de l'effet du risque perçu par les explications causales

Nous examinons les hypothèses de médiation de l'effet du risque perçu sur les comportements de sécurité par les deux dimensions des explications causales à savoir les explications causales internes aux conducteurs et les explications causales externes. Les analyses de régression multiples suivant l'approche de Baron et Kenny (1986) indiquent une médiation partielle. Notamment, le risque perçu prédit des explications causales internes aux conducteurs,  $t(517) = 2.51$ ,  $\beta = .10$ ,  $p = .012$ ,  $SE = .040$ ,  $R^2 = .012$  et des comportements sécuritaires,  $t(519) = 8.12$ ,  $\beta = .38$ ,  $p < .001$ ,  $SE = .047$ ,  $R^2 = .113$ . En outre, les explications causales liées aux conducteurs prédisent des comportements sécuritaires,  $t(515) = 8.49$ ,  $\beta = .40$ ,  $p < .001$ ,  $SE = .048$ ,  $R^2 = .133$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales liées aux conducteurs, l'effet du risque perçu sur les comportements de sécurité reste significatif, mais diminue,  $t(515) = 7.64$ ,  $\beta = .34$ ,  $p < .001$ ,  $SE = .045$ ,  $R^2 = .222$ . D'après le test de Sobel, l'effet du risque perçu diminue mais, ne disparaît pas lorsqu'on contrôle les explications causales liées aux conducteurs (Sobel = 2.45,  $p = .014$ ) ; ce qui indique une médiation partielle de l'effet du risque perçu sur les comportements de sécurité par les explications causales liées aux conducteurs, conformément à nos attentes (H4). Cette médiation partielle est en accord avec les résultats des études 2 et 4 et montre que malgré la médiation d'une partie de l'effet du risque perçu par les explications causales liées aux conducteurs, ce facteur à lui tout seul reste déterminant dans les comportements de sécurité (voir figure 22).

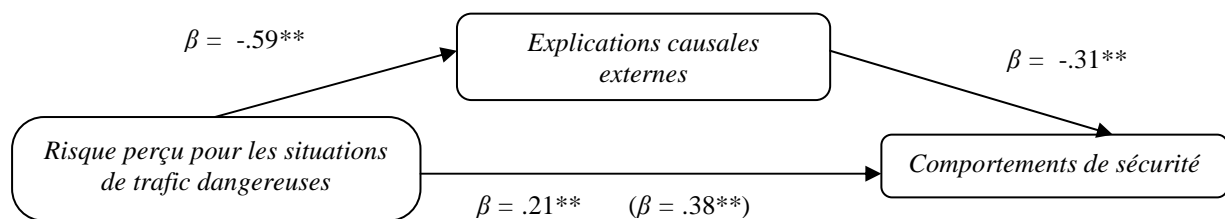


\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$

**Figure 22 : Médiation de l'effet du risque perçu par les explications causales liées aux conducteurs**

La première série d'analyses de régression a montré le rôle médiateur des explications causales internes aux conducteurs. Nous conduisons ensuite une deuxième série d'analyses de

régression en vue d'examiner le rôle médiateur des explications causales externes. On note que le risque perçu prédit des explications causales externes contrôlables,  $t(518) = 7.49$ ,  $\beta = -.59$ ,  $p < .001$ ,  $SE = .080$ ,  $R^2 = .090$  et des comportements sécuritaires,  $t(519) = 8.12$ ,  $\beta = .38$ ,  $p < .001$ ,  $SE = .047$ ,  $R^2 = .113$ . En outre les explications causales externes prédisent des comportements moins sécuritaires,  $t(518) = 13.94$ ,  $\beta = -.31$ ,  $p < .001$ ,  $SE = .022$ ,  $R^2 = .270$ . Lorsqu'on contrôle les explications causales externes, l'effet du risque perçu sur les comportements de sécurité reste significatif, mais diminue,  $t(516) = 4.89$ ,  $\beta = .21$ ,  $p < .001$ ,  $SE = .044$ ,  $R^2 = .300$ . L'effet du risque perçu sur les comportements de sécurité reste significatif lorsqu'on contrôle les explications causales externes, mais le test de Sobel indique qu'il diminue (Sobel = 6.32,  $p < .001$ ). Par conséquent, conformément à nos attentes (H4), les explications causales externes médient partiellement l'effet du risque perçu sur les comportements de sécurité (voir figure 23).



\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$

**Figure 23 : Médiation de l'effet du risque perçu par les explications causales externes**

### **3.4. Variabilité des comportements de sécurité en fonction de la perception des risques, des explications causales et de l'expérience d'accidents**

Nous nous proposons ici de savoir si l'expérience d'accidents peut renforcer l'effet de la perception du risque et des explications causales sur les comportements de sécurité. Une série d'ANOVA réalisées sur les données ne montre aucune interaction significative entre le risque perçu, les explications causales et les différentes dimensions de l'expérience d'accidents. On observe une reproduction des effets principaux du risque perçu, des explications causales, du nombre et de la gravité des accidents vécus, mais aussi un effet d'interaction entre le risque perçu et les explications causales présenté plus haut dans la présente étude.

## **4. Discussion et conclusion de l'étude 5**

### **4.1. Discussion**

Le but de la présente étude était de comprendre le rôle que peut jouer la perception du risque dans les processus attributionnels et de savoir si l'expérience d'accidents peut renforcer l'effet conjoint de la perception du risque et des explications causales sur les comportements de sécurité. Les résultats obtenus sont fort édifiants et montrent un lien significatif entre le risque perçu et les explications causales des accidents. Notamment, plus le risque perçu pour les situations de trafic dangereuses est élevé, plus les participants expliquent les accidents par des causes internes aux conducteurs et sous-estiment le rôle causal des facteurs externes. Ce résultat va dans le sens de l'hypothèse de Heider (1944) qui suggère que l'attribution de la causalité d'un dommage à un facteur est orientée par la saillance perçue de celui-ci dans la situation ayant provoqué le dommage. Cela revient à dire que la tendance pour les participants à attribuer les accidents aux conducteurs à mesure qu'ils ont une forte perception du risque, peut s'expliquer par le fait que les conducteurs constituent un élément saillant dans les situations à risque. Ainsi, à l'évocation d'une situation de trafic dangereuse, l'individu associe automatiquement le conducteur, perçu comme étant l'élément de la situation qui contribue le plus à la survenue de l'accident.

Dans l'étude 2, nous avons noté que l'explication des accidents par des causes internes aux conducteurs (excès de vitesse) ou par des causes externes contrôlables (mauvais état des routes) favorise l'adoption des comportements sécuritaires tandis que l'explication par des causes externes non contrôlables (destin, malédiction, etc.) suscite des comportements moins sécuritaires. L'étude 4 montre qu'une perception élevée du risque conduit à des comportements sécuritaires et qu'une faible perception est à l'origine des comportements moins sécuritaires. Dans la présente étude 5, nous observons que les usagers de la route sont susceptibles d'être d'autant plus prudents qu'ils ont une perception élevée du risque et expliquent les accidents par les comportements des conducteurs ou par des causes externes contrôlables. Ce résultat conforte l'idée que lorsque l'individu se sent menacé par une situation, il va avoir tendance à attribuer le dommage susceptible d'être provoquée par cette situation, à un élément de la situation sur lequel on peut exercer un contrôle. Désigner un élément de la situation sur lequel on peut exercer un contrôle, traduit une tendance à l'évitement du préjudice, mais peut aussi être expliqué par un besoin de contrôle. Dans notre cas, cela signifie que les participants ont tendance à souligner le comportement des

conducteurs pour expliquer les accidents, parce celui-ci peut être modifié. Ainsi, ils ont le sentiment de ne pas subir les accidents sans rien faire ; ce qui les encourage à s'engager dans des comportements sécuritaires.

Par contre, lorsqu'ils ont une perception élevée du risque et expliquent les accidents par des causes externes non contrôlables (malédiction, destin, colère des ancêtres, etc.), les participants adoptent plutôt des comportements moins sécuritaires. Ce résultat apporte un éclairage significatif sur le lien entre la perception du risque et les comportements de protection et montre la place déterminante des explications causales dans ce lien. En effet, en citant Van der Pligt (1996), Kouabenan (2006b) souligne que « *quoique fort plausible, les résultats sur le lien entre perception des risques et comportements d'autoprotection sont plutôt mitigés. Certaines études concluent à une influence positive de la perception du risque sur le comportement de protection quand d'autres concluent à une relation négative entre perception des risques et comportement* » (p.263). L'étude 4 et la présente étude 5 montrent qu'effectivement le risque perçu influence positivement les comportements de sécurité. La présente étude 5 tente d'expliquer pourquoi certaines études trouvent une relation négative entre la perception du risque et les comportements de protection. Il apparaît qu'avoir une forte perception du risque favorise des comportements de protection, cela étant renforcé par le fait que l'individu explique les accidents par des causes internes aux conducteurs (excès de vitesse, dépassements dangereux, impatience des conducteurs, etc.) ou par des causes externes contrôlables (étroitesse des routes, mauvais fonctionnement des feux, cassis ou dos d'âne). On se rappelle que dans l'étude 3, nous avons observé que l'individu qui privilégie le rôle causal d'une cible pour expliquer les accidents, a également tendance à être favorable pour des mesures de prévention orientées vers la cible en question. Cette tendance à être favorable pour des mesures de prévention orientées sur vers un facteur sensé être la cause des accidents, exprime le sentiment de contrôle que l'individu a vis-à-vis des situations à risque et ses attentes de succès des mesures en question. Ainsi, l'individu explique les accidents par des causes internes aux conducteurs ou par des causes externes contrôlables, parce qu'il estime qu'en modifiant les comportements des conducteurs par des mesures formatives ou punitives, en réduisant la corruption dans le secteur des transports, en améliorant les routes et l'état des véhicules, on peut réduire le nombre d'accidents. Cette interprétation suggère que la perception du risque est susceptible d'affecter positivement les comportements de protection si l'individu a un sentiment de contrôle et des attentes de succès élevées vis-à-vis des mesures de prévention. Cela corrobore le modèle du processus d'adoption du comportement de santé fondé sur les attentes et la pertinence des résultats, issu de la théorie sociale cognitive

(Bandura, 1977). Ce modèle montre que les attentes de résultats et les attentes d'auto-efficacité constituent des éléments critiques dans le processus d'adoption des comportements sûrs (Bandura, 1997).

Par ailleurs, on note que lorsque les participants ont une perception élevée du risque et expliquent les accidents par des causes externes non contrôlables (malédiction, destin, etc.), ils présentent des comportements moins sécuritaires. Ce résultat explique judicieusement les effets négatifs de la perception du risque sur les comportements de sécurité. Cela revient à dire que lorsqu'un individu connaît le risque et se sent menacé par celui-ci, mais ne voit pas ce qu'il peut faire pour éviter de le subir, il se résigne et prend très peu de précautions. Ce résultat conforte la conclusion de van der Pligt (1996) cité par Kouabenan (2006a) qui, après une revue de questions, conclut qu'« *un grand nombre de résultats montrent qu'un sens accru du risque, couplé avec une faible attente de succès pour gérer le risque, peut provoquer une réaction d'impuissance et faire décroître les intentions de se comporter de manière adaptée* » (p.264). Ainsi, une perception élevée du risque ne suffit pas pour pousser l'individu à faire attention, encore faut-il perçoive ce risque comme étant évitable et se sente capable de l'éviter.

Enfin, les résultats de l'étude que nous présentons dans ce chapitre 10, montrent que les explications causales médiatisent partiellement l'effet de la perception du risque sur les comportements de sécurité. Notamment, bien que les explications causales soient susceptibles d'affecter l'effet que la perception du risque peut avoir sur les comportements de sécurité, elles n'occulent pas complètement les bienfaits d'une forte perception du risque sur les comportements de sécurité. Cela montre que la perception du risque est un facteur déterminant des comportements de sécurité, malgré le fait qu'une partie de cet effet peut être dilué par l'explication des accidents. Par conséquent, étudier la perception du risque chez les usagers de la route est bien, mais comprendre comment ils expliquent les accidents est encore mieux, car cela permet de comprendre pourquoi une personne qui connaît un risque finit par le prendre tout de même.

## **4.2. Conclusion**

La présente étude nous apprend que les explications causales constituent un facteur critique qui affecte l'effet de la perception du risque sur les comportements de sécurité. Ainsi, si indépendamment des explications causales, la perception du risque favorise des comportements sûrs, une forte perception du risque couplée à des explications causales

fatalistes induit plutôt des comportements moins sécuritaires. Par conséquent, afin d'aider à rendre efficaces les mesures de prévention, il est nécessaire de les concevoir en tenant compte de la perception que leurs destinataires ont du risque et des explications qu'ils fournissent pour les accidents. Pour en tenir compte, il faut déjà les connaître. Leur connaissance peut permettre de concevoir des mesures de prévention ciblées pour les personnes qui ont une tendance à fournir des explications causales fatalistes. Sachant que les personnes qui ont subi plusieurs accidents ou des accidents graves constituent un groupe d'utilisateurs de la route qui tend à fournir des explications causales fatalistes, il peut être intéressant de leur adresser des mesures de prévention qui visent non seulement à relever leur connaissance des risques, mais aussi et surtout à accroître leur sentiment de contrôle sur les risques. Ces mesures devraient être conçues de manière à ce que leurs destinataires les perçoivent comme étant crédibles. Ainsi, il est important de les associer à leur conception et de tenir compte de leurs difficultés à les appliquer.

## Discussion générale

---

Nous sommes partis du constat selon lequel, les mesures de prévention déployées au Cameroun, peinent à réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation. Afin de comprendre pourquoi les usagers de la route n'adhèrent pas aux mesures de prévention, nous nous sommes proposés de comprendre leurs comportements sur les routes. A cet effet, nous nous sommes inspirés de l'idée que les représentations et les croyances peuvent éclairer les comportements individuels. A partir de cette idée, nous avons postulé que la perception que les camerounais ont du risque, l'explication qu'ils fournissent pour les accidents et leurs croyances sont des facteurs qui peuvent permettre de cerner leurs comportements sur les routes. Nous avons réalisé cinq études empiriques et avons obtenu des résultats qui confortent notre thèse.

L'analyse de comptes-rendus d'accidents réels révèlent que ceux-ci se produisent en majorité dans de bonnes conditions de conduite (beau temps, ligne droite, chaussée sèche, en dehors d'une intersection, en plein jour, etc.). Ce résultat a déjà été trouvé dans des travaux antérieurs (Kouabenan, 1996a, Kouabenan & Guyot, 2004) et corrobore la théorie de l'homéostasie du risque (Wilde, 1982). Cela signifie que l'attention des conducteurs baisse lorsqu'ils se retrouvent dans de bonnes conditions de conduite et c'est très souvent à ces moments qu'ils se font surprendre par le danger auquel ils ne réagissent que tardivement. Ces résultats suggèrent que l'amélioration des conditions de conduite n'est pas nécessairement une « assurance tout risque » et qu'il est nécessaire que cela soit accompagné par des actions de prévention centrées sur la transformation des représentations et des croyances.

S'agissant des croyances justement, lorsque les conducteurs sont invités à expliquer un accident dans lequel ils sont impliqués, l'analyse des comptes-rendus révèlent que dans leur ensemble, ces derniers mentionnent prioritairement les comportements des autres conducteurs et ignorent leur propre rôle causal. Le fait pour une victime d'expliquer l'accident dans lequel elle est impliquée, par des causes qui lui sont externes en sous-estimant son propre rôle causal, constitue une réaction défensive. Ces réactions défensives ne concernent pas que les conducteurs. En effet, dans l'étude 3, lorsque les participants (piétons et conducteurs) sont invités à expliquer un accident qu'ils sont susceptibles de subir eux-mêmes, on retrouve de nouveau des réactions défensives. Ces réactions sont accentuées lorsque les participants s'identifient à la victime et que l'accident est grave. De telles réactions défensives ont été trouvées dans plusieurs travaux (Shaver, 1970 ; Shaw & McMartin, 1977 ; Kouabenan et al.,

2001). Shaw et McMartin (1977) expliquent cela par la tendance à l'évitement du blâme et par la volonté de protéger l'estime de soi et celui de son groupe d'appartenance. Ainsi, on peut comprendre que lors des auditions des victimes d'accidents, les conducteurs aient davantage tendance à mentionner le comportement des autres conducteurs pour expliquer l'accident. En cherchant à se rejeter la faute pour éviter d'être blâmé, les conducteurs reconnaissent implicitement que leurs comportements constituent la première cause des accidents de la route au Cameroun. Ils s'accordent d'ailleurs avec les agents de sécurité pour dire que l'état de la route, l'état des véhicules et les comportements des piétons ne sont que des causes secondaires dans la survenue des accidents sur les routes camerounaises.

Ce qui est important à souligner ici, c'est que la présente thèse montre que le fait d'admettre que les comportements des conducteurs constituent la première cause des accidents au Cameroun (explications internes aux conducteurs), encourage les usagers de la route tout-venant, à déclarer vouloir s'engager davantage dans des comportements sécuritaires (étude 2). Ainsi, une explication des accidents par des causes objectivement contrôlables pousse l'individu à adopter des comportements appropriés pour les prévenir. Le fait d'expliquer les accidents se présente ainsi comme un moyen de susciter des comportements sécuritaires chez les usagers de la route.

Cependant, nos résultats montrent qu'au Cameroun, les usagers de la route ont tendance à fournir des explications causales entachées de biais d'origines diverses. La première source de biais, ce sont les croyances fatalistes qui les poussent à expliquer les accidents routiers par des forces invisibles (envoutement, malchance, destin, esprits maléfiques sur les tronçons de route, etc.). Cette manière d'expliquer les accidents conduit malheureusement à des comportements moins sécuritaires. Cette tendance pour des personnes fatalistes à expliquer les accidents par des causes externes non contrôlables est retrouvée dans d'autres travaux (Kouabenan, 1998 ; Peltzer & Renner, 2003) et montre que le fatalisme est une croyance qui peut encourager les Camerounais à prendre des risques sur les routes. En effet, du fait que les personnes fatalistes expriment une absence totale de contrôle sur les événements malheureux, elles semblent ne pas trouver l'intérêt de prendre des précautions pour éviter un accident qui d'après eux, finira par arriver quoi qu'on fasse. Malheureusement, nous notons dans nos études que les opérateurs économiques du secteur des transports, les musulmans et les personnes qui ont un niveau d'éducation bas se distinguent par une conception fataliste de la causalité des accidents et par une tendance à adopter des comportements moins sécuritaires. On sait que le recours aux croyances permet de combler les lacunes dans les connaissances sur la situation accidentelle, caractérisée par la complexité et l'incertitude (Kouabenan, 2007).



On comprend dès lors pourquoi les personnes qui ont un niveau d'éducation bas ont tendance à être fatalistes. On peut aussi comprendre que les musulmans se montrent fatalistes à cause de l'important poids des dogmes de l'islam, qui enseignent que l'homme n'est qu'un instrument de Dieu qui contrôle tout ce qui lui arrive en bien ou en mal. Mais le cas des opérateurs économiques du secteur des transports reste intrigant et inquiétant d'autant plus que ces derniers constituent un groupe d'acteurs incontournables dans la prévention routière.

Outre le fatalisme, la tendance pour les participants de nos études à surestimer leurs capacités à affronter le danger sur les routes sans en être inquiétés est une autre source critique de biais observé dans l'explication des accidents. Notamment, nos résultats montrent que les usagers de la route qui ont de fortes croyances en leurs capacités à faire face aux situations de trafic dangereuses, estiment que les accidents sont dûs à la malédiction, au destin, à l'envoûtement, etc. Ce qui est intéressant ici, c'est que le contrôle perçu en tant qu'une source de biais, repose sur d'autres facteurs plus importants et qui sont les vraies sources du contrôle. En effet, le contrôle dont il est question n'est pas le contrôle perçu que l'individu exerce lui-même et directement sur les situations dangereuses, mais un contrôle exercé par Dieu ou par des pratiques culturelles qui sont supposées protéger la vie des membres de la communauté. Cela se traduit dans nos résultats qui montrent que les croyances au contrôle divin sur les situations dangereuses et les croyances aux pratiques culturelles supposées protéger la vie (lavage des malheurs, recours aux gris-gris, sacrifices sur les crânes des ancêtres, etc.) favorisent la tendance à surestimer ses capacités de contrôle. Ces résultats confortent la notion de croyances de contrôle socio-instrumentale proposée par Spector et al. (2004), à propos du contrôle perçu dans les sociétés collectivistes. Pour Spector et ses collaborateurs, il est important de distinguer le contrôle perçu dans les sociétés individualistes de celui des sociétés collectivistes. Dans les sociétés individualistes, chacun s'occupe de soi et des membres de sa famille proche et assume la responsabilité de ce qui lui arrive. Par contre, dans les sociétés collectivistes, l'individu est confié dès sa naissance à un groupe social qui continue à le protéger toute la vie et lui apporte tout le soutien nécessaire en cas de besoin, sans en attendre quoi que ce soit en retour. Par exemple, cela se traduit au Cameroun par des cérémonies communautaires de « voir bébé » qu'on retrouve surtout chez les Bantous des grassfields. Ces cérémonies sont de véritables rituels par lesquels l'individu est confié dès la naissance, à la communauté qui prend la responsabilité de son devenir. Pendant toute la vie de ce dernier, la communauté lui enseigne les notions du bien et du mal, lui indique comment il doit se comporter dans diverses situations, s'approprie ses malheurs, lui accorde toute la protection et du soutien dans des moments difficiles. Ainsi, au Cameroun comme dans les

autres sociétés collectivistes, les personnes qui ont de fortes croyances aux pratiques accréditées par la communauté comme étant des moyens de protection sont susceptibles de se sentir en harmonie avec le groupe culturel dont elles jouissent depuis toujours. C'est probablement ce sentiment d'harmonie qui favorise une assurance et la tendance observée, à surestimer leurs capacités face aux dangers. Bien que le fait de se sentir protégé par son groupe d'appartenance peut reconforter l'individu lorsqu'il est frappé par un malheur et l'aider à se remettre du traumatisme qui en résulte, il apparaît qu'un excès est préjudiciable pour les comportements de sécurité routière.

Cependant, les croyances culturelles n'ont pas qu'un effet négatif sur l'explication des accidents et sur les comportements de sécurité routière. Un des résultats novateurs de la présente thèse révèle que les participants qui ont de fortes croyances à des valeurs qui portent sur l'identité culturelle (la langue, les regroupements sur la base de l'affinité ethnique, etc.) ont tendance à expliquer les accidents par des causes externes contrôlables (état des routes) et adoptent des comportements davantage sécuritaires. Cela montre comment un fort sentiment d'appartenance au groupe culturel peut persuader l'individu de s'engager dans des comportements de protection. En l'occurrence, la communauté exerce sur ce dernier une pression qui l'amène à adopter des comportements qui garantissent la survie du groupe culturel d'appartenance auquel il se sent lié. En effet, le malheur de l'individu frappe également le groupe qui protège ce dernier depuis toujours sans contrepartie, et lui apporte tout le soutien nécessaire à tout moment. La contrepartie implicite de la protection et du soutien dont l'individu bénéficie depuis toujours de la communauté serait de se comporter de manière à ne pas faire subir un malheur au groupe, c'est-à-dire de manière à ne pas en subir soi-même.

De même que le groupe social exerce pour le compte de l'individu un contrôle sur les situations dangereuses auxquelles il peut être confronté, Dieu se révèle comme étant un autre instrument de contrôle du danger pour l'individu. C'est en effet ce que montre le résultat selon lequel, les personnes qui ont de fortes croyances au contrôle de Dieu, se distinguent par une forte capacité perçue à affronter les situations de trafic dangereuses. Cela revient à dire que la multiplication des églises et des prophètes de toute sorte, est susceptible de donner l'illusion aux croyants qu'ils sont capables d'affronter le danger sans crainte. Bien que le fait de croire au Dieu omnipotent et protecteur peut être rassurant et réduire le stress susceptible d'être engendré par le contexte très accidentogène des routes camerounaises, cela favorise une conception biaisée de la causalité des accidents routiers. Notamment, un de nos résultats révèle que les personnes qui croient que Dieu contrôle les situations de trafic dangereuses

expliquent les accidents de la route par des facteurs non contrôlables ; ce qui les pousse à adopter des comportements moins sécuritaires. Ce résultat suggère que la perception du contrôle de Dieu sur les accidents peut diluer le rôle causal de l'individu et le pousser à se comporter comme un instrument qui évolue au gré de la volonté divine. Pourtant, c'est bien l'individu qui est l'acteur des situations qui sont à l'origine des accidents. Il se dégage des résultats de la présente thèse que le fait d'expliquer les accidents par les comportements des conducteurs peut encourager les usagers de la route au Cameroun, à s'engager dans des comportements sécuritaires. Par contre, lorsqu'ils croient en une absence totale de contrôle sur les risques (fatalisme) ou que soit Dieu ou les gris-gris leur donne un pouvoir de contrôle sur les risques, cela biaise leurs explications causales, les amène à penser que les accidents sont dûs à l'envoûtement, aux esprits maléfiques, au destin, etc. Ce type d'explications causales favorise plutôt de l'imprudence sur les routes. Ces résultats montrent l'intérêt d'amener les personnes quotidiennement confrontées aux risques routiers, à expliquer les accidents parce que cela peut être un vecteur des comportements sûrs, sur les routes. L'approche de l'explication causale naïve de l'accident (Kouabenan, 1999) trouve ici un argument empirique de taille.

Par ailleurs, la présente thèse révèle un rôle critique de la perception du risque qui n'est pas à négliger. Il est établi dans l'étude 4 que les personnes qui perçoivent les situations de trafic dangereuses comme étant risquées sont plus prudentes sur les routes que celles qui les trouvent peu risquées. Ces résultats vont dans le sens de plusieurs travaux récemment réalisés dans le domaine de la circulation routière (McCool et al., 2009 ; Ivers et al., 2009 ; Gigerenzer, 2004). Ainsi, les participants qui perçoivent la menace liée aux situations de trafic dangereuses se distinguent par des comportements sécuritaires sur les routes. On aurait pu s'arrêter là qu'on ne comprendrait pas pourquoi certaines personnes qui ont peur du risque n'adoptent pourtant pas des comportements sécuritaires. L'étude 5 nous révèle que le fait d'expliquer les accidents par des forces invisibles (envoûtement, esprits maléfiques, etc.) a tendance à pousser les personnes qui ont une perception élevée du risque à adopter plutôt des comportements insécuritaires. Ce résultat explique certains travaux qui trouvent que la perception du risque ne préjuge pas de l'engagement dans des comportements de protection (Bellrose & Pilisuk, 1991) cités par Kouabenan (2006b). En effet, il ne suffit pas de connaître le risque ou de le redouter, encore faut-il qu'on croit qu'on peut l'éviter et qu'on croit à la pertinence des mesures de prévention pour l'éviter. Cela revient à dire qu'il est important d'accroître le risque perçu chez les usagers de la route au Cameroun afin de les pousser à être prudents sur les routes. Cependant, si les gens redoutent le risque routier et pensent qu'on ne

peut rien faire pour le contrôler, nos résultats suggèrent qu'ils auront plutôt tendance à se résigner quant à un quelconque effort en faveur de la prévention. Cela signifie que l'explication des accidents et la perception du risque sont deux processus psychologiques complémentaires. La complémentarité entre ces deux processus psychologique est affirmée par un résultat dans l'étude 4 qui montre que les usagers de la route adoptent des comportements d'autant plus sécuritaires qu'ils ont une perception élevée du risque et expliquent les accidents par des facteurs qu'on peut contrôler (comportement des conducteurs, état des routes, état du véhicule, etc.).

En outre, il se dégage de cette thèse que les participants ont tendance à expliquer les accidents soit par les comportements des conducteurs, soit par des causes externes aux conducteurs et aux piétons. Ces deux manières d'expliquer les accidents de la route orientent leur attitude vis-à-vis des mesures de protection. Nos résultats montrent que les personnes qui expliquent les accidents par les comportements des conducteurs ont tendance à être favorables à des mesures formatives et punitives, orientées vers ces derniers. Tandis que celles qui expliquent les accidents par des facteurs externes aux conducteurs sont plutôt favorables à des mesures de prévention qui visent ces facteurs (état de la route, état des véhicules, etc.). Ces résultats corroborent ceux de Mitchell et Wood (1980) et s'accordent parfaitement avec l'idée de Kelley (1972) selon laquelle l'individu tend à se comporter selon les inférences causales qu'il fait. D'où l'importance non seulement de favoriser les explications naïves, mais aussi d'en tenir compte lorsqu'il faut concevoir et communiquer les mesures de prévention. En ignorant les explications naïves, il est possible qu'on conçoive des mesures de prévention qui s'opposent aux inférences causales des personnes à qui elles sont destinées. Dans ces conditions, il est possible que ces dernières développent des voies de contournement pour manifester leur désaccord avec ces mesures. Ainsi, les usagers de la route développent des voies de contournement des mesures de prévention déployées au Cameroun certainement parce celles-ci ne sont pas en accord avec leurs inférences causales et leurs croyances.

## Conclusion générale

---

Notre thèse montre que pour agir efficacement sur le phénomène des accidents routiers au Cameroun par une action sur les comportements des usagers de la route, il est impératif de tenir compte de leur perception du risque, des explications qu'ils fournissent pour les accidents et de leurs croyances. Les actions de prévention déjà en place sont nécessaires, mais il est important de les affiner et de les enrichir pour les rendre plus efficaces, c'est-à-dire, pour qu'elles soient comprises et acceptées par les usagers de la route à qui elles sont destinées. A cet effet, il est important de distinguer l'amélioration des infrastructures routières, les actions dissuasives (répression) des actions persuasives (sensibilisation), puis de mener les trois types d'actions de prévention parallèlement par des acteurs différents et de manière permanente. En effet, une amélioration des infrastructures routières qui n'est pas accompagnée d'une action efficace sur la perception du risque peut plutôt accroître le nombre et la gravité des accidents. En améliorant l'état des routes, les conducteurs auront tendance à se sentir plus en sécurité ; ce qui est susceptible d'abaisser leur vigilance et les amener à accepter un niveau de risque élevé. Dans ces conditions, ils ne réagissent que tardivement lorsqu'ils se font surprendre par une situation de trafic dangereuse.

De même, des actions répressives qui ne s'accordent pas avec la perception du risque des usagers de la route sont de nature à accentuer des voies de contournement et contribuer davantage à une prise de risque. En l'occurrence, lorsqu'une mesure réprime un comportement que les usagers de la route ne trouvent pas dangereux, il est fort probable que ces derniers mettent en place des stratégies pour la contourner et perdurer dans ce comportement. Ainsi, il serait important de mettre en place un système de communication entre les agents de sécurité et les usagers de la route (les conducteurs en particulier), qui va permettre d'amener les deux parties à s'accorder sur les comportements risqués susceptibles d'être réprimés. Si c'est le cas, les actions répressives peuvent prendre du sens chez les usagers de la route et amener ces derniers à changer de comportement. La communication entre les deux parties permet également de résoudre les conflits autour des actions répressives et d'amener les parties à s'accorder sur le fait que ces actions n'ont qu'un seul but, la prévention.

S'agissant des actions persuasives, nous pensons que les préventeurs doivent jouir d'une légitimité auprès des destinataires pour faciliter la communication des messages de prévention. Ainsi, il peut être contre-productif de confier les actions persuasives aux agents de

sécurité. En effet, cela est contradictoire à l'image symbolique du gendarme qui est sensé susciter de la peur et dissuader l'engagement dans des comportements contre-normatifs. De plus, ces derniers sont présumés coupables du racket des usagers de la route au Cameroun ; ce qui est susceptible de décrédibiliser leurs discours. Il peut être intéressant de mettre à profit les institutions sociales existantes au Cameroun pour une sensibilisation permanente et ciblée. La sensibilisation devrait avoir pour but d'amener les usagers de la route à avoir une conception moins fataliste de la causalité des accidents, d'éveiller en eux un sentiment de menace et un sentiment de contrôle par eux-mêmes des situations dangereuses. Les institutions sociales telles que les églises, les associations regroupant des individus sur la base des affinités ethniques, les syndicats de professionnels de divers métiers de la route, les écoles sont des lieux qui peuvent être favorables à une communication ouverte sur les risques et les accidents. Cette communication peut permettre de déconstruire certaines conceptions fatalistes de la causalité de l'accident et amener les individus à prendre conscience de leur capacité de contrôle sur les risques et les accidents. Par exemple, dans les églises il est enseigné que le destin des croyants est entre les mains de Dieu. Sans remettre en question cet enseignement, les prêcheurs peuvent souligner aussi le fait que Dieu a doté les croyants d'une intelligence et attend de ces derniers qu'ils en fassent bon usage en vue de l'aider à réaliser leur destin. Ce type de message peut permettre de déconstruire certaines croyances en un contrôle total de Dieu sur les événements dangereux et rehausser la capacité perçue des croyants à éviter par eux-mêmes les accidents en prenant des précautions sur les routes.

Lorsqu'on considère les associations de personnes fondées sur la base d'affinités ethniques par exemple, on sait qu'au Cameroun, elles constituent des lieux où l'individu retrouve la protection et du réconfort moral de la part de son groupe ethnique d'appartenance. Il en est de même de tous les lieux de culte dédié à un dieu quel qu'il soit. Les leaders de ces groupes jouissent d'une légitimité avérée auprès des membres et sont des garants des croyances et valeurs culturelles. A ce titre, ils peuvent constituer d'importants acteurs susceptibles d'animer des séances de Retour d'Expérience (REX) sur les accidents que leurs membres subissent. Il existe dans la littérature, autant de définitions que de pratiques du REX (Mbaye, 2009). Dans le domaine des accidents de la circulation, le REX peut consister à confronter les points de vue des personnes ayant vécu un accident réel ou un incident, en tant que victime ou témoin, sur la causalité de celui-ci, en vue de s'accorder sur les causes réelles de l'accident et de concevoir des mesures devant être appliquées pour prévenir la reproduction d'un tel accident. Il faut dire d'emblée que lors d'un REX, il ne s'agit pas de la recherche du coupable, mais de la recherche des causes de l'accident. Lorsque la recherche du coupable se

confond à la recherche des causes, cela éveille des réactions défensives qui enlèvent au REX tout son sens.

Dans presque toutes les traditions culturelles du Cameroun, lorsqu'un membre de la communauté est victime d'un accident de la circulation par exemple, les autres membres de la communauté se déportent à son chevet pour lui accorder un réconfort moral. A l'occasion de cette visite, la victime doit expliquer son accident. De même, la victime d'un accident est appelée à l'expliquer lors d'une réunion des membres de la communauté. Ce sont des occasions qui peuvent permettre aux leaders de ce type d'association (qui devraient préalablement être formés sur la conduite d'un REX), d'animer la confrontation des points de vue sur la causalité de l'accident. De cette confrontation, certaines personnes peuvent améliorer leur évaluation de la menace liée aux situations de trafic, réviser leurs croyances sur la conception fataliste de la causalité des accidents et identifier le bien-fondé de certaines actions à moindre coût qu'ils sont capables de mettre en place pour prévenir les accidents. A la sortie de ce type de confrontation, il est fort probable que certaines personnes soient convaincues du bien-fondé de certaines mesures de prévention et s'engagent volontiers et de façon durable dans des comportements sûrs.

En outre, il ressort de nos résultats qu'au Cameroun, les opérateurs économiques du secteur des transports se présentent comme un groupe qui mérite une attention particulière, du fait qu'ils ont une conception fataliste de la causalité des accidents routiers. L'attitude observée chez ces professionnels pose un problème important à partir du moment où leur activité consiste, entre autres, à prévenir les accidents. Cela signifie que dans leur activité, soit ils ne font pas du tout de la prévention routière, soit ils posent des actes au titre de la prévention routière auxquels ils ne croient pas eux-mêmes. Dans les deux cas, il est indispensable d'encourager la mise en place systématique des REX pour ces professionnels. Cela peut consister en une obligation d'organiser un échange qui regroupe les patrons d'agences de voyage, les agents d'assurance, les agents de contrôle technique, les agents du trafic et les conducteurs concernés autour d'un accident mortel. Cet échange peut permettre d'identifier toutes les causes possibles de l'accident et de permettre aux acteurs concernés de s'accorder sur les mesures à mettre en place pour prévenir un tel accident. A ce propos, nous pensons qu'au lieu de retirer la licence de transport à un opérateur économique à la suite d'un accident mortel causé par un véhicule de sa société comme c'est le cas actuellement au Cameroun, il serait plus indiqué de soumettre toutes ces sociétés de transport à l'obligation de l'organisation systématique d'un REX, à la suite de tout accident mortel et de les accompagner dans la conduite du REX. Cela peut permettre non seulement à leur personnel

de se recycler, mais aussi les amener à identifier les aspects dysfonctionnels de leur activité auxquels il est nécessaire d'apporter des corrections. Ces REX peuvent permettre aux conducteurs poly-accidentés et aux victimes d'accidents graves dont on connaît le degré de fatalisme, de réviser leur conception de la causalité des accidents et d'accroître leur confiance en des mesures de prévention.



## **BIBLIOGRAPHIE**

- Agunloye, O. (1991). Towards a safe road culture in Nigeria: systems approach. In Toï (ed), *Second African Road Safety Congress, Addis-Ababa, 16-20 October 1989 (Joint ECA/OCDE Congress, Compendium of papers, 1991)*, pp. 352-371.
- Ajzen, I. (1985). From intention to actions: A theory of planned behaviour. In J. Khul, & J. Beckman, (Eds). *Action Control: From Cognition to Behaviour* (p.11-39). Heidelberg: Springer
- Albarracin, D., Johnson, B. T., Fishbein, N., & Muellerleile, P. A. (2001). Theories of reasoned action and planned behavior as model of condom use: a meta-analysis. *Psychological Bulletin*, *127*, 142-161.
- Amin, E. M. (2005). Social science research: conception, methodology & analysis. Kampala: Makerere University Printery.
- Anderson, C., & Galinsky, A. D. (2006). Power, optimism and risk-taking. *European Journal of Social Psychology*, *36*, 511-536.
- Armitage, C. J., & Conner, M. (1999). The theory of planned behavior: Assessment of predicted validity and perceived control. *British Journal of Social Psychology*, *38*, 35-54.
- Armor, D. A., & Taylor, S. E. (1998). Situated optimism: specific outcome, expectancies and self-regulation. *Advances in Experimental Social Psychology*, *30*, 309-379.
- Aspinwall, L. G., & Brunhart, S. M. (1996). Distinguishing optimism from denial: optimistic beliefs predict attention to health threats. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *22*, 993-1003.
- Assailly, J. P. (1992). *Les jeunes et les risques : une approche psychologique de l'accident*. Paris: Vigot.
- Assailly, J. P. (1995). Remediation can only give what it has, so do not ask too much. *Addiction*, *90*(12), 1594-1595.
- Assailly, J-P. (2006). Perception et acceptation du risque routier. Déterminants sociaux et psychologiques. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, & M. T. Munoz-Sastre (Eds), *Psychologie du risque. Identifier, évaluer, prévenir*. Bruxelles : De Boeck.
- Baldwin, M. R., & Kleinke, C. L. (1994). Effects of severity of an accident, intent, and "Alcoholism is a disease" excuse on judgments of a drunk driver. *Journal of Applied Social Psychology*, *24*, 2097-2109.

- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward an unifying theory of behavioural change. *Psychological Review*, 84, 191-215.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: Freeman.
- Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator-mediator variable distinction in social psychological research: conceptual, strategic and statistical considerations. *Journal of Personality & Social Psychology*, 51, 1173-1182.
- Bastide, S., & Pagès, J. P. (1987). Perception des risques et communication. Approches et premiers résultats. In J.L. Fabiani, & J. Theys (1987). *La société vulnérable* (pp. 93-110). Paris : Presses de l'Ecole Normale Supérieure.
- Beauvois, J. L., & Deschamps, J. C. (1990). Vers la cognition sociale. In J.L. Beauvois, & J.L. Deschamps, *Traité de psychologie cognitive 3* (pp. 1-110), Paris : Dunod.
- Beauvois, J. L., & Dubois, N. (1988). The norm of internality in the explanation of psychological events. *European Journal of Social Psychology*, 18, 299-316.
- Becker, M. H., & Rosenstock, I. M. (1987). Comparing social learning theory and the health belief model. In W. B. Ward, (Ed). *Advances in Health Education and Promotion* (Vol 2, pp.245-249). Greenwich: CT: JAI Press.
- Belgrave, F. Z., Van, O. M. B., & Chambers, D. B. (2000). Cultural, contextual, and intrapersonal predictors of risky sexual attitudes among urban African American girls in early adolescence. *Cultural Diversity and Ethnic Minority Psychology*, 6, 309-322.
- Bellrose, C. A., & Pilisuk, M. (1991). Vocational risk tolerance and perceptions of occupational hazards. *Basic and Applied Social Psychology*, 12, 303-323.
- Biya, P. (2005). *Décret n° 2005/239 du 24 Juin 2005 portant organisation et fixation des modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun* (Décret). Présidence de la République du Cameroun, Yaoundé.
- Biya, P. (2006). *Décret n° 2006/088 du 11 Mars 2006 portant création, organisation et fonctionnement du comité national anti-corruption* (Décret). Présidence de la République du Cameroun, Yaoundé.
- Biya, P. (2007). Message du Président de la République à la nation le 31 décembre 2007. Extrait de : <http://www.ongola.com/biya2007.htm>
- Boster, F. J., & Mongeau, P. A. (1984). Fear-arousing persuasive messages. In R. Bostrom (Ed.), *Communication yearbook* (Vol. 8, pp. 330-375). Newbury Park, CA: Sage.
- Botrel, K., Le Mestre, G., Jégou, S., Somat, A., Quérat, D., & Aubouin, A.-V. (2005). *Accidents de la route dans les Côtes d'Armor, étude des causes de l'accidentologie et*

- des explications fournies par les usagers accidentés (Rapport)*. Préfecture des Côtes d'Armor, Rennes, France.
- Bouzon, F., & Kouabenan, D. R. (1998). *L'explication naïve comme support d'une formation à la sécurité*. Communication orale présentée au 10<sup>e</sup> congrès de l'Association International de Psychologie du Travail de Langue Française (AIPTLF), Bordeaux, Août.
- Bragg, B. W. E., & Finn, P. (1982). *Younger driver risk-taking research: Technical report of experimental study*. NHTSA Report, U.S DOT, HS-806-375.
- Britt, T. W., & Garrity, M. J. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. *British Journal of Social Psychology*, 45, 127-147.
- Brown, I. D., & Groeger, J. A. (1988). Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status. *Ergonomics*, 31, 585-597.
- Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population – BUCREP. (2010). *Rapport de présentation des résultats définitifs (Rapport)*. Yaoundé, Cameroun, extrait de : [http://www.statisticscameroon.org/downloads/Rapport\\_de\\_presentation\\_3\\_RGPH.pdf](http://www.statisticscameroon.org/downloads/Rapport_de_presentation_3_RGPH.pdf).
- Cadasse, D. (2003, 6 mars). S'acheter une conduite au Cameroun : faux permis de conduire. *Afrik.com*. Extrait de : <http://www.afrik.com/article5776.html> le 6 Mars 2003.
- Cameroun-info.net (29/01/2003). Accident de Ebombé : le Premier Ministre face au comité ad hoc. Extrait de : <http://www.cameroun-info.net/stories/0,12366,@,accident-de-ebombe-le-premier-ministre-face-au-comite-ad-hoc.html>
- Camerounlink.net (20/08/2012). Cameroun : instauration de campagnes de prévention routière permanentes. Extrait de : <http://www.camerounlink.net/?SessionID=X2CH4SHT2MJVB8FYBKZ8JCSVDR3PCN&c11=&c12=&bnid=2&nid=68214>
- Carpenter, T. P., Laney, T., & Mezulis, A. (2012). Religious Coping, Stress, and Depressive Symptoms Among Adolescents: A Prospective Study. *Psychology of religion and Spirituality*, 4(1), 19-30.
- Causse, P. (2003). *Jugements subjectifs des risques et optimisme comparatif : le cas de la conduite automobile* (Thèse de Doctorat). Université Pierre Mendès France, Grenoble.
- Causse, P., Delhomme, P., & Kouabenan, D. R. (2005a). Evaluation subjective de risques routiers spécifiques : comment les gens justifient-ils leurs jugements du risque. *Nouvelle Revue de Psychologie*, 2, 172 – 182.

- Causse, P., Delhomme, P., & Kouabenan, D. R. (2005b). Jugements comparatifs et absolus de deux risques routiers contextualisés et raisons invoquées quant à ces jugements. *Psychologie du Travail et des Organisations*, *11*, 191-208.
- Causse, P., Kouabenan, D. R., & Delhomme, P. (2004). Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez des jeunes automobilistes : quelques déterminants de l'optimisme comparatif. *Le travail humain*, *67*(3), 235-256.
- Chan, D. K. S., Cheung, S. F., Gray, A., Ip, A., & Lee, B. (2004). Identifying the psychosocial correlates of condom use by female sex workers in Hong Kong. *Aids Care*, *16*, 530-539.
- Chaurand, N., & Brauer, M. (2008). What determines social control? People's reactions to counternormative behaviors in urban environment. *Journal of Applied Social Psychology*, *38*, 1689-1715.
- Choi, I., Dalal, R., Kim-Prieto, R., & Park, H. (2003). Culture and Judgment of Causal Relevance. *Journal of Personality and Social Psychology*, *84*(1), 46-59.
- Choi, I., Nisbett, R., & Norenzayan, A. (1999). Causal attribution across cultures: Variation and universality. *Journal of Personality and Social Psychology*, *125*, 47-63.
- Clément, F. (1999). La sociologie cognitive : une bien étrange croyance. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, *57*, 89-104.
- Cohen, J. (1977). *Statistical power analysis for the behavioral sciences (reviewed edition)*. New York: Academic Press.
- Colvin, C. R., & Block, J. (1994). Do positive illusions foster mental health? An examination of the Taylor and Brown formulation. *Psychological Bulletin*, *116*, 3-20.
- Cuny, X. (1992). Hasard et complexité : les leçons de l'accident. *Préventique*, *44*, 10-13.
- Deconchy, J. P. (1989). *Croyances et idéologies*. Paris : USF.
- Dejoy, D. M. (1987). Supervisor attribution and responses to multicausal workplace accidents. *Journal of Occupational Accidents*, *9*, 213-223.
- Dejoy, D. M. (1996). Theoretical model of health behaviour and work-place self protective behaviour. *Journal of Safety Research*, *54*, 343-355.
- Delhomme, P. (1991). Comparing one's driving with others: assessment of abilities and frequency of offences. Evidence for a superior conformity of self bias? *Accident Analysis and Prevention*, *23*, 403-508.
- Delhomme, P. (2000). Optimisme comparatif chez les usagers de la route : une protection contre le risque ? *Pratiques Psychologiques*, *1*, 99-109.

- Delhomme, P. (2010). Reducing air-pollution: a new argument for getting drivers to abide by the speed limit? *Accident Analysis and Prevention*, 42(1), 327-338.
- Delhomme, P., & Cauzard, J-P. (2000). Comparer sa vitesse à celle d'autrui : comparaison sociale et représentation de la conduite chez les automobilistes européens. *Recherche Transport Sécurité*, 67, 39-64.
- Delhomme, P., Kreel, V., & Ragot, I. (2008). The effect of commitment to observe speed limits during rehabilitation training courses for traffic regulation offenders in France. *European Review of Applied Psychology*, 58(1), 31-42.
- Desmond, S. A., Soper, S. E., Purpura, D. J., & Smith, E. (2009). Religiosity, moral beliefs and delinquency: does the effect of religiosity on delinquency depend on moral beliefs? *Sociological Spectrum*, 29, 51-71.
- Devos-Comby, L., & Salovey, P. (2002). Applying Persuasion Strategies to Alter HIV- Relevant Thoughts and Behavior. *Review of General Psychology*, 6(3), 287-304.
- Dolinski, D., Gromski, W., & Zawisza, E. (1987). Unrealistic pessimism. *The Journal of Social Psychology*, 12, 511-516.
- Doron, R., & Parot, F. (1991). *Dictionnaire de psychologie*. Paris : Presses universitaires de France.
- Duda, J. L., Smart, A. E., & Tappe, M. K. (1989). Predictors of adherence in the rehabilitation of athletic injuries: an application of personal investment theory. *Journal of Sport and Exercise Psychology*, 11, 367-381.
- Eklöf, M., & Törner, M. (2005). Participatory analysis of accidents and incidents as a tool for increasing safety behaviour in fishermen. A pilot intervention study. *Work & Stress*, 19 (4), 360-369.
- Evans, L., & Wasielewski, P. (1982). Do accident-involved drivers exhibit riskier everyday driving behaviour? *Accident Analysis and Prevention*, 14(1), 57-64.
- Faverge, J.-M. (1967). *Psychosociologie des accidents du travail*. Paris : Presses universitaires de France.
- Feudjio, N. L. (2008). *Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire* (Mémoire de Master). Université de Rennes 1 et Yaoundé II, extrait de : [http://www.memoireonline.com/10/10/4018/m\\_Gestion-du-reseau-routier-au-Cameroun-et-developpement-du-lineaire3.html](http://www.memoireonline.com/10/10/4018/m_Gestion-du-reseau-routier-au-Cameroun-et-developpement-du-lineaire3.html)
- Finn, P., & Bragg, B. W. E. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 289-298.

- Fiorino, D. J. (1989). Technical and democratic values in risk analysis. *Risk Analysis*, 9, 293-299.
- Fishbein, M., & Ajzen, A. (1975). *Beliefs, attitudes, intentions and behaviour: An introduction to theory and research*. Reading MA: Addison-Wesley.
- Gandit, M., Kouabenan, D. R., & Caroly, S. (2009). Road-tunnel fires: risk perception and management strategies among users. *Safety Science*, 47(1), 105-114.
- Gherardi, S., Nicolini, D., & Odella, F. (1998). What do you mean by safety? Conflicting perspectives on accident causation and safety management in a construction firm. *Journal of Contingencies and Crisis Management*, 6, 202-212.
- Gierlach, E., Belsher, B. E., & Beutler, L. E. (2010). Cross-cultural differences in risk perceptions of disasters. *Risk Analysis*, 30(10), 1539-1549.
- Gigerenzer, G. (2004). Dread risk, september 11, and fatal traffic accidents. *Psychological Science*, 15(4), 281-287.
- Glik, D., Kronenfeld, J., & Jackson, K. (1991). Predictors of risk perception of childhood injury among parents of preschoolers. *Health Education Quarterly*, 18, 285-301.
- Goggin, K., Malcarne, V. L., Murray, T. S., Metcalf, K. A., & Wallston, K. A. (2007). Do religious and control cognitions predict risky behavior? II. Development and validation of the Sexual Risk Behavior-related God Locus of Control Scale for adolescents (SexGLOC-A). *Cognitive Therapy and Research*, 31, 123-139.
- Goguelin, P. (1996). *La prévention des risques professionnels. Que sais-je ?* (N3082) Paris : presses Universitaires de France.
- Goldman, S. (2005). La croyance : aux confins mystérieux de la cognition. *Cahiers de Psychologie Clinique*, 25(2), 87-109.
- Gonçalves, S. M. P., Da Silva, S. A., Lima, M. L., & Melia, J. L. (2008). The impact of work accidents experience on causal attribution and work behaviour. *Safety Science*, 46, 992-1001.
- Gonzales, M. H., Pederson, J. H., Manning, D. J., & Wetter, D. W. (1990). Pardon my gaffe: effects of sex, status and consequence severity on accounts. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58, 610-621.
- Goszczyńska, M., & Roslan, A. (1989). Self-evaluation of drivers' skill: a cross-cultural comparison. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 217-224.
- Greenberg, M. R., & Schneider, D. F. (1995). Gender differences in risks perception: Effects differ in stressed vs. non-stressed environments. *Risk Analysis*. 15, 503-511.

- Gyekye, A. S. (2001). *The self-defensive attribution theory revisited: A culture-comparative analysis between Finland and Ghana in the work environment*. Helsinki, Finland: Helsingin Yliopisto Paino.
- Gyekye, A. S. (2006). Causal attributions for industrial accidents: A culture-comparative analysis. *Journal of Intercultural Communications*, 11, 2.
- Gyekye, A. S., & Salminen, S. (2006). Making sense of industrial accidents: The role of job satisfaction. *Journal of Social Sciences*, 2(4), 127-134.
- Gyekye, A. S., & Salminen, S. (2007). Religious beliefs and workers' responsibility attributions for industrial accidents. *Journal for the Study of Religion*, 20, 73-86.
- Gyekye, S. A. (2010). Occupational safety management: The role of causal attribution. *International Journal of Psychology*, 45 (6), 405-416
- Haddon, W., Suchman, E. A., & Klein, D. (1964). *Accident Research: Methods and Approches*. New York, NY: Harpers & Row Publishers.
- Hamilton, V. L. (1978). Who is responsible ? Towards a social psychology of responsibility attribution. *Social Psychology*, 316-328.
- Hasle, P., Kines, P., & Andersen, L. P. (2009). Small enterprise owners' accident causation attribution and prevention. *Safety Science*, 47, 9-19.
- Heider, F. (1944). Social perception and phenomenal causality, *Psychological Review*, 51(6), 358-374.
- Heider, F. (1958). *The psychology of interpersonal relations*. New York: Wiley.
- Helm, H. W., McBride, D. C., Knox, D., & Zusman, M. (2009). The influence of a conservative religion on premarital sexual behavior of university students. *North American Journal of Psychology*, 11(2), 231-245.
- Helweg-Larsen, M., & Nielsen, G. A. (2009). Smoking cross-culturally: Risk perceptions among young adults in Denmark and the United States. *Psychology and Health*, 24(1), 81-93.
- Hewstone, M. (1993). Représentations sociales et causalité. In D. Jodelet (ed), *Les représentations sociales* (pp. 253-274). Paris: Presses Universitaires de France.
- Hewstone, M. (1994). Societal attribution : collective beliefs and the explanation of social events. In M. Hewstone (Ed), *Causal attribution. From cognitive processes to collective beliefs* (pp. 205-236). Oxford: Blackwell, 3<sup>rd</sup> edition.
- Higgins, N. C., & Gira, B. (2001). Culture moderates the self-serving bias: Ethic and emic features of causal attributions in India and in Canada. *Social Behaviour & Personality*, 29(1), 49-62.



- Hofmann, D., & Stetzer, A. (1998). The role of safety climate and communication in accident interpretation: Implications for learning from negative events. *Academy of Management Journal*, 41, 644-657.
- Hofstede, G. (1980). *Culture's consequences: international differences in work-related values*. Beverly Hills CA: Sage Publications.
- Hofstede, G. (1983). National cultures revisited. *Behavior Science Research*, 18(4), 285-305.
- Hofstede, G. (1984). *Culture's consequences* (Abridged edition). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Hofstede, G. (1994). *Uncommon sense about organizations: cases, studies and field observations*. Thousand Oaks CA: Sage Publications.
- Hofstede, G. (2002). The pitfalls of cross-national survey research: A reply to the article by Spector et al. on the Psychometric Properties of the Hofstede Values Survey Module 1994. *Applied Psychology: An International Review*, 51(1), 170-178.
- Hofstede, G., Hofstede, G. J., & Minkov, M. (2010). *Cultures and Organizations: Software of the Mind. Revised and expanded 3rd Edition*. New York: McGraw-Hill USA.
- Hoorens, V. (1994). Unrealistic optimism in health and safety risks. In D. D. Rutter, (Ed.). *The Social Psychology and Health* (153-174). Aldershot: Aldershot.
- Hovland, C. I., Janis, I. L., & Kelley, H. H. (1953). *Communication and persuasion: Psychological studies of opinion change*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Howsepian, B. A., & Merluzzi, T. V. (2009). Religious beliefs, social support, self-efficacy and adjustment to cancer. *Psycho-oncology*, 18, 1069-1079.
- Ivers, R., Senserrick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H-Y, Woodward, M., & Norton, R. (2009). Novice drivers' risking driving behavior, risk perception and crash risk: findings from the DRIVE study. *American Journal of Public Health*, 99(9), 1638-1644.
- Janis, I. L., & Feshbach, S. (1953). Effects of fear-arousing communications. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 48, 78-92.
- Job, R. F. S. (1990). The application of learning theory to driving confidence: the effect of age and the impact of random breath testing. *Accident Analysis and Prevention*, 22, 97-107.
- Jonah, B. A., & Dawson, N. E. (1982). *The national vehicle occupant restraint survey: attitudes towards the use of restraints by Canadians*. TP3593E, Road Safety Directorate, Transport Canada.
- Jones, E. E., & Davis, K. E. (1965). *From acts to dispositions*. New York: Academic Press.
- Jones, E. E., & Nisbett, R. E. (1972). The actor and the observer: divergent perception of the causes of the behavior. In E.E. Jones, D.E. Kanouse, H.H. Kelly, R.E. Nisbett, S.

- Valins, & B. Weiner (Eds), *Attribution: perceiving the causes of behavior* (pp. 79-94), Morristown: General Learning Press.
- Joule, R. V., & Beauvois, J. L. (1987). *Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*. Grenoble : Presses Universitaires de Grenoble.
- Judd, C. M., McClelland, G. H., & Ryan, C. S. (2009). *Data analysis: A model comparison approach, second edition*. New York: Routledge.
- Kahneman, D., & Tversky, A. (1973). On the psychology of prediction. *Psychological review*, 80(4), 237-257.
- Kanekar, S., & Sovani, A. V. (1991). Attributed fault for and perceived likelihood of an accident as a function of victim's sobriety and behavioral propriety. *Psychologia*, 34, 69-74.
- Kanellaidis, G., Zervas, A., & Karagioules, V. (2000). Drivers' risk perception of road design elements. *Transportation Human factors*, 2(1), 39-48.
- Kelley, H. (1973). The process of causal attribution. *American Psychologist*, 28, 107-128.
- Kelley, H. H. (1972). Causal schemata and attribution process. In E.E. Jones et al.(Eds.), *Attribution : perceiving the causes of behavior* (pp. 161-174) Morristown: general learning Press.
- Kelley, H. H., & Michela, J. L. (1980). Attribution theory and research. *Annual Review of Psychology*, 31, 457-501.
- Kimhi, S., Canetti-Nisim, D., & Hirschberger, G. (2009). Terrorism in the eyes of the beholder: the impact of causal attributions on perceptions of violence. *Peace and Conflict*, 15, 75-95,
- Kingma, J. (1994). Age and gender distribution of pedestrian accidents accross the lifespan. *Perceptual and Motor Skills*, 79, 1680-1682.
- Klein, C., & Helweg-Larsen, M. (2002). Perceived Control and the Optimistic Bias: A Meta-Analytic Review. *Psychology and Health*, 17(4), 437-446.
- Kouabenan, D. R. (1982). *Représentations de la Genèse des Accidents de Travail : Déterminants des attributions causales* (Thèse de doctorat). Université de Paris V- Ecole Pratique des Hautes Etudes (3è section), Paris.
- Kouabenan, D. R. (1985). L'analyse des attributions causales. *Le travail Humain*, 48, 1-17.
- Kouabenan, D. R. (1990). Les accidents de la circulation en Côte d'Ivoire : Voies d'analyse et recherche. *Recherche Transport Sécurité*, 25, 29-38.

- Kouabenan, D. R. (1996a). When fatal accidents happen in “normal” conditions. *Actes de l'International Conference on Traffic and Transport Psychology (ICTTP)* (pp. 109-115). Valence, Espagne, mai.
- Kouabenan, D. R. (1996b). *Expertise et représentation des risques et des accidents*. Communication présentée au 1<sup>er</sup> congrès de l'Association pour la Diffusion de la Recherche Internationale en Psychologie Sociale (ADRIPS), Montréal, Août.
- Kouabenan, D. R. (1998). Beliefs and the Perception of Risks and Accidents. *Society for Risk Analysis*, 18(3), 243-252.
- Kouabenan, D. R. (1999). *Explication naïve de l'accident et prévention*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Kouabenan, D. R. (2001). Culture, perception des risques et explication des accidents. *Bulletin de Psychologie*, 54(3), 327-342.
- Kouabenan, D. R. (2002). Occupation, Driving Experience, and Risk and Accident Perception. *Journal of Risk Research*, 5(1), 49-68.
- Kouabenan, D. R. (2004). *Contribution de la psychologie et de l'ergonomie à l'étude et à la prévention des risques*, document manuscrit, 45 pages.
- Kouabenan, D. R. (2006a). Des croyances aux comportements de protection-1ère partie: quels apports des études sur l'explication spontanées des accidents au diagnostic de sécurité et aux campagnes de prévention? In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir* (pp.241-258). Bruxelles: De Boeck.
- Kouabenan, D. R. (2006b). Des croyances aux comportements de protection - 2e partie: quels apports des études sur la perception des risques au diagnostic de sécurité et aux campagnes de prévention? In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir* (pp.259-289). Bruxelles: De Boeck
- Kouabenan, D. R. (2006c). Psychologie du risque ou pourquoi étudier la perception et l'évaluation du risque ? In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, M. T. Munoz-Sastre, (Eds). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir* (pp.7-15). Bruxelles: De Boeck
- Kouabenan, D. R. (2006d). 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, D. R. (2007). Incertitude, croyances et management de la sécurité. *Le Travail Humain*, 70(3), 271- 287.
- Kouabenan, D. R. (2009). Role of Beliefs in Accident and Risk Analysis and Prevention. *Safety Science*, 47(2), 767-776.
- Kouabenan, D. R., & Guyot, J. M. (2004). Study of the causes of pedestrian accidents by severity. *Journal of Psychology in Africa*, 14(2), 119-126.
- Kouabenan, D. R., Cadet, B., Hermand, D., & Munoz-Sastre, M. T. (2006). *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir*. Bruxelles: De Boeck.
- Kouabenan, D. R., Desrichard, O., Dubois, M., De Gaudemaris, R., Mallaret, M. R., Scarnato, F. (2003a). Du diagnostic épidémiologique à la perception des risques de contamination par le SAMR (staphylocoque doré) en milieu hospitalier. In D. R. Kouabenan, & M. Dubois (coord), *les risques professionnels : évolution des approches. Nouvelles perspectives (pp.87-104)*. Toulouse : Editions Octarès.
- Kouabenan, D. R., Dubois, M., & Bouverot, A. (2003b). Contribution de l'analyse naïve au diagnostic et à l'aménagement ergonomiques : le cas d'une mise en conformité sécurité. *Cognition, Creier, Comportamente*, 259-275.
- Kouabenan, D. R., Gilibert, D., Medina, M., & Bouzon, F. (2001). Hierarchical position, gender, accident severity and causal attribution. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(3), 553-575.
- Kruglansky, A. W., & Ajzen, I. (1983). Biases and error in human judgment. *European Journal of Social Psychology*, 13, 1-44.
- Lacroix, D. V., & Dejoy, D. M. (1989). Causal attributions to effort and supervisory response to workplace accidents. *Journal of Occupational Accidents*, 11, 97-109.
- LaFromboise, T. (1988). American Indian mental health policy. *American Psychologist*, 43, 388-397.
- LaFromboise, T. (1992). An interpersonal analysis of affinity, clarification, and helpful responses with American Indians. *Professional Psychology*, 23, 281-286.
- Lafromboise, T., & Howard-Pitney, B. (1995). The Zuni life skills development curriculum: description and evaluation of a suicide prevention program. *Journal of Counseling Psychology*, 42(4), 479-486.
- LaFromboise, T., & Rowe, W. (1983). Skills training for bicultural competence: Rationale and application. *Journal of Counseling Psychology*, 30, 589-595.

- LaFromboise, T., Trimble, J. E., & Mohatt, G. V. (1990). Counseling intervention and American Indian tradition: An integrative approach. *The Counseling Psychologist, 18*, 628-654.
- Langer, E. J. (1975). The illusion of control. *Journal of Personality and Social Psychology, 32*, 311-328.
- Large, M., & Nielssen, O. (2001). An audit of medico-legal reports prepared for claims of psychiatric injury following motor vehicle accidents. *Australian and New Zealand Journal of Psychiatry, 35*(4), 535-540.
- Leplat, J. (1983). L'accident une fatalité ? *Cahier de la Mutualité dans l'Entreprise, Santé et Condition de Travail, 5*, 7-27.
- Leplat, J. (2006). Risque et perception du risque dans l'activité. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, & M. T. M. Sastre (Eds), *Psychologie du risque : Identifier, Evaluer, Prévenir* (pp.19-33). Bruxelles : De Boeck.
- Lerner, M. J. (1971). Observer's Evaluation of a Victim: Justice, Guilt and Veridical Perception. *Journal of Personality and Social Psychology, 20*, 127-135.
- Leventhal, H. (1971). Fear appeals and persuasion: The differentiation of a motivational construct. *American Journal of Public Health, 61*, 1205-1224.
- Lindell, M. K., & Perry, R. W. (1990). Effects of the Chernobyl accident on public perceptions of nuclear plants accidents risks. *Risk Analysis, 10*, 393-399.
- Macritchie, V., & Seedat, M. (2008). Headlines and discourses in newspaper report on traffic accidents. *South African Journal of Psychology, 38*(2), 337-354.
- Mafany, M. P. (1998). *Décret n° 99/37/CAB/PM du 20 janvier 1998 fixant les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier* (Décret). Services du Premier Ministre, République du Cameroun, Yaoundé.
- Mafany, M. P. (1999). *Décret n° 99/724/PM du 25 aout 1999 portant création du comité national de sécurité routière* (Décret). Services du Premier Ministre, République du Cameroun, Yaoundé.
- Matthews, M. L., & Moran, A. R. (1986). Age differences in drivers' perception of accident risk: the role of perceived driving ability. *Accident Analysis and Prevention, 18*, 299-313.
- Mayaki, F. (2008). *Effet des croyances, des normes et des valeurs sur les changements d'attitude : Exemple de la planification familiale au Niger* (Thèse de doctorat). Université Pierre Mendès France, Grenoble II.

- Mbaye, S. (2009). *Mieux connaître les processus sociocognitifs et culturels à l'œuvre dans l'explication des dysfonctionnements passés pour améliorer le Retour d'Expérience* (Thèse de doctorat). Université Pierre Mendès France, Grenoble II.
- McCool, J., Ameratunga, S., Moran, K., & Robinson, E. (2009). Taking a risk perception approach to improving beach swimming safety. *International Journal of Behavioral Medicine, 16*, 360-366.
- McCormick, I. A., Walkey, F. H., & Green, D. E. (1986). Comparative perception of driverability: a confirmation and expansion. *Accident Analysis and Prevention, 18*, 205-208.
- Mckenna, F. P., Stanier, R. A., & Lewis, C. (1991). Factors underlying illusory self-assessment of driving skills in males and females. *Accident Analysis and Prevention, 23*, 45-52.
- Mearns, K. & Yule, S. (2009). The role of national culture in determining safety performance: Challenges for the global oil and gas industry. *Safety Science, 47*(6), 777-785.
- Melia, J. L., Chisvert, M., & Pardo, E. (2001). Procedural model of the attributions and attitudes towards work accidents: Measurements and intervention strategies. *Journal of Work and Organisational Psychology, 17*, 63-90.
- Mitchell, T. R., & Wood, R. E. (1980). Supervisors' responses to subordinate poor performance: A test of an attribution model. *Organisational Behaviour and Human Performance, 25*, 123-138.
- Montada, L. (1991). Coping with life stress. Injustice and the question "Who is responsible?" In H. Steensma, & R. Vermunt (Eds), *Social justice in human relations* (9-30). New York, Plenum Press.
- Morisset, N., Terrade, F., & Somat, A. (2010). Perceived self-efficacy and risky driving behaviors. The mediating role of subjective risk judgment. *Swiss Journal of Psychology, 69*(4), 233-238.
- Morris, M. W., & Peng, K. (1994). Culture and cause: American and Chinese attributions for social and physical events. *Journal of Personality and Social Psychology, 67*, 949-971.
- Näätänen, R., & Summala, H. (1976). A model for the role of motivational factors in drivers' decision-making. *Accident Analysis and Prevention, 6*, 243-261.
- Nation, M., Crusto, C., Wandersman, A., Kumpfer, K. L., Seybolt, D., Morrissey-Kane, E., & Davion, K. (2003). What works in prevention. Principles of effective prevention programs. *American Psychologist, 58*(67), 449-456.

- Neto, F., Lazreg, C., & Mullet, E. (2006). Perception des risques et couverture médiatique. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, & M. T. M. Sastre (eds), *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir* (pp.85-97). Bruxelles: De Boeck
- Ngo, N. P. (2011, 27 juin). Sécurité routière : les voyages de nuit interdits. *Cameroun Online*. Extrait de <http://www.cameroun-online.com/actualite,actu-16028.html>
- Ngoumbe, Z. (2011, septembre). La prévention routière en zone CMAC : le cas du Cameroun. *Communication présentée aux Etats Généraux de la Prévention Routière en Afrique organisé par la fédération des sociétés d'assurances de droit national africaines (FANAF)*, Yaoundé, Extrait de : [http://www.fanaf.com/2011\\_EXPOSE\\_MINISTRE\\_INTERIEUR\\_T%20ETAT\\_GENE\\_RAUX\\_PREVENTION\\_ROUTIERE\\_FANAF.pdf](http://www.fanaf.com/2011_EXPOSE_MINISTRE_INTERIEUR_T%20ETAT_GENE_RAUX_PREVENTION_ROUTIERE_FANAF.pdf)
- Nisbett, R. E., & Ross, L. (1980). *Human inference: strategies and shortcomings of social judgment*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Niza, C., Sila, S., & Lima, M. L. (2008). Occupational accident experience: Association with workers' accident explanations and definition. *Safety Science*, 46, 959-971.
- Njoya, L. I. (2011, 19 décembre). Voyage de nuit : une nouvelle interdiction en examen. *Journal du Cameroun*. Extrait de : <http://journalducameroun.com/article.php?aid=10428>
- Nkwescheu, A. S., Efangon, P.A., & Kondji, K. D. (2008). *Les accidents de la voie publique au Cameroun : état des lieux*. Poster présenté au 3<sup>e</sup> Colloque International des Programmes Régionaux de Santé organisé par la Faculté Polytechnique de Mons, Avril.
- Norenzayan, A., & Lee, A. (2010). It was meant to happen: Explaining cultural variations in fate attribution. *Journal of Personality and Social Psychology*, 98 (5), 702-720.
- Nouwou, D. (2011, 2 février). Barrières de police et de gendarmerie : enquête sur les poches de résistance. *Cameroon-info.net*. Extrait de : <http://cameroon-info.net/stories/0,28024,@,barrieres-de-police-et-de-gendarmerie-enquete-sur-les-poches-de-resistance.html>.
- Office Nationale Interministériel de la sécurité routière - ONISR. (2012). *L'accidentabilité routière en 2011. Bilan sommaire (en estimations provisoires)*. Extrait de : [http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/Bilan\\_prov\\_2011\\_cle23ca54.pdf](http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/Bilan_prov_2011_cle23ca54.pdf)
- Office Nationale Interministériel de la sécurité routière - ONISR. (2011). La sécurité routière en France, Bilan de l'année 2010. Extrait de : [http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/Bilan\\_annee\\_2010\\_DSCR-O\\_cle081c12.pdf](http://www.securite-routiere.gouv.fr/IMG/pdf/Bilan_annee_2010_DSCR-O_cle081c12.pdf)
- Office Nationale Interministériel de la sécurité routière - ONISR. (2010). La sécurité routière en France, Bilan de l'année 2009. Extrait de :

[http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/Copie\\_de\\_DF\\_SRB09\\_BAT\\_001\\_316\\_\\_cle73bfe5.pdf](http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/Copie_de_DF_SRB09_BAT_001_316__cle73bfe5.pdf)

- Organisation Mondiale de la Santé - OMS. (2009). *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir* (Rapport), Genève. Extrait de : [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009).
- Orléan, A. (2002). Le tournant cognitif en économie : croyances sociales et conventions. *Revue d'Économie Politique*, 112(5), 717-738.
- Otten, W., & Van der Pligt, J. (1992). Risk and behavior: the mediating role of risk appraisal. *Acta Psychologica*, 80, 325-346.
- Parker, S. D., Brewer, M. B., & Spencer, J. R. (1980). Natural disaster, perceive control and attribution to fate. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 6, 545-559.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (2004). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* (Rapport). Organisation Mondiale de la Santé (OMS), Genève. Extrait de : [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/intro\\_fr.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/intro_fr.pdf)
- Peltzer, K., & Renner, W. (2003). Superstition, risk-taking and risk perception of accidents among South African taxi drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 619-623.
- Peng, K., & Nisbett, R. E. (1997). Cross-cultural similarities and differences in the understanding of physical causality. In M. Shield (Ed.), *Proceedings of Conference on Culture and Science*. Frankfort, KY: Kentucky State University Press.
- Pepitone, A., & Saffiotti, L. (1997). The selectivity of nonmaterial beliefs in interpreting life events. *European Journal of Social Psychology*, 27, 23-35.
- Pérez-Diaz C. (1999). Quelle information sur le risque sanitaire demandé aux statistiques pénales ? *Revue Française des Affaires Sociales*, 1, 63-72.
- Pérez-Diaz, C. (2003). Théorie de la décision et risques routiers. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, 114(1), 143-160.
- Phares, E. J., & Wilson, K. G. (1972). Responsibility attribution: role of outcome severity, situational ambiguity and internal-external control. *Journal of Personality*, 40, 392-406.
- Plumert, J. M. (1995). Relations between children's overestimation of their physical abilities and accidents proneness. *Developmental Psychology*, 31, 866-876.
- Poulson, R. L. Bradshaw, S. D., Huff, J. M., Peebles, L. L., & Hilton, D. B. (2008). Risky Sex Behaviors among African American College Students: The Influence of Alcohol, Marijuana, and Religiosity. *North American Journal of Psychology*, 10(3), 529-542.



- Preacher, K., & Hayes, A. F. (2004). SPSS and SAS procedures for estimating indirect effects in simple mediation models. *Behavior Research Methods, Instruments & Computers*, 36(4), 717-731.
- Prochaska, J. O. & Di Clemente, C. C. (1982). Transtheoretical therapy : Toward a more integrative model of change. *Psychotherapy, Theory and Practice*, 20, 161-173.
- Quimby, A. R., & Watts, G. R. (1981). *Human factor and driving performance*, TRRL Report 1004, Crowthorne.
- Quinot, E. (1979). Le phénomène accident: essai sur l'évolution des idées et des attitudes. *Le Travail Humain*, 42, 87-104.
- Reynolds, W. R. (2009). Development of a cultural values and Beliefs Scale among Dakota/Nakota/Lakota people: Psychometric properties and an initial validation. *Dissertation Abstracts International: Section B: the Sciences and Engineering*, 69(10-B), p.6470.
- Reynolds, W. R., Quevillon, R. P., Boyd, B., & Mackey, D. (2006). Initial development of a cultural values and beliefs among Dakota/Nakota/Lakota people: A pilot study. *The Journal of the National Center*, 13(3), 70-93.
- Rochon, P. A., & Kendel, I. (2008). *Evaluation de l'assistance du groupe de la banque au secteur transport au Cameroun 1996-2004* (Rapport). Banque Africaine de Développement, Tunis. Extrait de : <http://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Evaluation-Reports/30700506-FR-CAMEROON-CAE-TRANSPORT.PDF>
- Rogers, R. W. (1983). Cognitive and psychological processes in fear appeals and attitude change. A revisited theory of protection motivation. In J; Cacioppo & R. E. Petty (Eds), *Social Psychophysiology* (pp. 153-176). New York: Guilford Press.
- Rosmarin, D. H., Pirutinsky, S., Pargament, K. I., & Krumrei, E. J. (2009). Are Religious Beliefs Relevant to Mental Health Among Jews? *Psychology of Religion and Spirituality*, 1(3), 180-190.
- Ross, L. (1977). The intuitive psychologist and his shortcomings: Distortions in the attribution process. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology* (Vol. 10, pp. 173-230). New York, NY Academic Press.
- Rubin, Z., & Peplau, L. A. (1975). Who believes in a just world? *Journal of Social Issues*, 31, 65-89.
- Rundmo, T. (1995). Perceived risk, safety status and job stress among injured and non injured employees of offshore petroleum installations. *Journal of Safety Research*, 26, 87-97.

- Rutter, D. R., Quine, L. & Chesham, D. J. (1995). Predicting safe riding behavior and accidents: demography, beliefs, and behavior in motorcycling safety. *Psychology and Health, 10*, 369-386.
- Sadou, A. (2005). *Le taxi moto et l'insécurité urbaine dans le Nord-Cameroun, le cas de la ville de Ngaoundéré*. Extrait de : <http://www.ville-en-mouvement.com/taxi/telechargements/Sadou1%20ngaoundere.pdf>
- Salminen, S. (1992). Defensive attribution hypothesis and serious occupational accidents. *Psychological Reports, 70*, 1195-1199.
- Salminen, S., & Gyekye, A. S. (2007). Organizational demography: Causal attributions for industrial accidents. *Advances in Psychology Research, 54*, 189-204.
- Scheier, M. F., Magovern, G. J. S., Abbott, R. A., Matthews, K. A., Owens, J. F., Lefebvre, R. C., et al. (1989). Dispositional optimism and recovery from coronary artery bypass surgery: the beneficial effects on physical and psychological well-being. *Journal of Personality and Social Psychology, 57*, 1024-1040.
- Schiavo, R. S. (1973). Locus of control and judgements about another's accident. *Psychological reports, 32*, 483-488.
- Schieman, S., Pudrovska, T., Pearlin, L. I., & Ellison, C. G. (2006). The sense of divine control and psychological distress: variations across race and socioeconomic status. *Journal of the Scientific Study of Religion, 45*(4), 529-549.
- Schwartz, S. H. (1999). A theory of cultural values and some implications for work. *Applied Psychology: An International Review, 48*(1), 23-47.
- Schwarzer, R. (1992). Self-efficacy in the adoption and maintenance of health behaviors: Theoretical approaches and a new model. In R. Schwarzer (Ed), *Self-efficacy: Thought Control and Action* (pp.217-242). Washington D.C.: Hemisphere.
- Schwarzer, R. (1994). Optimism, vulnerability and self-beliefs as health-related cognitions: a systematic overview. *Psychology and Health, 9*, 161-180.
- Scott, L. D., Munson, M. R., Mcmillen, J. C., & Ollie, M. T. (2006). Religious involvement and its association to risk behaviors among older youth in foster care. *American Journal of Community Psychology, 38*, 223-236.
- Secrétariat d'Etat à la Défense- SED. (2009). *Statistiques annuelles des accidents de la circulation*. Document manuscrit, inédit.
- Seirmarco, G., Neria, Y., Insel, B., Kiper, D., Doruk, A., Litz, B., & Gross, R. (2012). Religiosity and Mental Health: Changes in Religious Beliefs, Complicated Grief,

- Posttraumatic Stress Disorder, and Major Depression Following the September 11, 2001 Attacks. *Psychology of Religion and Spirituality*, 4(1), 10-18.
- Senior, V., & Marteau, T. M. (2007). Causal attributions for raised cholesterol and perceptions of effective risk-reduction: self-regulation strategies for an increased risk of coronary heart disease. *Psychology and health*, 22(6), 699-717.
- Shaffer, L. S. (1984). Fatalism as an animistic attribution process. *Mind Behaviour*, 5, 351-362.
- Shaver, K. G. (1970). Defensive attribution: Effects of severity and relevance on the responsibility assigned for an accident. *Journal of Personality and Social*, 14, 101-113.
- Shaw, J. I., & McMartin, J. A. (1977). Personal and situational determinants of attribution of responsibility for an accident. *Human Relations*, 30, 95- 107.
- Shorr, R. I., Mion, L. C., Chandler, A. M., Rosenblatt, L. C., Lynch, D., & Kessler, L. A. (2008). Improving the capture of fall events in hospitals: combining a service for evaluating inpatient falls with an incident report system. *Journal of the American Geriatrics Society*, 56(4), 701-704.
- Simon, F., & Corbett, C. (1996). Road traffic offending, stress, age and accident history among male and female drivers. *Ergonomics*, 39, 757-780.
- Simonet, S., & Wilde, G. J. S. (1997). Risk: perception, acceptance and homeostasis. *Applied Psychology: An International Review*, 46(3), 235-252.
- Sisco, C. (2010). *Etude de la perception des risques professionnels vs psychosociaux auprès des directeurs de structures sociales et médico-sociales et des attributions causales des dommages professionnels liés à la santé physique et psychique des salariés : évaluation des impacts en termes d'attitudes de prévention* (Mémoire de master II). Université Pierre Mendès-France, Grenoble 2.
- Sivak, M., Soler, J., & Tränkle, U. (1989). Cross Cultural Differences in Driver Risk Perception. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 332-355.
- Sjöberg, L. (2000). The methodology of risk perception research. *Quality and Quantity*, 34, 407-418.
- Slovic, P., Fischhoff, B., & Lichtenstein, S. (1981). Perceived risk: psychological factors and social implications. *Proceedings of the Royal Society of London*, A376, 17-34.
- Sosis, R. (1974). Internal-external control and perception of responsibility of another for an accident. *Journal of Personality and Social Psychology*, 30, 393-399.

- Sparks, T. (1994). Food and health: applying, assessing and extending the theory of planned behavior. In D.R Rutter & L. Quine (Eds), *Social Psychology and Health: European Perspectives* (pp. 25-45). Avebury: Aldershot-Brookfield.
- Spector, P., Sanchez, J. I., Siu, O. L., Salgado, J., & Ma, J. (2004). Eastern versus western control beliefs at work: An investigation of secondary control, socioinstrumental control, and work locus of control in China and the US. *Applied Psychology: An International Review*, 53(1), 38-60.
- Stasson, M., & Fishbein, M. (1990). The relation between perceived risk and preventive action: a within-subjects analysis of perceived driving risk and intention to wear seatbelts. *Journal of Applied Psychology*, 20, 1541-1557.
- Sutton, S. R. (1982). Fear-arousing communications: A critical examination of theory and research. In J. R. Eiser (Ed.), *Social psychology and behavioral medicine* (pp. 303–337). London: Wiley.
- Svenson, O. (1981). Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers? *Acta Psychologica*, 47, 143-148.
- Taylor, C., & Kleinke, C. L. (1992). Effects of severity of accidents, history of drunk driving, intent, and remorse on judgments of a drunk driver. *Journal of Applied Social Psychology*, 22, 1641-1655.
- Taylor, S. E., & Brown, J.D. (1988). Illusion and well-being: A social psychological perspective on mental health. *Psychological Bulletin*, 103, 193-210.
- Taylor, S.E., & Brown, J. D. (1994). Positive illusion and well-being revisited: separating fact from fiction. *Psychological Bulletin*, 116, 21-27.
- Taylor, Z. E., Widaman, K. F., Robins, R. W., Jochem, R., Early, D. R. & Conger, R. D. (2012). Dispositional optimism: a psychological resource for Mexican-origin mothers experiencing economic stress. *Journal of Family Psychology*, 26(1), 133-139.
- Terry, D. J., & O’Leary, J.E. (1995). The theory of planned behavior: the effect of perceived behavioural control and self-efficacy. *British Journal of Social Psychology*, 34, 199-210.
- Tränkle, U., Gelau, C., & Metker, T. (1990). Risk perception and age-specific accidents of young drivers, *Accident Analysis and Prevention*, 22(2), 119-125.
- Transparency International. (1999). *Annual report Transparency International 1999*. Extrait de : [http://www.transparency.org/publications/publications/annual\\_reports/annual\\_report\\_1999](http://www.transparency.org/publications/publications/annual_reports/annual_report_1999).

- Transparency International. (2008). *Transparency International annual report 2007*. Extrait de : [http://www.transparency.org/publications/publications/annual\\_reports/annual\\_report\\_2007](http://www.transparency.org/publications/publications/annual_reports/annual_report_2007).
- Triandis, H. C. (1980). Values, attitudes and interpersonal behaviour. In H. E. Howe, & M. Page (Eds), *Nebraska Symposium on Motivation*, (pp. 195-2259). Lincoln, NE: University of Nebraska.
- Tsanga, A. J. (1998). *Arrêté n° 011/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de la visite technique des véhicules*, Ministère des Transports, République du Cameroun.
- Tsanga, A. J. (2000). *Arrêté N° 00406/A/MINT/DIT du 28 Avril 2000 portant réglementation du permis de conduire et des auto-écoles*. Ministère des Transports, République du Cameroun.
- Tversky, A., & Kahneman, D. (1974). Judgment under uncertainty: heuristics and biases. *Science*, *185*, 1124-1131.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risk driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, *41*, 427-443.
- Van der Pligt, J. (1996). Perceived risk, comparative optimism and behavior. In J. Gerorgas, M. Manthouli, E. Bosevegis, & A. Kokkevi (Eds): *Contemporary psychology in Europe. Theory, research and application* (pp. 91-102). Seattle, W.A.: Hogrefe & Huber Publishers.
- Walster, E. (1966). Assignment of responsibility for an accident. *Journal of Personality and Social Psychology*, *3*, 73-79.
- Walster, E. (1967). Second-guessing important events. *Human Relations*, *20*, 239-250.
- Wang, G., & Mckilip, J. (1978). Ethnic identification and judgments of an accident. *Personality and Social Psychology Bulletin*, *4*, 296-299.
- Weiner, B. (1996). *Judgements of responsibility: A foundation for a theory of social conduct*. New York: Guilford.
- Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*, *39*, 806-820.
- Weinstein, N. D. (1988). The precaution adoption process. *Health Psychology*, *7*, 355-386.
- Whitehead, G. I., & Hall, A. E. (1984). Sex differences in the assignment of responsibility for an accident. *Sex Roles*, *11*, 787-798.
- Whitehead, G. I., & Smith, S. H. (1976). A Comparison of adult males' and females' interactions with boys and girls. *Sex Roles*, *11*, 69-83.

- Wilde, G. J. S. (1986). Beyond the concept of risk homeostasis: suggestions for research and application towards the prevention of accidents and life style-related disease. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 374-401.
- Wilde, G. J. S. (1988). Risk homeostasis theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion in dissension in recent reactions. *Ergonomics*, 31, 441-468.
- Wilde, G.J.S. (1982). The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health. *Risk Analysis*, 2, 209-225.
- Witte, K. (1992). The role of threat and efficacy in AIDS prevention. *International Quarterly of Community Health Education*, 12, 225-249.
- Yoo, B., Donthu, N., & Lenartowics, T. (2011). Measuring Hofstede's Five Dimensions of Cultural Values at the Individual Level: Development and Validation of CVSCALE. *Journal of International Consumer Marketing*, 23, 193-210.
- Zeba, C. (2008, 20 décembre). Accidents de la route : les chiffres de l'horreur. *L'effort Camerounais*. Extrait de : <http://www.leffortcamerounais.info/2008/12/accidents-de-la-route-les-chiffres-de-lhorreur.html>