

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

CENTRE DE RECHERCHE ET FORMATION
EN SCIENCES HUMAINES, SOCIALES ET
EDUCATIVES

UNITE DE RECHERCHE ET FORMATION
DOCTORALE EN SCIENCE DE L'ÉDUCATION
ET INGENIERIE EDUCATIVE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

DOCTORAL RESEARCH AND TRAINING
CENTRE IN SOCIAL AND EDUCATION
SCIENCES

DOCTORAL RESEARCH AND TRAINING
SCHOOL IN EDUCATIONAL AND
EDUCATIONAL ENGINEERING

***STRATEGIES D'INTERVENTION ET LUTTE CONTRE LE
DESORDRE URBAIN CHEZ LES CONDUCTEURS DE MOTOTAXIS
A YAOUNDE***

*Mémoire rédigé et soutenu en vue de l'obtention du Master en Intervention,
Orientation et Education Extrascolaire*

Option : **Intervention et Action Communautaire**

Par :

LUC BERTRAND ABESOLO MENGOUNOU

Licencié en Droit Fondamental



Sous la direction de :

Henri Rodrigue NJENGOUE NGAMALEU

Maitre de Conférences

Année Académique : 2022 - 2023

SOMMAIRE

SOMMAIRE	ii
DEDICACE	Erreur ! Signet non défini.
REMERCIEMENTS	iv
RESUME	v
ABSTRACT	vi
LISTE DES ABREVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACCRONYMES	vii
LISTE DES TABLEAUX	viii
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIÈRE PARTIE : CADRE THÉORIQUE DE L'ÉTUDE	10
CHAPITRE 1 : STRATEGIE DE REGULATION DU TRANSPORT PAR MOTOCYCLE	11
CHAPITRE 2 – THEORIE EXPLICATIVE DU DESORDRE URBAIN	30
DEUXIEME PARTIE : CADRE METHODOLOGIQUE ET OPERATOIRE	54
CHAPITRE 3 : METHODOLOGIE	49
CHAPITRE 4 : PRÉSENTATION, ANALYSE DES RÉSULTATS, INTERPRETATION ET DISCUSSION DES RÉSULTATS	63
CONCLUSION GENERALE	99
BIOGRAPHIQUES	101
ANNEXES	104
TABLE DES MATIERES	109

A

La famille ZOA OTELE Jean

REMERCIEMENTS

Nous saisissons cette opportunité pour exprimer nos vifs remerciements et notre gratitude aux personnes qui nous ont apporté le soutien moral, matériel et intellectuel pour mener à bien ces travaux.

- ❖ Notre gratitude s'adresse à notre directeur de recherche le Pr Henri Rodrigue NJENGOUÉ NGAMALEU pour sa patience et sa rigueur scientifique.
- ❖ Nous saisissons cette opportunité pour exprimer nos vifs remerciements à toute la communauté de l'Université Yaoundé 1.
- ❖ Notre profonde reconnaissance va de façon particulière à l'endroit du Dr Esaïe SONG pour son écoute et ses multiples conseils.
- ❖ A tous mes Camarades et amis qui m'ont soutenu tout au long de ce travail
- ❖ A toute ma famille allant de mes grands-parents à mes parents ainsi qu'à mes frères et sœurs je leur adresse un profond merci.

RESUME

Le métier de conducteur de moto s'est considérablement développé en ville comme dans les campagnes camerounaises. La mobilité urbaine est devenue un enjeu majeur pour les populations camerounaises. Ceci s'explique surtout par le rôle fondamental que jouent les villes dans l'économie du pays et la vie de leurs habitants, et le fait que les systèmes de mobilité urbaine fonctionnent souvent mal au Cameroun, ils affectent négativement l'accès des citoyens aux opportunités économiques et sociales ainsi que leur bien-être. Aujourd'hui, une vingtaine voir centaine de motos relie quotidiennement les villages à la ville la plus proche. Elles ont l'avantage de rouler aisément sur les pistes et sentiers, de gravir les collines en toute saison et de déposer les clients à domicile. L'exploitation des motos-taxis, indépendamment des points de vue des différents acteurs, apparaît comme une filière porteuse de l'économie. Ce secteur, prospère dans les grandes villes comme Douala, Yaoundé, Bafoussam fait vivre un nombre non négligeable de citoyens. A ce jour, l'activité est tenue par toutes les couches de la société : des personnes âgées, des jeunes et des moins jeunes, des diplômés et des non diplômés, des scolarisés, des chômeurs et des travailleurs en activité. Ce travail s'intéresse au processus historique de la dynamique du phénomène des motos taxis dans la ville de Yaoundé dont les manifestations justifient la vulnérabilité socio-spatiale et la construction d'un phénomène qui s'avère alarmant pour la société à savoir le désordre urbain. Il identifie les différents acteurs, les modes d'organisation et le fonctionnement de l'activité des moto taxis dans la ville de Yaoundé, les logiques associées et les différentes stratégies d'intervention adaptatives développées en faveur de l'adoption d'une nouvelle trajectoire de régulation de ce secteur d'activité.

Mots clés : *stratégies d'intervention, désordre urbain, moto taxis, régulation, Yaoundé.*

ABSTRACT

The profession of motorcycle driver has considerably developed in the city as well as in the Cameroonian countryside. Urban mobility has become a major issue for Cameroonian populations. This is mainly due to the fundamental role that cities play in the country's economy and the lives of their inhabitants, and the fact that urban mobility systems often work poorly in Cameroon, they negatively affect the access of city dwellers to economic and social opportunities and their well-being. Today, about twenty see Hundreds of motorcycles daily connect the villages to the nearest town. They have the advantage of riding easily on tracks and paths, of climbing hills in all seasons and of dropping customers off at home. The operation of motorbike taxis, regardless of the points of view of the various actors, appears to be a sector that is buoyant for the economy. This sector, prosperous in large cities like Douala, Yaoundé, Bafoussam, supports a significant number of citizens. To date, the activity is held by all layers of society: the elderly, young and old, graduates and non-graduates, educated, unemployed and active workers. This work focuses on the historical process of the dynamics of the phenomenon of motorcycle taxis in the city of Yaoundé, the manifestations of which justify the socio-spatial vulnerability and the construction of a phenomenon, which is alarming for society, namely urban disorder. . It identifies the different actors, the modes of organization and the functioning of the motorcycle taxi activity in the city of Yaoundé, the associated logics and the different adaptive intervention strategies developed in favor of the adoption of a new trajectory. Regulation of this sector of activity.

Keywords: *intervention strategies, urban disorder, motorcycle taxis, regulation, Yaoundé.*

LISTE DES ABREVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACCRONYMES

BM	: Banque Mondiale
CO2	: Dioxyde de carbone
DSCE	: Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
FCFA	: Franc de la Communauté Financière Africaine
GATT	: General Agreement on Tariffs and Trade
MINT	: Ministère des Transport
MT	: Moto taxi
HR	: Hypothèse de recherche
ODD	: Objectifs de Développement Durable
OR	: Objectif de recherche
OMC	: Organisation Mondiale du Commerce
ONU	: Organisation des Nations Unies
PIB	: Produit Intérieur Brut
QR	: Question de recherche
SCN	: Système de Comptabilité Nationale
PME	: Petites et Moyennes Entreprises
TGV	: Train à Grande Vitesse
UNESCO	: Organisation des Nations Unies pour la Science et la Culture
XXème	: Vingtième

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Plan factoriel de nos hypothèses d'étude	51
Tableau 2: Représentation synoptique des variables, des modalités, des indicateurs.	53
Tableau 3: Présentation de la population générale de l'Arrondissement de Yaoundé 3.	55
Tableau 4 : Distribution de l'échantillon selon la tranche d'âge	63
Tableau 5 : Distribution de l'échantillon selon la situation matrimoniale du chef de ménage.....	64
Tableau 6: Distribution de l'échantillon selon la religion	65
Tableau 7: Distribution de l'échantillon selon le niveau d'instruction	65
Tableau 8: Distribution de l'échantillon selon la situation de la localité	67
Tableau 9: Distribution de l'échantillon selon la durée d'exercice dans la location.....	67
Tableau 10: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'interdiction de circulation de moto taxis dans les quartiers administratifs	68
Tableau 11: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'interdiction de circulation des motos taxis de franchir le centre-ville	68
Tableau 12: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la mise en marge des moto taxis d'exercer sur l'autoroute	69
Tableau 13: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur le respect des feux.....	69
Tableau 14: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'observation des panneaux de signalisation par les conducteurs de moto taxis.....	70
Tableau 15: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur les dépassements non contrôlés	70
Tableau 16: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'acquisition des pièces exigibles	71
Tableau 17: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur le paiement de l'impôt communal.....	71
Tableau 18: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la stratégie de communication adoptée par les organes de gestion	72
Tableau 19: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur les stratégies à adopter dans la lutte contre le désordre urbain.....	72
Tableau 20: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la spontanéité des forces de maintien de l'ordre.....	73

Tableau 21: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'impact d'une grande flexibilité des organismes de gestion dans la lutte contre le désordre urbain.....	74
Tableau 22: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'efficacité des mesures gouvernementales.....	74
Tableau 23: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la mise en fourrière des motos par la communauté urbaine.....	75
Tableau 24: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la mise en place des projets de développement par les mairies dans la lutte contre le désordre urbain.....	75
Tableau 25: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur le moyen le plus efficace de lutte contre le désordre urbain.....	76
Tableau 26: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur leur participation dans la lutte contre le désordre urbain.....	76
Tableau 27: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la participation des syndicats des motos taxis dans la lutte contre le désordre urbain.....	77
Tableau 28: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur les missions à prioriser par les associations dans la lutte contre le désordre urbain.....	77
Tableau 29: Présentation du tableau de contingence pour HR_1.....	80
Tableau 30: Des résultats du test statistique du Khi-deux.....	82
Tableau 31: présentation du tableau de contingence pour H_1.....	82
Tableau 32: Des résultats du test statistique du Khi deux.....	83
Tableau 33: Présentation du tableau de contingence pour HR_1.....	83
Tableau 34: Des résultats du test statistique du Khi deux.....	84
Tableau 35: présentation du tableau de contingence pour HR_2.....	85
Tableau 36: Résultats du test statistique du Khi deux.....	85
Tableau 37: présentation du tableau de contingence de HR2.....	86
Tableau 38: Résultats du test statistique du Khi-deux.....	86
Tableau 39: présentation du tableau de contingence pour HR2.....	87
Tableau 40: résultats du test statistique du Khi deux.....	87
Tableau 41: présentation du tableau de contingence pour HR3.....	89
Tableau 42: Des résultats du test statistique du Khi-deux.....	89
Tableau 43: présentation du tableau de contingence pour HR3.....	90
Tableau 44: Des résultats du test statistique du Khi-deux.....	90
Tableau 45: présentation du tableau de contingence HR3.....	91

INTRODUCTION GENERALE

0.1. Activité des mototaxis : une riposte contre le chômage ambiant

En Afrique comme ailleurs, le phénomène de moto taxi (MT) s'avère être un moyen de transport plus pratique que les autres. Auparavant, le vélo-taxi a pris le devant dans la plupart des pays africains. Plus tard, ce moyen de transport est devenu moins intéressant à cause de l'inaccessibilité de certains endroits et du coût des courses. Le système de la moto taxi a alors fait surface pour résoudre tous ces petits problèmes. Dans les différentes villes d'Afrique, les déplacements sont plus conséquents afin de subvenir aux besoins quotidiens de chaque foyer, surtout ceux qui sont situés en périphérie. D'après la politique Nationale de la mobilité urbaine élaborée par le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain en 2019, les enquêtes menées sur la mobilité à Douala et Yaoundé montrent que, d'une manière générale, les relations domicile-travail et domicile-école/université constitue le cœur de la demande de déplacement (de l'ordre de 50% des déplacements à Yaoundé comme à Douala).

Selon le vocabulaire juridique (2017, p29), par activité, on entend un travail, une occupation laborieuse. Qui peut également être professionnelle c'est à dire un travail dépendant ou indépendant, qui se caractérise par l'accomplissement régulier de certains actes. Parfois à des fins lucratives. Seulement, l'activité qui retient notre attention est celle des mototaxis qui est selon Kalieu (2016) désormais considérée comme « un métier ». Même si « elle reste largement méconnue et statistiquement insaisissable » (P15). En effet, l'activité des mototaxis est une activité très répandue dans le monde en général, en Afrique notamment, au Cameroun, au Togo, au Bénin, et au Ghana, etc. Elle est une activité avec des propensions en termes de moyens de transport au Cameroun de même que dans les grandes villes à l'instar de Yaoundé. Issu de l'expression mototaxi, le taxi-moto est pour la plupart du temps considéré comme un moyen de locomotion. C'est un mot composé de moto et taxi qu'il convient de définir pour une meilleure compréhension.

La moto selon le dictionnaire Larousse de poche (2015, p10), est un véhicule à deux roues actionnées par un moteur à explosion de plus de 125 cm³. Le taxi quant à lui désigne un moyen de transport public par automobile. Initialement, le taxi renvoie à une voiture à quatre roues. Toutefois, avec la précarité des conditions de vie en zone urbaine, les embouteillages et

le mauvais état des routes, les motocyclettes ont pris le relai des taxis voiture dans le transport public, d'où l'appellation de mototaxi.

Cependant, plusieurs pays ont adopté ce mode de fonctionnement, notamment en Asie spécifiquement au Vietnam et sont de plus en plus démocratisés avec une forte expansion imposant une légitimité. Leur accès est d'autant plus facile avec des applications comme Grab, semblable à celle utilisée par Uber. A la différence des pays européens où toute profession est réglementée, les taxis motos n'affichent pas de panneaux en couleurs. Ils sont facilement reconnaissables assis sur leurs mobylettes, transportant en général deux casques. Toutefois comme partout dans le monde et à l'image des services de taxi habituels, le principe est simple : vous payez le service à l'arrivée et en fonction du trajet. Sur le Vieux Continent, tous les chauffeurs sont des professionnels et expérimentés. Ils vous conduiront à l'endroit de votre choix, bien sûr dans le respect total du code de la route. La profession de taxi moto n'a été reconnue en France qu'en avril 2011. Plus de 500 motos taxis ont été trouvées à Paris et ses environs en 2017. Aujourd'hui, trois grands acteurs se divisent le marché : les artisans taxis motos, les racoleurs et les centrales de réservations. Les racoleurs sont souvent des clandestins qui effectuent le travail durant leurs temps libres.

Afin de profiter du service de transport à deux roues, une réservation doit être faite à l'avance. En effet, les chauffeurs de moto-taxi ne sont pas autorisés à démarcher des clients sur la voie publique et les parcs requis. Ils peuvent prendre et déposer les clients qui ont réservé des services. Après la réservation, la société de transport contactera le chauffeur le plus proche et lui assignera le service. La moto est équipée de l'équipement nécessaire pour faciliter le travail du conducteur. Les sociétés de transports proposent souvent des tarifs forfaitaires incluant les assurances, les frais de carburant et l'indemnisation ou la rémunération du conducteur. Un abonnement mensuel est aussi possible pour toute personne ou société qui ont besoin du service d'une manière fréquente. Vous serez facturé une fois par minute. Si le client décide de modifier l'itinéraire et de raccourcir l'itinéraire à la dernière minute, il n'a droit à aucun remboursement de la part de l'entreprise.

L'activité de mototaxi est donc une occupation, un travail, une activité qui devrait plus ou moins être professionnelle se faisant à l'aide d'un véhicule à deux roues et avec un revenu moins pour la facilitation du déplacement des usagers de la route moyennant une somme fixée au départ. D'un côté, le secteur est reconnu comme une activité formelle au regard de l'organisation qui est faite et de l'autre côté, il semble être une activité hors la loi au travers

des actes inciviques de la quasi-totalité des exploitants et exploitantes du secteur. D'après la revue de Recherches et débats sur les villes africaines. Volume 2, numéro 1 ; paru en 2022, le décret n°2008/3447/PM/DU 31 décembre 2008 fixe les conditions et les modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux. En dépit du fait que ce texte prévoit des sanctions en sa Section V pour les contrevenants et contrevenantes à toutes ses dispositions, ceux qui respectent la législation et la réglementation en vigueur à Yaoundé, se comptent au bout des doigts d'une main. Par ailleurs, les syndicats de transport par les taxis de ville sont identifiés et localisés à des endroits précis de l'espace urbain. Ceux-ci sont organisés autour d'un organisme syndical qui fixe les règles de fonctionnement à partir de leurs statuts.

Cependant, l'activité de mototaxi paraît dans la ville de Yaoundé comme un transport artisanal, voire une activité informelle, illégale et légitime. Les acteurs ignorent presque l'existence des règlements et des textes officiels mis en place par les pouvoirs publics (municipaux et administratifs) pour encadrer la création, l'organisation et le fonctionnement de l'activité de transport dans la ville.

Dans le même ordre d'idées, pour les communes d'arrondissement de Yaoundé 1e, 2e et 3e, les différents niveaux du transport artisanal restent illégaux et informels parce que moins de 10 % des propriétaires disposent les documents complets (impôt, assurance, carte grise, permis de conduire) et qui les autorisent à exercer l'activité de transport. Ce qui veut dire que seuls ces documents font office d'une forme de légalité. Par contre, plus de 90 % ne disposent aucun document officiel, mais exercent librement l'activité. Ceci pourrait s'expliquer par la rareté des contrôles et l'existence de la corruption quand ces contrôles se font sur le terrain, mais aussi et surtout à cause du non-respect des textes qui encadrent et réglementent le secteur. De plus, ce manquement semble être l'une des causes principales du désordre urbain dans la ville de Yaoundé, avec pour conséquence le dysfonctionnement et l'inadaptation social des conducteurs au système mis en place par les autorités.

Or, les préoccupations relatives à la sécurité routière ont été intégrées par le Gouvernement du Cameroun qui a commandé une première étude (par un cabinet d'étude néerlandais) à partir de 1983, jetant ainsi officiellement les bases de nouvelles activités en faveur de la sécurité routière au Cameroun. Par la suite, un plan d'action a été élaboré en 1994 à la demande du Ministère des transports (par un cabinet norvégien). L'intérêt pour la sécurité routière s'est renforcé au fil des années, et c'est ainsi qu'une Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières (assortie d'un plan d'actions prioritaires) a été élaborée par le

Ministère des transports, laquelle a été validée par l'ensemble des parties prenantes en 2009 pour servir de cadre de référence de la programmation en matière de sécurité routière pour le pays. L'objectif global retenu par la stratégie nationale de 2009 était d'améliorer durablement la sécurité des usagers et des véhicules sur les routes du Cameroun, au moyen d'une réduction de 30 % des accidents et des pertes subies sur la période 2009-2014.

0.2. Désordre urbain

L'arrondissement de Yaoundé 3^{ème} est un cadre urbain et un espace à la fois donné de la nature et une œuvre humaine. La mise en application des textes définis permet aux uns et aux autres d'aménager cet espace, même si en dépit d'une réglementation rigoureuse en termes d'occupation du sol, les actions de planification urbaine présentent des limites et le phénomène de désordre urbain va croissant.

Ainsi, l'activité des mototaxis, bien qu'utile, est devenue l'emblème du désordre urbain dans nos villes en général et plus particulièrement à Yaoundé. Par conséquent, l'expansion de l'activité de mototaxis est souvent crainte et ne fait pas l'unanimité au sein de l'opinion publique du fait de nombreuses plaintes enregistrées au quotidien. Vu également comme un frein à la modernité urbaine, les motos-taxis sont largement décriés par les autorités. C'est dans ce sens que Kalieu (2016, P23) pense que « Les arguments sécuritaires et les discours sur la nécessité de réguler et d'organiser l'activité sont souvent invoqués pour justifier les opérations d'identification et de saisies musclées des véhicules pour contraindre les motos-taximen à se « plier » à la réglementation ».

Bien qu'étant une grande aide au transport, il arrive très souvent que les limites ne soient pas toujours respectées par les conducteurs de mototaxis. Même si leur seul et véritable avantage est leur maniabilité dans les périphéries en zone où les routes sont en mauvais état. Plusieurs comportements sont classés au rang de facteurs du désordre urbain et dans la liste des éléments constitutifs de l'incivisme urbain, l'on pourrait noter l'occupation abusive et anarchique des voies publiques, l'incivisme et le non-respect des règles de la circulation routière, les nuisances sonores et les tapages nocturnes. Les excès de vitesse, les dépassements non autorisés et qui sait, quelles autres infractions les chauffeurs peuvent commettre, leur permettent de réaliser plus de circuits en une journée. De cette manière, ils sont en mesure d'assurer les frais de location et les surplus représentent leur gain quotidien. Toutefois, vous serez surpris de savoir que malgré ces quelques contraintes, ce métier est maintenant reconnu comme étant légal.

Le constat est que, la sécurité routière constitue un défi majeur pour le secteur des transports dans la communauté d'arrondissement de Yaoundé 3^{ème}. Les accidents de la circulation font plus de 1,35 million de victimes par an selon la Banque mondiale (2022), dont 93% dans les pays en développement, et 50 millions d'usagers de la route sont gravement blessés chaque année. Alors que le transport offre de nombreux atouts pour doter l'économie, contribuer à la lutte contre la pauvreté et de la promotion de la prospérité partagée, à travers l'accès des populations aux services essentiels comme la santé et l'éducation. Il se trouve que la majorité de ces chauffeurs de mototaxis ne sont pas souvent détenteurs d'un permis de conduire. Ce qui pourrait rendre cette activité très peu fiable du fait du mauvais comportement de ces conducteurs de véhicules à deux roues, car la conséquence reste des lourds accidents. Le fait est qu'au Cameroun, les formations pour devenir conducteur de taxi-moto sont quasi-inexistantes, par conséquent les règles de sécurité sont alors méconnues de tous. Ce qui pourrait être à l'origine des accidents qui se produisent tous les jours dans nos cités. La plupart du temps, le chauffeur loue juste le véhicule pour réaliser des courses tout au long de la journée. Il est inutile, selon lui, de connaître les codes routiers. Le simple fait de pouvoir manier l'engin lui suffit. On peut donc comprendre l'incivisme social des conducteurs de mototaxis à partir de l'approche de la régulation sociale. En effet, face aux règles et normes qui régissent le transport routier, les conducteurs se dérobent et cherchent à les aménager, à en négocier les conditions d'application (Reynaud, 1991). Sinon comment comprendre que, malgré les dispositions prises par le Ministère des transports à travers le décret n° 2012/250 du 1er juin 2012 portant sur l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de transport et de sécurité routière, le mode de fonctionnement des motos taxis reste très risquant ? Les conducteurs plus attirés par l'appât du gain que leur sécurité et celle des clients qu'ils transportent, ne portent pas de casque et ne maîtrisant parfois pas les bases du code de la route.

0.3. Question de recherche

Partant du problème tel qu'il vient d'être présenté, nous parvenons à une question principale susceptible de se subdiviser en trois questions spécifiques.

0.3.1. Question de recherche principale

Comment les stratégies d'intervention permettent-elles de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis ?

0.3.2. Questions de recherche spécifiques

- **QRS1** : comment la limitation de la zone d'activité permet-elle de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis ?
- **QRS2** : comment le respect de la réglementation routière permet-elle de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis ?
- **QRS3** : comment l'autodiscipline permet-elle de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis ?

0.4. Hypothèses de recherche

Encore appelée hypothèse principale, l'hypothèse générale est celle qui guide toute la recherche. A cette question principale, une hypothèse générale peut être donnée en ces termes : *les stratégies d'intervention permettent de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.*

L'opérationnalisation de l'hypothèse générale donne lieu à trois autres hypothèses dites hypothèses spécifiques qui peuvent être intitulées comme il suit :

HRS1 : La limitation de la zone d'activité permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

HRS2 : Le respect de la réglementation routière permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

HRS3 : L'autodiscipline permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

0.5. Objectifs de l'étude

Quels que soient les choix épistémologiques et les stratégies de recherche utilisées, un processus de recherche se définit comme une construction plus ou moins itérative (par exemple des aller et retours entre le terrain et la théorie) orientée vers des objectifs à définir clairement. Partant de la question de recherche sus évoquée, nous parvenons à un objectif général susceptible de se subdiviser en quatre objectifs spécifiques.

0.5.1. Objectif général de l'étude

L'objectif général consiste à montrer que les stratégies d'intervention permettent de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

0.5.2. Objectifs spécifiques

Nos objectifs spécifiques visent à :

- **OS1** : montrer que la limitation de la zone d'activité permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.
- **OS2** : montrer que le respect de la réglementation routière permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.
- **OS3** : vérifier que l'autodiscipline permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

0.6. Intérêts de l'étude

Notre recherche revêt un triple intérêt : scientifique, professionnel et pédagogique.

0.6.1. L'intérêt scientifique

La contribution de la moto-taxi dans le développement des villes est une réalité indéniable en ce sens qu'elle contribue à la dynamique de la société et à l'autonomie des populations. C'est pourquoi, les travaux sur ses effets intéressent de plus en plus des chercheurs, car le métier de conducteur de moto-taxi est ancien, et continue de prendre de l'ampleur. Des travaux existent cependant sur leur fonctionnement, leur organisation, leur importance et les jeux d'acteurs, mais la moto-taxi est bien souvent négligée, voire oubliée. Une poignée de chercheurs, majoritairement européens, s'y sont consacrés notamment, Didier Plat, Jérôme Lombard, Olvera Diaz Lourdes, Xavier Godard, Noukpo Agossou, Kengne Fodouop, Maidadi Sahabana, Célestin Kaffo. Toutefois, tous n'en ont pas traité spécifiquement dans leurs travaux la question du désordre urbain. Chacun a contribué à sa façon à une meilleure compréhension du transport « informel » et de l'activité des motos-taxis. Les chercheurs camerounais à s'y intéresser ne sont pas très nombreux ; quelques articles et ouvrages sur les motos-taxis ont été publiés comme ceux de Tcheunteu Simo

(2021), Kalieu(2016) et Tassou(2020). C'est dans cette logique que va s'inscrire cette recherche.

0.6.2. Intérêt professionnel

L'insuffisance d'une très grande documentation en ce qui concerne les travaux sur les motos taxis et le désordre urbain fait montre de plusieurs raisons pouvant être formulées pour expliquer cette lacune : le manque de spécialistes, le traitement de la moto exclusivement comme activité informelle, la sensibilité de la question, la faible place de l'urbanisme dans les enseignements universitaires. La presse, cependant, s'est régulièrement penchée sur de cette activité, mais en adoptant toujours un ton catastrophiste et alarmiste sans une véritable expertise d'un spécialiste en intervention. Au-delà de la détérioration des conditions de circulation et l'insécurité routière grandissante dans nos villes ; il serait judicieux de former des spécialistes en la matière. D'où l'intérêt de ce travail de recherche.

0.6.3. Intérêt personnel

À l'entame de ce travail se trouve le désir « d'intervenir », afin d'agir pour améliorer une situation devenue critique, dont les effets dommageables se faisaient ressentir au quotidien. Après l'amour pour les Sciences Juridiques, la soif d'action et de changement ne pouvaient être étanchée. Ayant découvert l'intervention dans une unité d'enseignement optionnelle en Sciences de l'éducation en année de master, elle s'est avérée être la solution à cette ambition pour « bouger » les choses. C'est ainsi que cette « nouvelle » discipline est parue plus concrète et plus opérationnelle que le droit. Au-delà des analyses, elle proposait des réponses aux problèmes actuels.

0.7. Délimitation de l'étude

Le désordre urbain étant un champ très vaste et complexe, il est nécessaire de tracer les contours de la recherche. La délimitation de l'étude va se faire à divers niveaux : spatial, temporel et scientifique.

Au plan spatial, la recherche se fera dans la ville de Yaoundé, située dans le Département du Mfoundi, région du Centre Cameroun. Les investigations seront menées dans l'arrondissement de Yaoundé 3ème.

Au plan temporel, l'étude portera sur une période allant de 2021 à 2022. Nous nous intéresserons aux activités des conducteurs de mototaxis dans l'arrondissement de Yaoundé 3ème durant cette période.

Au niveau scientifique, ce sujet se situe à la croisée de plusieurs champs disciplinaires parmi lesquelles : l'urbanisme, la géographie et la sociologie. En effet, la moto-taxi est une activité sociale et un métier, c'est pourquoi il est nécessaire d'en comprendre les stratégies d'intervention et de décrypter le comportement des acteurs qui se traduit par le désordre urbain. Face à ce sujet très vaste, nous avons inscrit cette recherche dans une approche interventionniste comprenant la stratégie de régulation routière mise en place par les Autorités camerounaises pour venir à bout de l'insécurité routière. L'insécurité routière est dénoncée par les praticiens, les universitaires et les citoyens ; et de plus en plus, les collectivités territoriales se dotent d'outils fiables pour la limiter, même si l'expansion de la moto au Cameroun ne s'est pas toujours accompagnée de préconisations de la part de chercheurs ou de professionnels.

0.8. Présentation du travail

Outre l'introduction générale et la conclusion générale, notre travail est constitué de quatre chapitres élaborés en deux principales articulations. La première permet de parler de l'état des lieux en matière de transport routier. Il sera question des activités menées par les conducteurs de mototaxis ; également de présenter les théories explicatives qui servent de grille de lecture pour les comportements observés. La deuxième partie est composée du cadre méthodologique et empirique de l'étude et porte sur la présentation de la commune d'arrondissement de Yaoundé 3 dans leur fonctionnement et sur la présentation, l'analyse et l'interprétation des résultats ainsi que sur les implications et perspectives de cette étude.

PREMIÈRE PARTIE : CADRE THÉORIQUE DE L'ÉTUDE

L'état des routes de l'arrondissement de Yaoundé 3ème, le manque d'entretien de ces routes et l'incapacité de l'Etat à assurer le transport urbain, ont poussé les populations à intégrer la moto dans le transport public. Cependant, bien qu'apprécié par les uns, ce mode de transport n'est toujours pas suffisamment règlementé, ce qui crée le désordre urbain. Cette première partie du travail va mettre l'accent sur les éléments qui contribueront à baliser le sentier que nous allons suivre tout au long de nos investigations. C'est dans cette optique que nous présenterons au chapitre 1^{er} quelques travaux antérieurs qui constituent dans sa globalité une revue de la littérature, une définition des concepts et des notions connexes. Au chapitre 2 nous présenterons les théories explicatives qui soutiennent cette recherche.

CHAPITRE 1 : STRATEGIE DE REGULATION DU TRANSPORT PAR MOTOCYCLE

Le transport public est très diversifié au Cameroun, mais celui qui retient notre attention est le transport terrestre plus précisément la mototaxi.

1.1. Les généralités sur le transport urbain

Le domaine du transport est un champ très vaste tant dans le monde qu'en Afrique et au Cameroun en particulier. Selon la Banque Mondiale (BM 2022): « *les systèmes de transport jouent un rôle capital dans la promotion d'une croissance sans exclus.* » C'est ainsi, qu'ils jouent un rôle fondamental dans l'économie parce qu'ils influent sur toutes ses facettes notamment sur la mobilité de la main d'œuvre et l'environnement. Cette mobilité marque un point d'honneur sur la mondialisation car elle permet l'approvisionnement des marchés à travers le monde. Avant de s'y intéresser pleinement il serait judicieux de revenir sur sa définition.

1.1.1. Définition du transport

Le transport est un mot qui s'emploie au quotidien, que l'on retrouve généralement dans le domaine de la logistique et qui fait d'ailleurs le quotidien des individus car étant en rapport avec le déplacement des personnes et des biens, il s'avère être un service d'une très grande importance dans nos sociétés.

De par son étymologie, le transport vient du latin *trans*, qui signifie au-delà et *portare*, qui à son tour veut dire porter. C'est donc le fait de porter quelque chose, ou quelqu'un, d'un lieu à un autre.

Selon le Larousse de poche (2015, p 831) c'est une action de porter d'un lieu à un autre. Littéralement, il est plus employé au pluriel pour décrire l'ensemble des moyens d'acheminement des marchandises ou des personnes.

Le vocabulaire juridique (2017, p 1039) quant à lui, le définit comme l'action de transporter (déplacer dans l'espace) une personne ou une chose. Mais aussi comme, un contrat par lequel un commissionnaire s'engage envers un commettant à faire transporter une marchandise d'un lieu à un autre en choisissant les voies et moyens nécessaires. D'après MEJRI (2012, p 25), dans un sens plus général, un mode de transport est un accessoire utilisé par un être humain afin de se déplacer d'un point A à un point B. A cet effet, il existe différents moyens de transport, tel que la voiture, la motocyclette et le vélo, qui sont des

moyens de transports individuels. Il y a également les moyens de transport en commun, tels que l'autocar, le métro, le train, le taxi et la moto taxi, également le bateau et l'avion, qui sont en général des moyens de transport de masse utilisés pour le déplacement sur de longues distances. Tous ces moyens utilisent pour leur circulation, différentes infrastructures (route, chemins de fer, air, mer...). Par conséquent, on note une diversité des modes de transport : le transport routier, le transport ferroviaire, le transport maritime, le transport aérien....

1.1.2. Les types de transport

Il existe en effet, une multitude de transport. En logistique, on en retient quatre principaux : routier, maritime, ferroviaire et aérien. Selon le secteur d'activité ou les besoins, il peut être plus stratégique d'adopter un moyen de transport plutôt qu'un autre.

1.1.2.1. Le transport routier

Le transport routier est un système de transport très sécurisé. Le transport routier s'est développé jusque dans les années 40 avec la construction de réseaux routiers. Il s'est intensifié avec les conteneurs car leurs tailles standardisées s'adaptent aussi aux camions. On utilise généralement le transport routier pour déplacer des marchandises à l'intérieur d'un pays ou à l'intérieur d'un même continent. Le transport routier intervient aussi après l'arrivée des bateaux dans les ports. Le transport routier est un transport terrestre très utilisé, ils encombrant les routes et ils rejettent pas mal de CO₂. De plus il représente un coût à l'heure actuelle avec l'augmentation des produits pétroliers dont il est fort consommateur. Pour essayer de désencombrer, les routes et réduire la pollution, le ferroutage se développe. Il s'agit de transporter les camions pour le train pour réduire le déplacement des camions. Mais il ne représente qu'une part infime du transport. En effet, avec les évolutions techniques au fil des révolutions industrielles, le transport routier a évolué pour intégrer le digital à son système. Parmi les avantages du transport routier, il y a le coût. C'est le mode de transport le moins onéreux pour faire des courtes distances. Il peut ainsi convenir aussi bien aux grosses sociétés, qu'aux plus petites comme les Petites et Moyennes Entreprises (PME). Pour ce qui est des conducteurs de moto taxi, plusieurs raisons sont évoquées pour justifier le mode de transport par motocycle tel que le gain rapide d'argent puisque considérant la moto comme un moyen très rapide et flexible pour mener cette activité. Les moto taxis ont donc l'avantage de rouler aisément sur les pistes et sentiers, de gravir les collines en toute saison et de déposer les

clients à domicile. Le succès des motos-taxis s'explique certes par la rapidité de déplacement qu'ils permettent dans la ville (Kaffo, Kamdem, 2014)

Classification du transport routier

➤ La marche à pied

Très utilisée par les êtres humains, la marche à pied constitue le moyen de transport le plus courant. C'est un moyen de transport naturel qui ne nécessite aucun financement. La marche à pied est le mode de déplacement un peu plus utilisé par les couches sociales qui n'ont pas accès à d'autres formes de transport du fait de l'insuffisance de leurs ressources financières c'est alors un mode de déplacement très du fait d'être par bon nombre de personnes en milieu urbain et de façon volontaire parce qu'elle est bonne pour la santé BEKOLO MINKOUMOU, 2023. Elle se distingue des autres modes de transports par sa faible vitesse, variable selon les individus. De même effectuée sur de longues distances, la marche à pied s'avère pénible et inconfortable, surtout en période de chaleur ou de pluie.

➤ Les deux roues

La distinction doit être faite entre deux roues motorisées (cyclomoteurs et motocyclettes) et deux roues non motorisés (bicyclettes). Les deux roues motorisées se distinguent des bicyclettes par le fait que les premiers sont munis d'un moteur, tandis que les secondes sont non motorisées. Cette différence entre ces deux modes de transport réside également au niveau du coût d'acquisition, du coût d'usage, des performances (vitesse) et également de la pollution émise (CO₂).

➤ La bicyclette

La bicyclette est un mode de déplacement peu coûteux par rapport à la motocyclette. C'est un moyen de déplacement propre car étant non polluant. Par contre l'acquisition d'un deux-roues à moteur demande plus de dépenses. A cela il convient d'ajouter les dépenses pour le carburant et entretien/réparation. Toutefois, les deux roues se caractérisent par leur souplesse, car permettant le porte à porte et par leur rapidité relative. Les deux roues, surtout motorisés constituent le mode de transport de la population appartenant à la classe moyenne. Au contraire de la marche à pied, très répondue dans plusieurs villes du monde, l'usage du vélo est quasiment nul.

➤ La voiture particulière

La voiture particulière est le mode de transport utilisé par une majorité de personnes. Ce mode de transport est l'apanage des individus aisés car exigeant beaucoup de dépenses

(dépenses pour l'acquisition et pour l'usage). Seules les personnes disposant d'un certain revenu (cadres supérieurs, professions libérales, opérateurs économiques...) peuvent accéder à ce luxe.

➤ **Le transport en commun**

Le transport en commun, ou transport collectif, consiste à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Il est généralement accessible en contrepartie d'un titre de transport comme un billet, ticket ou une carte. (3) Les nouvelles tendances en développement urbain durable préconisent la réduction des dépenses énergétiques et de la pollution, de même qu'une amélioration du bien-être et de l'expérience de vie des citoyens. Les transports en commun réduisent la circulation. Ces objectifs poussent les décideurs à promouvoir des déplacements collectifs plutôt qu'individuels et une urbanisation plus compacte qu'étalée. C'est là le cœur des enjeux de développement urbain d'aujourd'hui : la recherche d'une ville plus agréable, plus dynamique et plus verte. Partout dans le monde, nous assistons à l'émergence de villes nouvelles, pensées en fonction de la proximité et organisées autour du transport en commun. Si le citoyen est le premier bénéficiaire des systèmes de transport en commun et de l'amélioration de la qualité de vie résultant d'une diminution de la congestion, les entreprises ne sont pas en reste. Elles se montrent aussi très sensibles aux avantages d'un système efficace. Outre l'importance déjà mentionnée pour leurs approvisionnements, elles sont de plus en plus conscientes de l'impact du transport en commun sur l'attractivité des villes auprès de la main-d'œuvre qualifiée, qu'elle soit d'origine locale ou étrangère.

1.1.2.2. Le transport aérien

Le transport aérien va principalement se concentrer sur le transport de personnes bien qu'il soit aussi présent pour le transport de marchandise. C'est après la première guerre mondiale, ils vont convertir les bombardiers pour transporter des passagers avant de construire des avions vraiment adaptés. On trouve de grands constructeurs aéronautiques tels qu'Airbus ou Boeing. Le transport aérien reste le fret le plus rapide pour faire de longue distance. Il est très pratique pour acheminer des marchandises urgentes, fragiles, ou sensibles comme des denrées alimentaires périssables, des produits pharmaceutiques ou encore des animaux vivants. C'est tout ce qui risquerait de ne pas survivre à un long voyage. Le transport aérien est rapide, pratique et sécurisé, il permet une connexion rapide entre dans les continents et permet également un déplacement rapide pour les affaires, par exemple les dirigeants d'une

société vont pouvoir se déplacer facilement pour aller dans leurs usines situées sur un autre continent, mais aussi pour le tourisme, qui permet aux gens dans le monde d'aller visiter les autres pays mais l'inconvénient principal est qu'il ne peut pas transporter des produits lourds ou considérés comme dangereux. Un autre inconvénient et pas des moindres c'est que le fret aérien reste le mode de transport le plus polluant. Il n'est donc pas adapté à toutes les entreprises, notamment celles qui sont dans une démarche green et qui veulent réduire leur empreinte carbone. Bien qu'il soit un moyen de transport très sollicité dans le monde, le transport aérien reste très cher et il n'est pas à la portée de toutes les entreprises et n'est pas accessible à tout le monde, surtout les grandes compagnies qui sont assez cher.

1.1.2.3. Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire s'est développé au début du XX^e siècle surtout dans les régions industrielles. Aujourd'hui il sert davantage à transporter les personnes. Il permet de se déplacer rapidement et de façon plus propre que la voiture. C'est à partir des années 50 que la locomotive à vapeur va être remplacée par des locomotives thermiques (diesel) et c'est aussi le début de l'apparition des locomotives fonctionnant avec du courant. Le temps de transport va être encore plus réduit avec l'apparition du TGV dans les années 70. Le transport ferroviaire reste plus attractif que le transport aérien selon la distance à parcourir. Ces dernières décennies, le fret ferroviaire a perdu des parts de marché au profit du transport routier. Aujourd'hui, le transport des marchandises par train représente seulement 9% des marchandises transportées. Pourtant ce mode de transport présente de nombreux avantages il est moins bruyant, moins polluant et moins dangereux que le transport routier. Il a de nombreux avantages et il pourrait se développer un peu plus dans les années à venir.

1.1.2.4. Le transport maritime

Le transport maritime est le plus important pour le transport de marchandise. Il avait une importance dans le transport de personnes mais il a perdu cela avec l'apparition du transport aérien. Mais il reste présent surtout avec les croisières. Le transport maritime commence à se développer dans la moitié du XX^e siècle. Il est aidé avec la présence de canaux comme le canal de Suez ou le canal de Panama qui permettent de réduire les temps de transports des bateaux. Le commerce mondial maritime va être aidé aussi par la création du GATT en 1947 qui deviendra l'OMC en 1995. C'est à partir des années 60 que le transport maritime connaît une révolution avec l'arrivée du conteneur. Il s'agit d'un caisson métallique

dans lequel on peut transporter tout type de marchandises. Les conteneurs sont aussi adaptés pour le transport routier et le transport ferroviaire, c'est un transport multimodal. Historiquement, le fret maritime est le transport le plus fréquemment utilisé pour les entreprises qui ont de gros volumes. Au gré du temps et des évolutions technologiques, c'est devenu un moyen de transport sûr et rapide permettant d'acheminer toujours plus de cargaisons à travers le monde entier. Il permet d'acheminer des marchandises à gros volumes comme les matériaux de construction pondéreux (métaux, ciment...), les véhicules (voitures, camions) et les matériaux tels que le pétrole, les pierres... Comparé à d'autres moyens de transport, le transport maritime est très économique sur de longues distances. Il est aussi considéré le plus écologique des transports, compte tenu du volume et du poids des marchandises qu'il est en capacité de transporter, en une seule et même expédition.

1.1.3. Les modes de transport : Le transport intermodal et multimodal

Le vocabulaire juridique (2017, p 1039) définit le transport intermodal et multimodal comme étant une opération de transport, couverte par un contrat unique, qui se réalise par plus d'un mode de transport (routier et ferroviaire, routier et maritime). Il permet donc de combiner les modes de transport sur des itinéraires longs ou compliqués. En effet, ils englobent plusieurs modes de transport pour une seule expédition, la marchandise peut commencer par prendre l'avion puis le bateau et enfin finir par un trajet en camion. Le transport intermodal ou multimodal est très avantageux puisqu'il est flexible et rentable. En effet, il permet de transporter les marchandises plus efficacement jusqu'à destination, sans les laisser attendre trop longtemps dans un même lieu. Ainsi, les marchandises sont toujours en acheminement pour arriver le plus rapidement possible.

1.1.4. Importance des transports

1.1.4.1. Pour l'économie

Le transport est une activité fondamentale qui joue un rôle complexe et multiple dans le fonctionnement et dans le mécanisme du développement d'un pays. Il permet les échanges de biens et de personnes entre les différentes parties du territoire ainsi qu'avec l'extérieur. Sans le transport, les relations entre personnes ou entre unités de production seraient impossibles. La production ne serait pas diversifiée, le commerce serait très limité et l'échelle de la vie sociale ne pourrait être que fortement réduite. Les transports jouent dans notre univers un rôle décisif et exercent une influence déterminante sur les échanges internationaux.

Ils sont indispensables pour l'économie et son expansion. En effet, les systèmes de transport devraient offrir des services et des installations rentables. Ils sont appelés aussi à être abordables financièrement pour chaque génération et à soutenir une activité économique durable et dynamique. Par ailleurs, le transport est de plus en plus un moyen puissant d'assurer le développement économique harmonieux de la nation et de l'intégrer pour lui permettre de jouer son rôle dans la structure économique mondiale. Il est l'instrument essentiel de la coopération économique internationale au niveau de sa relation à l'heure où l'on souligne l'interdépendance des économies.

L'activité économique inclut non seulement des activités orientées vers le marché, c'est-à-dire, dont le produit est susceptible d'un échange, qu'il soit marchand ou non marchand, mais aussi des activités de production destinées à la consommation propre d'un individu (production hors-marché). En effet, une activité sera considérée comme économique si le produit de cette activité peut être classé dans la nomenclature du système de comptabilité nationale (*System of National Account*), ce système ayant été établi par la division statistique de l'ONU en vue de permettre, par exemple, le calcul harmonisé du Produit Intérieur Brut (PIB) d'un pays.

1.1.4.2. Pour la société

Les systèmes de transport sont, à la fois la condition et le résultat des relations sociales car ils créent le cadre spatial et temporel des échanges entre les acteurs et forment ainsi la base de toute société. Ils sont appelés à répondre aux besoins fondamentaux des humains : santé, confort, commodité, sécurité (...). Il s'agit d'une activité qui doit se produire avec le minimum de stress pour le tissu social. En plus, le transport doit offrir un choix raisonnable de modes de transport. Les avantages offerts par ce type de transport sont nombreux, pour ne citer que le gain de temps. En optant pour ce service, quelles que soient les conditions de la circulation, vous serez certain de bénéficier du meilleur temps de trajet. Bref, contrairement aux taxis, les services de moto-taxi peuvent assurer rapidité et efficacité, et les moyens de transport varient en fonction du trafic.

1.1.4.3. Pour l'aménagement du territoire

Les transports ont un caractère structurant qui fait du système de transport un élément essentiel de l'aménagement du territoire. A travers les choix des investissements, il est

possible d'éviter une concentration accrue des populations et des activités autour des grandes agglomérations et un dépérissement des régions excentrées. On peut par exemple, voir se dessiner une discrimination de l'espace selon l'accessibilité aux modes rapides des transports (avion, TGV, autoroutes...). Ainsi les transports modifient la géographie physique et humaine par l'organisation des villes et des localisations industrielles. « Les transports collectifs participent ainsi indirectement à des missions d'aménagement spatial en permettant d'« insérer » dans la ville certaines zones urbaines périphériques jusque- là isolées, désenclavées et de fait économiquement fragiles » (Mirabel, année page 99). Ainsi, le rôle du système de transport dans la structuration de la ville est important et peut être prévisible en fonction d'un plan d'aménagement conçu et appliqué. En ce qui concerne la Commune d'arrondissement de Yaoundé IIIème, où l'on retrouve encore quelques zones enclavées, le transport par moto taxi est l'un des moyens efficaces permettant à ces différentes zones le plus souvent rurales de faire la liaison avec la zone pour les nombreux besoins et services des populations. Aujourd'hui, une vingtaine voire centaine de motos relie quotidiennement les villages à la ville la plus proche. (Kaffo, Kamdem, 2014)

1.5. Les activités routières des conducteurs de mototaxis

1.5.1. Mode d'organisation de l'activité de moto taxi

L'activité s'organise autour de deux catégories d'acteurs que nous pouvons qualifier de « conducteurs propriétaires » et de « conducteurs locataires » (Kaffo, Kamdem et Al 2014). Les conducteurs propriétaires sont ceux des motos taximen qui sont propriétaires de l'engin, et les conducteurs locataires sont ceux des motos taximen qui ont loué l'engin d'après un contrat précis avec le propriétaire. Cette distinction découle du fait que, en quête de rentabilité, le comportement sur les routes des propriétaires est très différent de celui des locataires, ce qui a un impact considérable sur la sécurité routière. Mais indépendamment du type de conducteurs, les formules contractuelles entre le propriétaire et le conducteur sont complexes. Il peut s'agir de la location-vente avec les propriétaires, ce qui signifie que le conducteur considère l'argent qu'il verse au propriétaire comme un "remboursement" d'une somme correspondant à la valeur de la moto. Au terme du remboursement, il devient propriétaire de la moto. Dans ce cas les versements se font chaque jour, ou chaque semaine, ou chaque mois, (selon le contrat entre les deux partenaires ; on notera aussi que la relation entre les propriétaires et les conducteurs est beaucoup plus basée sur la confiance) et le conducteur doit travailler six jours sur les sept jours de la semaine pour atteindre son objectif.

1.5.2. Fonctionnement de l'activité de moto taxi

Le fonctionnement de cette activité s'appuie sur plusieurs catégories d'acteurs aux logiques toutes particulières. Nous avons les conducteurs permanents (ceux qui en font une activité principale), les conducteurs temporaires (ceux qui font le taxi en cas de ralentissement de l'activité principale), les conducteurs occasionnels (ce sont généralement des fonctionnaires aux petits revenus qui veulent arrondir les bouts du mois). Indépendamment du type de conducteurs de moto, le mode de fonctionnement de l'activité est le même, car le conducteur doit se stationner aux entrées ou aux sorties des quartiers, et font généralement la navette dans un périmètre bien déterminé. Ces entrées et sortie des quartiers sont généralement les lieux d'attente et de sortie des taxis par les potentiels clients qui empruntent la moto pour finir leur parcours vers leurs différentes destinations. Cette stratégie des motos taximen crée une certaine compétition entre ces derniers qui doivent se bousculer pour obtenir des clients, c'est ainsi que, à l'arrivée d'un client potentiel, plusieurs motos se déplacent vers cette personne pour lui proposer le service, ce qui occasionne tout un vacarme dans les carrefours, rendant la circulation impossible pour les autres usagers de la route.

Le désordre dans le fonctionnement des motos taxis qui crée des accidents entre ces derniers et les autres usagers de la route, et qui pousse les motos taximen à croire que les autres usagers ne veulent pas d'eux » d'après l'enquête sur le fonctionnement des motocycles à Yaoundé, 41.8% des causes d'accidents sont dus aux autres usagers de la route. Les clients doivent ainsi choisir une moto parmi plusieurs et ainsi, commence la négociation sur le prix et l'indication du trajet ; le prix de la course normal est de 100FCFA et en fonction de la distance et de la qualité de la route et du moment de la journée ou de la nuit, ce prix peut varier jusqu'à plus de 200FCFA. A des cas exceptionnels, le client réquisitionne la moto pour un temps assez long et à ce moment, le prix de la course peut dépasser 500FCFA.

1.6. Les manifestations du désordre urbain dans le transport par motocycle

La notion de désordre urbain ne saurait être cantonnée sur une catégorie d'acteurs ou encore sur un déterminant spécifique, Le mot désordre se comprend dans une perspective péjorative en raison du sens moral qui est généralement attaché à l'idée d'ordre. Par désordre on entend généralement soit une absence d'ordre soit un dérangement de l'ordre existant due à une complication interne ou à une contestation externe. Par conséquent, les désordres urbains renvoient à des problèmes récurrents comme la surpopulation, l'insécurité, la pollution, la désorganisation du pouvoir dont souffrent de nombreuses cités. Aussi, la notion de "désordres

urbains" peut aussi porter sur une incapacité à penser l'évolution du phénomène urbain à cause sa complexité. Aussi, le concept de désordre serait alors une formule confortable pour désigner un ensemble de phénomènes nouveaux qui échappent à notre entendement ou du moins difficile à être conceptualisés. (Ovono, Tchuikoua, 2021) Plusieurs mobiles font des conducteurs de mototaxis les responsables du désordre urbain dans la plupart des villes du Cameroun et plus particulièrement à Yaoundé à l'exemple des embouteillages, accidents de la circulation agressions, stationnements abusifs etc.... (TASSOU. A ,2020).

1.6.1. Les causes lointaines et les manifestations du désordre urbain

Le désordre urbain, comme plusieurs autres phénomènes décriés en société a bien des raisons qui peuvent mieux l'expliquer. Il s'agit de :

1.6.1.1. L'exode rural

La Déclaration du Millénaire des Nations Unies dénonce la pauvreté dans les bidonvilles notamment, et s'engage à coordonner l'engagement des États membres pour améliorer les conditions de vie d'au moins 100 millions de personnes vivant dans ces taudis à l'horizon 2020. 100 millions de personnes ne représentent que 10 % de la population mondiale vivant dans les bidonvilles : en 2050, 3 milliards de personnes vivront dans un taudis urbain si aucune action n'est entreprise. L'urbanisation durable est un enjeu majeur de développement durable dans un monde où la population urbaine croît à un rythme exponentiel. En 1950, un tiers de la population mondiale vivait en ville : 50 ans plus tard, c'est la moitié de la population mondiale qui est urbaine, et ce chiffre passera à deux tiers, soit 6 milliards de personnes, en 2050. Les villes sont désormais les centres économiques, les pôles d'emploi, et sont considérées comme les lieux de possibilités de réussite et de création de richesse. Mais elles génèrent des situations de pauvreté, de pollution, des problèmes sanitaires et de la criminalité. Dans beaucoup de pays en voie de développement, les habitants des bidonvilles représentent plus de la moitié de la population, et n'ont pas accès à l'eau potable, aux sanitaires, et à un logement décent. Tout ceci peut expliquer à suffisance la migration urbaine qui est en constante augmentation.

A cet effet, L'exode rural désigne le déplacement durable de populations quittant les zones rurales pour aller s'implanter dans des zones urbaines. C'est-à-dire la migration des habitants des zones rurales (les campagnes), et principalement de la population agricole, vers les zones urbaines (les grandes villes). Cette forme de migration est observée tout au long de

l'histoire humaine et se déroule aujourd'hui encore à l'échelle planétaire selon une intensité et des modalités diverses. Après les pays occidentaux, l'exode rural affecte aujourd'hui les pays en voie de développement : il y provoque de profonds bouleversements économiques, sociaux et culturels.

L'exode rural désigne dans le langage courant le départ massif de populations rurales à destination des villes, motivé par la recherche d'un travail ou de meilleures conditions de vie.

C'est dire de façon générale que : « la croissance démographique de la plupart des (petites et grandes) villes a toujours été causée par l'arrivée incontrôlée des ruraux à la quête d'un avenir meilleur » (TASSOU, 2015, p.37).

1.6.1.2. L'incivisme notoire

L'incivisme peut se définir de manière simple comme étant un manque de civisme, ce dernier étant perçu comme une valeur, une disposition qui pousse l'individu à agir de sorte à protéger et à promouvoir l'intérêt général, à respecter et à faire respecter les règles sociales, à développer des rapports emprunts de courtoisie et de respect vis à vis de l'autre allant de l'indiscipline aux crimes les plus sordides. C'est alors que celui participe inéluctablement à la pauvreté qui caractérise les pays du tiers monde et constitue ainsi une entrave au développement harmonieux de ceux-ci, le plus souvent victimes de ce phénomène. Il s'avère que ce phénomène est un fléau qui détient de lourds records, et est à l'origine des autres maux qui annihilent le développement des pays. La notion d'« incivisme » se rapporte spécifiquement à des comportements gênants, qui, bien que non sanctionnés pénalement, constituent de véritables infractions. (Inack Li Mahop et Ndombi, 2015) L'incivisme tel que définit en tant qu'écart de conduite individuelle ou collective.

De plus en plus, l'incivisme gagne du terrain dans les pays pauvres ou émergent tel que le Cameroun passant par la démission des parents dans leur rôle premier d'éducateur en famille (cellule de base de la société), ainsi que l'Etat confronté à de nombreuses difficultés peine à mobiliser les facteurs pouvant assurer une bonne éducation à sa jeunesse (une éducation assez défailante). L'incivisme notoire est également observable au regard de l'anarchie qui règne dans notre société, au regard des agissements de certains citoyens. L'on peut noter : l'indiscipline dont font preuve certains citoyens, L'incivisme tel que définit en tant qu'écart de conduite individuelle ou collective envers les règles et les normes préétablies n'est pas en soi un phénomène nouveau (qui date d'aujourd'hui). Par contre, aujourd'hui plus qu'hier, le phénomène ne cesse de prendre de l'ampleur. Pour se faire une idée, signalons

qu'il ne se passe un seul jour sans qu'on apprenne qu'un élève a agresser ou manquer du respect à son professeur, des jets d'ordures çà et là, l'incivisme dans la circulation routière (non-respect des feux tricolores, des panneaux de signalisations, l'usage du téléphone pendant la conduite...) le cas de plusieurs automobilistes plus précisément les conducteurs de mototaxis à Yaoundé.

1.6.1.3. L'analphabétisme

L'adjectif analphabète qualifie une personne qui ne sait ni lire ni écrire, parce qu'elle ne l'a jamais appris. L'analphabétisme désigne l'état d'une personne analphabète. Il se distingue de l'illettrisme qui est la situation de ceux à qui l'on a appris à lire et à écrire, mais qui n'en maîtrisent pas l'usage. Selon l'UNESCO en 1958, une personne analphabète est une "personne incapable de lire et d'écrire, en le comprenant, un exposé bref et simple de faits en rapport avec la vie quotidienne". En 1962, l'UNESCO fait de l'alphabétisation un outil au service du développement économique en introduisant la notion *d'analphabétisme fonctionnel*. Une personne n'est plus fonctionnellement analphabète lorsqu'elle "a acquis les connaissances et compétences indispensables à l'exercice de toutes les activités où l'alphabétisation est nécessaire pour jouer efficacement un rôle dans son groupe et sa communauté et dont les résultats atteints en lecture, en écriture et en arithmétique sont tels qu'ils lui permettent de continuer à mettre ces aptitudes au service de son développement propre et du développement de la communauté et de participer activement à la vie de son pays. En l'espèce la plupart des conducteurs de mototaxis sont des illettrés ce qui justifie à suffisance leur mauvais comportement dans la société. Les conducteurs de mototaxi, ayant abandonné les études généralement par faute d'accompagnement, viennent de divers horizons avant de se verser dans cette activité le plus souvent des laveries.

1.7. Les stratégies de régulation

La stratégie est une matière, théoriquement et pratiquement vaste, qui fait l'objet des grands volumes, pour les auteurs en gestion, et des travaux de long à laine, pour les dirigeants d'entreprises. Il est donc impossible de l'étudier ici dans toute sa parcimonie. Nous allons simplement nous attacher à reprendre les notions essentielles et surtout celles proches et sensibles à l'objet sous examen.

1.7.1. Définition de la stratégie

Notions sur la stratégie :

La stratégie est une matière, théoriquement et pratiquement vaste, qui fait l'objet des grands volumes, pour les auteurs en gestion, et des travaux de long à laine, pour les dirigeants d'entreprises. Elle suscite également d'études approfondies pour la formation en management et c'est sans doute du fil à retordre aux étudiants. Il est donc impossible de l'étudier ici dans toute sa parcimonie. Nous allons simplement nous attacher à reprendre les notions essentielles et surtout celles proches et sensibles à l'objet sous examen.

. Définition de la stratégie

La stratégie est une discipline qui a été cernée par plusieurs auteurs. Les figures les plus en vue sont entre autres : Alfred CHANDLER en 1962, DESREUMAUX en 1992, Michel MARCHESNAY en 1993 (et en 2004), etc.

Autant qu'il y a d'auteurs, autant il existe des définitions. Nous proposons ici un lot des définitions les plus admises avec l'intention de dégager les enjeux les plus fondamentaux d'une stratégie efficace.

Selon Alfred CHANDLER : « la stratégie consiste à déterminer les objectifs et les buts fondamentaux à long terme d'une organisation, puis à choisir des modes d'action et d'allocation des ressources qui lui permettront d'atteindre buts, ces objectifs ».

Pour DESREUMAUX, la stratégie : « est l'ensemble des actions spécifiques devant permettre d'atteindre les buts et objectifs en s'inscrivant dans le cadre de missions et de la politique générale de l'entreprise. »

Selon Michel MARCHESNAY : « la stratégie est l'ensemble constitué par les réflexions, les décisions, les actions ayant pour objet de déterminer les buts généraux, puis les objectifs de fixer le choix le choix des moyens pour réaliser ces buts, de mettre en œuvre les actions et les activités en conséquence, de contrôler les performances attachées à cette exécution et à la réalisation des buts.

On peut donc ainsi dire que la stratégie est en d'autres termes ; Stratégies : Les stratégies sont des plans d'action qui aident à atteindre des objectifs spécifiques. Les stratégies peuvent être appliquées à différents domaines, tels que la politique, l'économie, la gestion des entreprises, etc. Les sources pour les définitions des stratégies peuvent inclure des publications universitaires sur la gestion des entreprises et des organisations, des manuels scolaires sur la planification stratégique, des documents de recherche sur les politiques publiques.

Notion de régulation :

La régulation quant à elle, de par son étymologie vient du latin regula, règle, loi, est l'action de régler, de rendre régulier un mouvement ou un débit.

La régulation fait référence à la mise en place de règles et de normes qui guident les comportements et les activités économiques et sociales. Les réglementations sont souvent utilisées pour protéger les intérêts publics, tels que la sécurité, la santé, l'environnement.

Parler des stratégies de régulation renvoie alors aux plans d'action qui visent à atteindre des objectifs de régulation spécifiques. Les stratégies de régulation peuvent inclure des politiques réglementaires, des programmes de mise en œuvre, des stratégies de communication, etc.

1.8. Les stratégies de régulation du transport par motocycles au regard de son implication dans le désordre urbain

Dans cette partie, il sera question de faire le tour des différentes mesures prises et mises en place par le gouvernement pour permettre la quiétude dans la cité et surtout en matière de réglementation du secteur du transport par motocycles en rapport avec la sécurité routière.

La Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières adoptée en 2009 au Cameroun a défini des objectifs en parfaite cohérence avec ceux du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, dont elle intègre les cinq piliers. Ces objectifs sont également en accord avec les documents d'orientation stratégique en matière de sécurité routière aux niveaux régional et national, et notamment : le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, les ODD des Nations Unies, la Vision Cameroun 2035, le Document de stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) du Cameroun, et la Stratégie sectorielle des transports, révisée en 2010. Cette situation montre que le Cameroun, déjà engagé dans une bonne direction, voit ses activités renforcées et consolidées par le Plan mondial.

1.8.1. Le respect des normes de la sécurité routière

La mise sur pied d'une politique de sécurité routière regorge un certain nombre d'actions donc les pouvoirs publics et les collectivités locales doivent entreprendre au quotidien pour assurer la sauvegarde de l'intégrité des citoyens. Pour y parvenir, la grande diversité des actions et des axes de recherche impose une démarche particulière et

participative, qui prend en compte les spécificités de chaque catégorie de véhicule. La politique de sécurité routière étant applicable au même titre à toutes les catégories de véhicules qui utilisent la route, les instruments seront donc étudiés de façon certes globale mais spécifique pour les deux (2) roues.

1.8.2. Les caractéristiques géométriques de la route

Comme Caractéristiques nous pouvons citer : le tracé en plan, le profil en long, et le profil en travers.

- Le tracé en plan définit la position de la route sur le terrain. Il a pour objectif d'assurer la stabilité des véhicules pour des catégories de routes différentes, en fonction de la vitesse de référence. Cette vitesse de référence est la vitesse théorique constante la plus élevée à laquelle le tronçon de route considéré peut être parcouru avec sécurité et confort par un véhicule isolé.

- Le profil en long est la ligne de la route qui montre les déclivités de la route, les pentes et les rampes. Au Cameroun, il est fixé à un maximum de 7% pour les rampes et pour les pentes.

1.8.3. L'existence de la signalisation routière

On entend par signalisation routière est un ensemble de signaux conçus par les constructeurs ou les ingénieurs de route et mis à la disposition des usagers. Il existe quatre types de signalisations routières : la signalisation manuelle, la signalisation lumineuse, la signalisation verticale et la signalisation horizontale. Les types de signalisations les plus importantes pour les ingénieurs routiers sont la signalisation horizontale et la signalisation verticale. Bien conçue et réalisée, la signalisation routière permettra de réduire les accidents et de faciliter la circulation.

1.8.4. La signalisation horizontale

S'agissant de la signalisation horizontale ou marquage routier, elle a pour but de régler la circulation, avertir ou guider les usagers de la route. Elle est constituée des marques blanches sur la chaussée à l'exception des lignes de zigzags indiquant des emplacements d'arrêts d'autobus qui sont jaunes, des marques temporaires de chantier qui sont jaunes et des marques en damiers rouges et blancs matérialisant le début des voies de détresse. La

signalisation horizontale est répartie en trois catégories : les lignes longitudinales, les lignes transversales et les marques complémentaires.

Les lignes longitudinales sont des lignes soit continues soit discontinues. Lorsqu'elles sont continues, elles sont infranchissables. Elles ne sont franchissables que si elles sont discontinues.

Les lignes transversales sont soit continues soit discontinues. Lorsqu'elles sont continues, elles signalent, à certaines intersections aux conducteurs qu'ils doivent marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée et ensuite céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'ils peuvent le faire sans danger. Lorsqu'elles sont discontinues de 0,15 m de largeur, elles sont appelées, « lignes des feux de circulation » et sont tracées aux intersections qui ne comportent pas de passage pour piétons indiquant ainsi, l'endroit où les véhicules doivent éventuellement marquer l'arrêt.

Les marques complémentaires ce sont :

Des flèches de rabattement qui, soit sont légèrement incurvées signalant aux usagers de la circulation, d'après le sens des flèches, les voies qu'ils doivent emprunter, soient intercalées dans une ligne discontinue avertissant aux usagers que la ligne discontinue va prendre fin.

Des flèches directionnelles situées au milieu d'une voie et signalant aux usagers notamment à proximité des intersections, qu'ils doivent suivre la direction à prendre.

Les marques en damiers rouge et blanc placées en début des voies de détresse et enfin les zones zébras qui sont des traits et hachures obliques marquées sur la chaussée permettant de délimiter des zones où il est interdit de circuler, de s'arrêter ou de stationner.

1.8.5. La signalisation verticale

La signalisation verticale quant à elle, se définit comme l'ensemble des panneaux, et idéogrammes qui se trouvent le long de la chaussée pour régler la circulation. On la répartit en cinq (5) grands groupes à savoir : les signaux de danger, les signaux de prescription ou l'ordre, les signaux de route à caractère prioritaire, les panneaux stop et enfin les signaux d'indication.

- Les signaux de danger annoncent la présence d'un danger aux usagers afin de les pousser à adopter un certain type de comportement. Comme exemple, nous avons des panneaux de limitation de vitesse et des panneaux de vitesse imposée.

- Les signaux de route à caractère prioritaire indiquent le caractère prioritaire d'une route sur une autre. C'est pourquoi dans la circulation, les routes à grande circulation ou routes principales sont prioritaires, dans l'ordre de passage, sur les routes secondaires.

- Le panneau "stop" oblige les conducteurs à se rendre à l'évidence avant de s'engager sur une voie afin d'éviter la collision et la survenue d'un accident.

- Les signaux d'indication signalent la présence, la position ou l'approche de tout obstacle pouvant causer un accident.

En somme, les normes de conception routière ont pour rôle d'assurer une circulation plus sûre de la route et une meilleure stabilité des véhicules. Elles ont ainsi pour objectif de réduire les accidents de la circulation routière. Cependant, pour les accompagner dans leur rôle et leur permettre d'atteindre les objectifs souhaités, des normes de mise en circulation des véhicules ont été établies.

1.8.6. Le respect des normes de mise en circulation des véhicules

Selon la loi n°96/07 du 08 Avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, l'usage des axes routiers ouverts à la circulation est réservé aux conducteurs de véhicules déclarés conformes aux textes en vigueur. Ces normes de mise en circulation des véhicules permettent d'assurer une utilisation sûre de ceux-ci afin de garantir la sécurité des usagers. D'ordinaire, les nouveaux modèles de véhicules sont homologués par le Ministère des transports d'après l'arrêté n°010/A/MINT du 23 Février 1998 portant règlement de l'homologation des véhicules et de leurs dispositifs d'équipement. Ainsi donc, les véhicules mis en circulation doivent respecter les normes de sécurité liées à la réduction de l'agressivité du véhicule vis-à-vis des usagers externes « vulnérables », posséder des équipements en dispositifs de sécurité passive tel que la ceinture de sécurité, l'airbag, le casque pour les deux roues.

Les normes de mise en circulation des véhicules ont pour objectif d'assurer la sécurité des usagers. Si elles sont bien respectées et mises en place, elles permettront une utilisation moins dangereuse de la route. Peut-on, cependant, affirmer que les seules normes de conception routière et de mise en circulation des véhicules permettront de lutter efficacement contre le désordre urbain ? En effet, ces seules mesures de sécurité ne suffisent pas pour lutter contre le désordre urbain ; c'est pourquoi des mesures de prévention ont été mises en place, à savoir: le contrôle technique des véhicules, les plaques d'immatriculation des véhicules à moteur.

1.8.7. Le contrôle technique des véhicules

La visite technique, en générale est une opération qui s'applique aux véhicules destinés à la circulation. Elle permet l'inspection de l'ensemble des composantes du véhicule (émission de gaz, mécanique, direction, suspension, éclairage, transmission etc.). Elle se subdivise en trois parties.

- La périodicité de la visite technique qui donne pour chaque catégorie de véhicule les conditions de renouvellement en fonction de l'exploitation et de l'âge du véhicule, afin d'éviter que des accidents ne surviennent du fait des caractéristiques techniques du véhicule ;

- Les procédures de visite technique et les conditions de délivrance des certificats de visite technique ;

- Les indications que doivent porter ces derniers. Ces indications permettent de s'assurer de l'authenticité de la visite technique. Elles permettent aussi de faciliter le contrôle par les forces de maintien de l'ordre et de savoir dans quel centre a été effectuée la visite technique pour des éventuels problèmes résultant de certains manquements.

Pour ce qui est des motocycles, la procédure de visite technique, conforme au décret n° 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008 portant sur les conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux n'est pas encore effective à ce jour. La visite technique constitue l'une des innovations apportées au décret N°95/650/PM du 16 Novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux. La mise en place des infrastructures nécessaires n'est pas encore réalisée.

Si les normes ont été établies, il va bien falloir préciser le domaine et l'étendue de l'activité du transport par motocycle.

1.8.8. La délimitation de la zone d'activité des mototaxis

En effet, pour éviter les désordres de divers genres avec les conséquences qui vont avec, le Gouvernement a trop vite pensé de bien préciser pour ce qui est de l'activité des mototaxis, leur limite d'exercice. Le décret 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008 portant sur les conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux, fixe les conditions et les modalités d'exploitation à titre onéreux des motocycles appelés « motos taxis », effectués au transport public de personnes dans les zones périurbaines et rurales. Ainsi, selon les articles 2 et 3 dudit décret : est considéré comme moto taxi, tout véhicule d'autopropulsion à deux ou trois roues, sans side-car, effectué au transport public de personnes et les zones périurbaines et rurales prévues à l'article 1 ci-dessus sont déterminées par les autorités municipales

compétentes. C'est alors qu'avec la persistance de certains automobilistes, hors la loi, que l'arrêté n°005/CUY/DST/12 portant Délimitation des zones de circulation des motocycles à titre onéreux dans la ville de Yaoundé, avait été signé en 2012 par le Préfet du Mfoundi et l'ex Délégué du Gouvernement pour citer et spécifier les zones interdites à la circulation des mototaxis tels : le centre-ville, les quartiers administratifs et résidentiels.

CHAPITRE 2 – THEORIE EXPLICATIVE DU DESORDRE URBAIN

Une théorie est un système conceptuel décrit dans un langage rendant compte d'un champ de phénomènes en les expliquant (Béziau & Kritz, 2010). A partir de ces perceptions, une théorie sert à décrire, définir, comprendre, expliquer, représenter et prédire un phénomène particulier et un ensemble de relations propres à ce phénomène. Boudon (1971, pp. 174-175), estime que « la notion de théorie dans les sciences sociales comporte un sens large et un sens étroit. Au sens étroit, elle correspond à la notion de système hypothético-déductif de propositions. Au sens large, elle recouvre, outre la notion de théorie au sens étroit, au moins trois catégories distinctes de paradigmes, à savoir des paradigmes théoriques ou analogiques, les paradigmes formels et les paradigmes conceptuels ». Cette position de Boudon suppose la théorie comme une manière de concevoir et de percevoir les faits et d'organiser leur représentation. Elle sert à conceptualiser et à expliquer un ensemble d'observations systématiques relatives à des phénomènes et à des comportements complexes. Elle sert aussi à découvrir un fait caché. Il s'agit donc d'une construction de l'esprit élaborée suite à des observations systématiques de quelques aspects de la réalité. Dans le cadre de notre travail, nous nous appuyerons sur les conceptions psychologiques de la régulation sociale comme théorie principale à laquelle nous annexerons en tant que de besoin, les théories du comportement planifié et de l'influence sociale Pour faciliter la compréhension de ce travail.

2.1. Théorie de la régulation sociale

Le travail est, par excellence, une activité réglée. Produire un objet, une pièce ou un service, c'est suivre des règles techniques (qu'il s'agisse du traitement des métaux ou de l'établissement d'un contrat). Travailler en équipe, c'est accepter des règles de coopération, d'autorité et de contrôle. Une organisation est un faisceau de règles. Un contrat lie le salarié et l'employeur, une convention collective peut fixer les salaires et les qualifications. Il est donc légitime de chercher, sur l'exemple de l'activité de travail, à discerner les traits les plus généraux de la régulation sociale.

2.1.1. La contrainte et le consentement

La règle énonce une obligation. Elle comporte donc une contrainte. Par le contrat de travail, l'employeur m'oblige à fournir un certain nombre d'heures de travail, selon un horaire déterminé et en suivant ses instructions, mais aussi à travailler avec énergie et avec

compétence. Mais à cette contrainte correspond un consentement : il serait plus juste de dire que par le contrat je m'oblige moi-même à travailler ; je prends un engagement. Il se peut que je le fasse sans joie et que je juge très injuste les conditions qui me sont faites. Mais du moins y ai-je consenti et, à la différence d'un esclave, je n'ai pas une activité déclenchée par la crainte directe de la punition physique. En bref, le contrat de travail est bien un contrat.

Mais ce n'est pas un simple contrat de vente ou d'achat sur un marché, parce que le marché du travail est un marché très particulier. L'employeur achète une force de travail mais la quantité et la qualité de ce qu'elle produit gardent une part d'incertitude. Il ne peut pas lui donner des instructions couvrant toute éventualité, quoi qu'ait rêvé Taylor, ni le surveiller à chaque seconde dans son exécution. Le salarié ne peut pas être sûr qu'il touche le prix d'équilibre de son travail, puisqu'il ne peut connaître avec certitude sa valeur ajoutée. Le contrat auquel ils consentent à donc une part d'implicite, non par négligence ou par omission, mais par structure. Ils ne peuvent conclure un arrangement avantageux qu'à condition de parier l'un sur l'autre, de se faire confiance comme le permet, même dans un dilemme des prisonniers, la répétition du jeu. Derrière la formulation stricte du contrat, il y a aussi un engagement réciproque mal déterminé.

Peut-on généraliser à partir de cette analyse économique (que nous adaptons librement de Garnier, 1986)? Une règle sociale n'est pas un contrat fixant explicitement et exhaustivement les droits et les devoirs. Elle est plutôt la formulation, incomplète et en partie implicite, d'un engagement réciproque dans un jeu social qui est, par certains aspects au moins, un jeu de coopération. Elle s'appuie sur des contraintes (des contrôles, des sanctions ou des menaces de sanction). Mais elle est aussi protégée contre la défection par la bonne volonté, c'est-à-dire l'engagement des acteurs.

Bien entendu, la bonne volonté est inégalement pertinente selon la situation. Elle varie en fonction des incertitudes que celle-ci comporte. Pour revenir au travail, plus une tâche est simple et répétitive et moins elle utilise d'équipements coûteux, plus l'extrapolation est facile de la force de travail au travail réalisé. Le consentement est d'autant plus nécessaire que la surveillance est plus difficile et que l'initiative est davantage requise. Plus généralement, dans toute situation sociale, il faut apprécier empiriquement la capacité d'échapper au contrôle (le coût du contrôle, son efficacité) et l'initiative exigée (le zèle, l'effort, la compétence). L'autonomie de celui qui est soumis à la règle peut varier considérablement. Reste qu'elle n'est presque jamais nulle et qu'il faut l'inclure dans la définition de la règle sociale.

2.1.2. La règle et le projet

Une règle, c'est donc la définition d'une rationalité qui guide les décisions de l'acteur ; mais d'une rationalité qui comporte engagement et réciprocité. Elle définit et justifie des attentes mutuelles. Elle repose sur un échange, un ajustement mutuel, une coopération. Au sens large du mot, elle procède d'une négociation (pourvu que le mot n'implique pas un échange ordonné, ni même explicite, d'arguments). En ce sens, l'activité qui y conduit est très généralement une régulation conjointe (Reynaud, 1979).

Qu'est-ce qui assure la validité de l'engagement, la légitimité de la règle ? C'est, bien sûr, que son respect permet d'atteindre un objectif recherché en commun (et pour lequel la collaboration est nécessaire). Dans une relation instrumentale : le respect des consignes de sécurité permet, du moins l'espère-t-on, de travailler en sécurité. Mais aussi en garantissant l'appartenance à une collectivité : ne pas respecter les règles de coopération, c'est se retrancher du groupe. Accepter une règle, c'est s'engager dans un projet, défini à la fois par un objectif (la protection, la survie, le succès) et par la communauté sociale qu'il constitue (l'organisation, la profession ou le métier, l'équipe).

La légitimité de la règle dépend donc bien du fait qu'elle permet d'atteindre un résultat au nom duquel elle réclame cette légitimité. Dans l'entreprise qui va vers la faillite, la direction perd toute autorité. Le gouvernement qui échoue à remplir le « mandat » que lui ont confié les électeurs et qu'il leur a proposé perd tout crédit (même s'il exerce les pouvoirs conformément à toutes les règles constitutionnelles). Dans une branche où le chômage gagne, les salariés ne croient plus aux vertus de la solidarité ouvrière et notamment de la grève.

Mais la règle peut aussi être minée par les déchirements de la communauté. Les récompenses peuvent être si mal distribuées entre employeur et salarié, et les rapports d'autorité si difficiles entre encadrement et exécutants que le conflit paralyse la production ou rend impossible la survie de cette forme d'entreprise. Un projet doit à la fois satisfaire des conditions extérieures (d'efficacité) et des conditions internes (viabilité sociale).

Cette validation par les résultats est d'autant plus facile que l'action a des résultats plus objectivables et plus quantifiables. Une entreprise qui produit pour le marché est plus vulnérable qu'un service public comme l'Université, qui produit un bien difficile à mesurer. Tous deux le sont plus qu'une église ou une secte : comment les fidèles seraient-ils sûrs d'avoir obtenu le salut ?

De même, les déchirements de la communauté ne sont pas fonction d'une injustice ou d'une inégalité « objectives ». Elles dépendent de l'appréciation qu'en font les intéressés, des informations qu'ils possèdent, et surtout de leurs possibilités d'action. Les révoltes des esclaves ont été plus rares que les grèves des salariés non pas parce que les esclaves étaient plus heureux, mais parce qu'ils n'ont pas obtenu le droit à l'insurrection.

2.1.3. La règle et l'acteur

Les règles ne sont donc pas données une fois pour toutes ; elles sont construites ou plutôt elles se construisent. En réponse aux résultats même de l'action sociale (une église forme des rites, un culte, des règles de conduites) mais aussi dans un mouvement de division du travail ou de différenciation (une église crée un clergé, des cadres réguliers, une hiérarchie). Ni ces objectifs ni cette organisation ne peuvent se réduire à une fonction et à une structure définie a priori. Encore moins les règles en sont-elles déductibles. L'organisation n'obéit pas, dans l'industrie, à un impératif technologique, parce que les choix technologiques sont aussi des choix de management (Woodward, 1965 et 1970).

Un acteur collectif se définit par sa place dans un jeu social et par la stratégie qu'il y élabore. Réciproquement, certaines des règles du jeu sont constitutives de l'acteur. L'analyse des organisations a montré comment l'acteur est à la fois le produit et l'auteur du système ; comment des stratégies, en même temps qu'elles en constituent les intérêts, constituent les groupes qui s'y reconnaissent (Crozier et Friedberg, 1977). L'analyse de l'action collective le montre plus clairement encore. Elle ne se fait pas par l'agrégation d'actions individuelles qui poursuivraient un même intérêt puisque, aux termes d'une décision rationnelle, chacun devrait laisser les autres agir. Elle suppose des incitations sélectives ou une contrainte (Oison, 1965). Elle n'est pas une mobilisation indifférenciée du « groupe latent ». Bien plutôt, elle repose sur l'initiative et la capacité d'entraînement d'un petit groupe central qui atteint une « masse critique » et rencontre un soutien inégal et différencié (Oliver et Marwell, 1988). La capacité de créer des contraintes normatives est décisive pour son émergence.

Les théories modernes de management rapprochent les mécanismes de la bonne organisation de ceux d'une action collective. Elles parlent moins de hiérarchie que d'animation, de discipline que de mobilisation, d'obéissance que d'initiative contrôlée, d'objectifs rigoureusement définis que de projet partagé. Elles démontrent avec succès que l'efficacité tient non à la rigueur des contrats explicites, mais à l'engagement des intéressés,

moins aux compétences détenues qu'à la capacité d'apprentissage. Mais peut-être, en revanche, simplifient-elles les relations entre les acteurs.

2.1.4. Régulation de contrôle et régulation autonome

Dire qu'une régulation est conjointe, ce n'est pas dire qu'elle a abouti à un consensus, encore moins que les différents acteurs sont égaux en pouvoirs et en moyens de pression. Sous des formes très variées, la négociation est incessante.

Face à la loi, le citoyen se dérobe, cherche à l'aménager, à en négocier les conditions d'application. Réciproquement, l'autorité chargée de sanctionner n'est pas également rigoureuse dans toutes les situations ni à l'égard de tous (Becker, 1963).

Les premières grandes études de sociologie industrielle ont imposé, comme une distinction classique, l'opposition des règles officielles, ouvertes ou affichées et des règles officieuses, clandestines, « informelles » (Roethlisberger et Dickson, 1939). Mais cette distinction est-elle la bonne ? Il n'est pas vrai que les règles officielles ne soient qu'une façade ou une illusion. Elles ne parviennent pas à s'appliquer telles quelles, mais elles ont une force contraignante et sont sans cesse réinventées, adaptées ou renouvelées pour que ceux qui dirigent gardent le contrôle de la situation. Inversement, les règles « informelles » ne sont pas simplement celles que l'on rencontre dans la pratique. Elles sont revendiquées, elles font l'objet d'offensives et l'on en cherche la légitimation. Les décisions effectives et les règles par lesquelles on peut les résumer sont bien un compromis, mais à partir de deux sources de régulation : une régulation de contrôle, par laquelle ceux qui détiennent le pouvoir d'inventer les règles (et de sanctionner) s'efforcent de maîtriser la situation ; et une régulation autonome, par laquelle les sujets (les exécutants, la base) s'efforcent de reprendre cette maîtrise. Les deux régulations ne sont pas nécessairement antagonistes, elles ne s'opposent pas nécessairement comme le coût et l'efficacité d'une part, les sentiments de l'autre. Elles sont plutôt rivales, dans la mesure où elles peuvent accepter toutes deux des objectifs communs ou des contraintes communes.

La gestion des ressources humaines admet aujourd'hui que l'ingéniosité des exécutants et plus généralement des subordonnés, bien loin d'être finalement une source de désordre, est une ressource, un gisement de productivité. Et il est abondamment vérifié que la régulation autonome est souvent indispensable pour assurer la production (ou la sécurité). Mais la collaboration des deux régulations, tout en étant quotidienne, au moins sous forme de

compétence, n'est pas aisée. Non pas parce qu'elles auraient des objectifs totalement opposés et que les conflits de pouvoir sont inexpiables, mais parce qu'elles se forment bien en réponse, en opposition, et que les amener à l'échange voire à la négociation explicite n'est ni naturel ni aisé.

En d'autres termes, il ne suffit pas de libérer la spontanéité et la créativité des rigidités bureaucratiques et des contraintes hiérarchiques pour que les problèmes de production et d'organisation soient résolus. Il ne suffit pas de découvrir la réalité des rapports de pouvoir derrière les fictions officielles pour qu'un équilibre s'établisse. La régulation effective repose sur un compromis, mais elle est bien à inventer et n'est guère le résultat du laisser-faire.

2.1.5. L'institutionnalisation et le tiers-garant

Toute pratique réglée n'aboutit pas à une règle explicite (les pratiques coutumières de travail, en Grande-Bretagne, ne sont pas toujours énoncées, moins souvent encore écrites). Toute règle explicite ne s'inscrit pas dans des institutions (dans la tradition britannique, l'accord collectif n'a pas valeur juridique et ne peut pas être invoqué devant un tribunal). Mais la tendance à l'institutionnalisation est fréquente. Elle s'explique par la difficulté que peuvent avoir les acteurs à conclure ces accords stables, c'est-à-dire par la structure des jeux.

L'exemple le plus connu de ces structures « perverses » est celui du dilemme des prisonniers. Ainsi, les individus de Hobbes, armés du droit naturel, peuvent bien concevoir l'intérêt d'un pacte par lequel chacun respecterait la propriété de l'autre. Mais l'intérêt supérieur qu'a chacun à trahir le pacte et la crainte qu'a chacun que l'autre trahisse interdisent la paix et entretiennent la guerre de tous contre tous (Hobbes, 1971). Seule l'intervention d'un tiers pourra la suspendre.

Cette intervention extérieure n'est pas nécessairement celle d'un pouvoir absolu. Mais si contrôlé et si démocratique qu'il soit, le tiers-garant garde une marge de discrétion et construit une logique propre (et qui peut être plus proche de celle d'une des parties, par exemple des riches propriétaires que des pauvres). Il peut susciter l'adhésion des intéressés parce qu'il les tire d'une impasse, mais les règles qu'il édicte ne se substituent pas purement et simplement à leurs pratiques. Enfin, sa capacité de garantie est limitée par sa capacité d'inspecter et le coût de ses interventions.

Ainsi, la direction scientifique des entreprises telle que l'a conçue Taylor a l'ambition de tirer salariés et direction de la situation ruineuse où les met le marchandage et le salaire au

rendement : les salariés font peu d'efforts puisque l'effort sera peu payé ; la direction limite les salaires puisqu'elle n'est pas sûre d'obtenir plus de travail pour plus d'argent. Mais l'impartialité de la science s'exprime dans une logique d'ingénieurs-mécaniciens, fort éloignée de celle des ouvriers ; et elle est tout entière aux mains de la direction. L'analyse la plus rigoureuse des temps et des mouvements n'empêche pas la réapparition des tours de main, des raccourcis, des pratiques informelles ou clandestines, qui font ressurgir d'étranges marchandages. Les limites du contrôle du bureau des méthodes permettent le développement d'une complicité entre exécutants et petit encadrement, de tout un « système indulgent » qui prospère dans l'ombre (Morel, 1981).

Le tiers-garant peut avoir des effets directement pervers. Si sa mission est d'obtenir la paix par le respect du contrat, il peut donner plus d'importance au but qu'aux moyens et tolérer des écarts importants pourvu qu'ils n'ébranlent pas l'ordre. Le surveillant de prison fermera les yeux sur les brutalités des détenus tant qu'ils ne conduisent pas à une révolte. La direction de la prison préférera ignorer les petits trafics entre gardiens et détenus s'ils ne troublent pas la tranquillité. Paradoxalement, dans ce cas, il continue à jouer son rôle de garant, mais il garantit des pratiques clandestines ou délictueuses puisque la menace de son intervention empêche les intéressés de s'en écarter.

Il se peut ainsi qu'il bloque toute transformation ou toute amélioration des contrats coutumiers. Ce blocage est particulièrement fort quand une innovation changerait les capacités de contrôle du tiers-garant ou les affaiblirait (Reynaud, 1989).

2.1.6. L'apprentissage collectif

Le compromis entre les sources de régulation n'est pas un consensus. L'institutionnalisation ne crée pas par elle-même des états stables. La régulation est moins l'instauration d'un corps de règles qu'un processus. Le jeu qu'elle permet est non seulement un jeu répété, mais un jeu qui se transforme progressivement ou par ruptures.

Ces processus ont l'incertitude, les méandres et les retournements des processus historiques. Mais ils peuvent contenir des tendances cumulatives, qu'il est utile d'étudier, pourvu qu'on n'y cherche pas un déterminisme ou une fatalité. Le cercle vicieux bureaucratique (Crozier, 1963), c'est-à-dire le processus par lequel une organisation a tendance à renforcer ses rigidités en conséquence de ses rigidités mêmes, en est un exemple classique, et un exemple central. Il comporte de nombreuses variantes (par exemple,

centralisation autoritaire et juridisation). Plus généralement, on peut définir des processus anormiques, c'est-à-dire les cas où se défait cumulativement une régulation.

Inversement, la construction d'une régulation est une acquisition commune, un apprentissage collectif. À partir de ressources culturelles diverses, généralement peu cohérentes, se bâtit, par un véritable bricolage communautaire, une culture opératoire pour le projet (ou l'entreprise). Une communauté s'organise ou se différencie. Elle s'attache à un projet et réagit aux résultats de l'action commune. Cet apprentissage est bien une invention, une innovation puisque les intéressés créent de nouveaux modes de coopération pour un nouveau projet. La preuve par l'effet, la légitimité par le résultat en sont un ressort souvent décisif. L'anticipation du résultat est une des incitations les plus fortes à l'apprentissage.

2.1.7. Le processus et l'équilibre

Dans une telle analyse, des états d'équilibre peuvent apparaître comme exceptionnels et comme instables par nature. Et il est vrai qu'on s'interdit de les supposer réalisés pour en chercher les conditions a priori ou les prérequis. Un système social ne « fonctionne », une entreprise sociale ou économique ne produit un résultat que par des corrections, des adaptations et des innovations incessantes. En termes très concrets, la bonne organisation est celle qui est capable de s'améliorer (le bon contremaître est celui qui peut améliorer l'efficacité globale de son atelier). Elle n'est pas la meilleure possible, la seule bonne à un moment donné, elle est plutôt celle qui permet la poursuite de l'innovation.

Il n'y a probablement pas non plus d'allocation optimale des ressources. Mais ces conclusions ne devraient pas conduire à n'accorder plus d'importance à l'étude des équilibres et à la logique des processus (Schelling, 1978). L'inflation se nourrit de la peur de l'inflation (par l'effet d'anticipation) ; inversement, on n'en peut totalement séparer les politiques ou les interventions antiinflationnistes (par exemple, les réactions des autorités monétaires). Mais c'est bien aussi un mécanisme qui a son inertie et sa dynamique. Les résultats du processus ne s'imposent pas d'eux-mêmes et il est difficile d'isoler les réactions des acteurs sociaux des décisions des agents économiques. Mais ces décisions sociales n'ont de sens que dans la mesure où elles parient sur l'avenir du processus, anticipant des états futurs que l'on juge réalisables et pour lesquels on connaît les voies d'accès.

Plus généralement, dans la mesure où le résultat (le succès) du projet légitime la règle et soude la communauté, et l'anticipation du résultat est un facteur majeur d'apprentissage

collectif, l'anticipation d'un équilibre fonde une régulation. L'accord des différentes parties intéressées, une capacité de conclure un compromis sont moins une condition de leur action commune que le résultat de leur succès (et de l'anticipation de ce succès). Les équilibres ne s'imposent pas automatiquement (pas plus ceux du marché que les équilibres plus complexes) et ne sont plus stables, mais ils peuvent cependant avoir une influence directrice.

Un marché du travail organisé (par exemple, un marché interne) ne se définit pas par son écart à l'égard d'un marché de concurrence pure et parfaite ni par sa conformité à quelque modèle, d'équité abstraite. Mais il cherche à établir un certain équilibre de l'offre et de la demande, un contrat implicite entre le coût salarial et la valeur ajoutée. C'est cet « équilibre » (si l'on nous permet d'employer ce mot en un sens très large) qui justifie la conclusion du contrat collectif plutôt que la conformité de ce contrat aux convictions des parties.

Les rapports de travail sont orientés vers un résultat ou un produit. Ils comportent de fortes contraintes, mais supposent aussi que les rapports de pouvoir respectent et peut-être même favorisent et encouragent une autonomie. Ils sont soumis à une pression forte et peut-être croissante d'innovation. Ces spécificités peuvent-elles se retrouver à quelque degré dans toute action sociale ou du moins ces caractéristiques sont-elles pertinentes dans toute analyse d'action sociale ? C'est sur cette hypothèse que nous avons élaboré ces quelques éléments d'une théorie de la régulation. Mais un examen détaillé serait nécessaire pour la justifier.

2.2. Théorie du comportement planifié

Proposée par Ajzen (1985), la théorie du comportement planifié est « une théorie conçue pour prédire et expliquer le comportement humain dans des contextes spécifiques ». Elle permet d'améliorer la prédiction du comportement en ajoutant aux déterminants de l'intention (attitudes et normes subjectives) la variable du contrôle comportemental perçu (PBC) (Ajzen, 1988, 1991). Par conséquent, un individu est plus susceptible de réaliser un comportement donné si son intention comportementale de -même que ses déterminants sont plus forts et positifs (Ajzen, 1991). De plus, Ajzen (1991) rapporte que l'importance relative de chacun des déterminants dans la prédiction de l'intention peut varier selon les comportements et les situations. D'ailleurs, en plus d'agir comme déterminant de l'intention, le contrôle comportemental perçu est présumé avoir une influence directe sur le comportement lorsque le contrôle volontaire sur le comportement est réduit (Ajzen, 1991).

2.2.1. Contrôle comportemental perçu (PBC, « perceived behavioral control »).

Cette variable réfère à la perception du niveau de difficulté d'un comportement (facile ou difficile) et est composée à partir des croyances de contrôle basées sur l'expérience passée et les obstacles anticipés (Ajzen, 1988, 1991, 2005). Cette variable se compose des conditions externes (opportunités) qui facilitent, modèrent ou entravent la capacité de l'individu à adopter certains comportements et de la perception de l'individu quant à ses ressources et sa capacité à y parvenir (Ajzen, 1991). Parmi les facteurs de contrôle, Ajzen (1988, 2005) soulève des facteurs internes tels le manque d'informations, d'habiletés ou de compétences et les compulsions ou les émotions ainsi que des facteurs externes situationnels ou environnementaux tels le manque d'opportunités et la dépendance aux autres. Donc, un individu possédant les ressources et les opportunités nécessaires et étant confronté à peu d'obstacles aura une perception élevée de contrôle (Ajzen, 1991). D'après Ajzen (1991), le contrôle comportemental perçu s'apparente à la définition du concept d'auto-efficacité perçue de Bandura (1991), c'est -à-dire la perception des gens quant à leur capacité à exercer un contrôle sur leur propre vie et sur les événements pouvant l'affecter.

En plus d'agir en tant que déterminant de l'intention comportementale, le contrôle comportemental perçu exerce une influence directe sur le comportement à condition que la perception de contrôle soit réaliste (Ajzen, 1988, 1991). Ajzen (1988, 1991) estime qu'une perception réaliste de contrôle reflète le contrôle actuel réel dont la personne dispose sur un comportement et permet, par conséquent, de prédire la probabilité de réussite du comportement.

En contrôlant la variable de l'intention, un individu ayant un contrôle comportemental perçu plus élevé, ayant davantage confiance en ses moyens et disposant des ressources nécessaires, ainsi que d'augmenter les efforts fournis pour parvenir au comportement (Ajzen, 1991).

2.2.2. Utilité de la théorie

L'utilité de la théorie se situe à deux niveaux : l'intention comportementale a surtout une visée de prédiction du comportement, tandis que ses antécédents permettent une compréhension plus approfondie de ce qui motive le comportement (Fishbein et Ajzen, 1975). Cette compréhension provient des croyances saillantes sous-jacentes aux attitudes, aux normes subjectives et au contrôle comportemental perçu (Ajzen, 1991). Ajzen (1991)

considère ces croyances influençant indirectement le comportement comme étant saillantes, puisque l'individu ne peut avoir accès à l'entièreté de ses croyances au sujet d'un comportement à un moment donné.

Selon Ajzen(2005), des facteurs de base peuvent également avoir une influence sur les croyances comportementales, normatives et de contrôle. Ces facteurs peuvent être regroupés en trois catégories :

- Les facteurs personnels (attitudes générales, traits de personnalité, valeurs, émotions, intelligence) ;
- Les facteurs sociaux (âge, genre, race, ethnicité, éducation, revenu, religion) ;
- Les facteurs informationnels (expérience, connaissances, exposition aux médias) (Ajzen, 2005).

2.2.3. Applications de la théorie

Selon Ajzen et Fishbein (1980), les comportements étudiés avec la théorie du comportement planifié couvrent des domaines aussi vastes que la perte de poids, le choix de carrière, la planification familiale, le vote aux élections, les programmes de traitement des dépendances, le transport public, l'assistance à l'église, l'abus de drogues et le don de sang. De plus, Cheung,

Chan et Wong (1999) rapportent l'efficacité de la théorie dans la prédiction de comportements tels l'utilisation du condom, le sexe avant le mariage, l'assistance à un bilan de santé, l'assistance aux cours, les activités de loisir, l'exercice physique régulier, la violation des règles de conduite automobile et les comportements malhonnêtes comme le plagiat et le vol à l'étalage. Parmi seize études rapportées par Ajzen (1991), le contrôle comportemental 'perçu contribue significativement à la prédiction de l'intention dans toutes les études, l'attitude est significative dans quinze des études alors que des résultats contradictoires sont obtenus pour les normes subjectives. De façon générale, la théorie du comportement planifié a reçu un support considérable dans la littérature, notamment à travers quelques méta-analyses (Albarracin, Johnson, Fishbein, et Muellerleile, 2001; Armitage et Conner, 2001; Godin et Kok, 1996). Dans la présente méta-analyse, une attention plus particulière sera accordée à l'application de la théorie du comportement planifié aux comportements pro-environnementaux.

2.2.4. Application de la théorie du comportement planifié aux comportements écologiques

Afin de comprendre l'intérêt grandissant pour l'étude des comportements écologiques en psychologie, l'évolution de ce champ de recherche ainsi que quelques méta-analyses importantes seront présentées.

2.2.4.1. Évolution de la recherche sur les comportements pro-environnementaux

Les travaux de White, Smith, Terry, Greenslade et McKimmie (2009) soulignent l'ampleur que la conscience environnementale prend au fil des dernières années et reconnaissent le domaine environnemental comme une avenue importante de recherche concernant le lien entre les attitudes et le comportement. Selon Shrum, Lowrey et McCarty (1994), les résultats parfois contradictoires concernant la relation entre les attitudes et le comportement de recyclage sont attribuables à deux aspects. D'une part, un impact est noté en lien avec le choix de mesure du comportement par questionnaires auto-administrés ou par observation de la fréquence et du volume de matières recyclées. D'autre part, l'évaluation des attitudes générales ou des attitudes spécifiques conduit à des résultats divergents. D'ailleurs, les attitudes générales pro environnementales ne sont pas des facteurs efficaces dans la prédiction du comportement de recyclage (Cheung et al., 1999; Shrum et al., 1994; Oom Do Valle, Rebelo, Reis, et Menezes, 2005). Certains auteurs relèvent également l'absence de convergence entre la position idéologique globale envers l'environnement et les comportements pro-environnementaux (Gamba et Oskamp, 1994; Oskamp et al., 1991). Ainsi, il est important de relier des comportements précis à des attitudes tout autant spécifiques.

En ce qui concerne directement la théorie du comportement planifié, la littérature démontre son efficacité dans la prédiction du comportement écologique. D'après une étude de Cheung et al. (1999), la théorie du comportement planifié offre une valeur prédictive significative de l'intention comportementale et du comportement auto-rapporté de recyclage du papier. De plus, les individus ayant un contrôle comportemental perçu élevé manifestent davantage de comportements de recyclage puisque les obstacles leur apparaissent peu importants et leur contribution personnelle leur semble importante (Oom Do Valle et al. 2005). Ces auteurs (2005) affirment que ces individus connaissent bien les matières recyclables, sont plus qualifiés pour les recycler, disposent de facilitateurs externes tels des

endroits cibles pour déposer les matières près de leur résidence et se montrent plus satisfaits du système de collecte sélective. En outre, la participation au recyclage apparaît plus élevée chez les membres des familles possédant de fortes normes subjectives et étant plus influencés par la pression sociale (Qom Do Valle .et al. 2005).

Afin d'améliorer la valeur prédictive de la théorie appliquée aux comportements pro-environnementaux, diverses variables ont été ajoutées à travers les études, dont les normes personnelles (Harland, Staats, et Wilke, 1999; Qom Do Valle et al., 2005) ; les normes descriptives (Heath et Gifford, 2002) ; les normes de groupe et l'identification au groupe (Terry, Hogg, et White, 1999), les connaissances générales (Cheung et al., 1999) ; l'implémentation d'intentions (Rise, Thompson, et Verplanken, 2003) ; l'identité personnelle (Sparks et Shepherd, 1992; Terry et al., 1999) et l'habitude ou le comportement passé (Bamberg, Hunecke, et BLObaum, 2007; Boldero, 1995; Cheung et al.; 1999). À cet effet, Ajzen (1991) précise que:

« la théorie du comportement planifié est, en principe, ouverte à l'inclusion de prédicteurs supplémentaires s'il peut être démontré qu'ils capturent une proportion significative de la variance de l'intention ou du comportement après que les variables actuelles de la théorie aient été prises en compte »
(Ajzen, 1991p.199).

2.2.4.2. Méta-analyses portant sur les comportements pro-environnementaux

Une des premières méta-analyses portant sur le comportement environnemental était celle de Hines, Hungerford et Tomera (1986), faite à partir de 128 études et visant à déterminer la force des relations entre diverses variables et le comportement écologique. Cette étude soutient que les variables psycho-sociales sont des prédicteurs utiles des comportements écologiques, notamment la connaissance du problème et des actions à prendre, le lieu de contrôle, les attitudes, l'engagement verbal (ou intention) et le sens des responsabilités de l'individu. En répliquant la méta-analyse bien connue de Hines et al. (1986), Bamberg et Moser (2007) ont réalisé une méta-analyse à partir de 57 échantillons tirés de 46 études entre 1995 et 2006. Le modèle obtenu en réalisant des équations structurelles implique l'intention comme seul déterminant direct du comportement écologique, permettant d'expliquer 27 % de la variance du comportement. De plus, les normes morales, les attitudes et le contrôle comportemental perçu permettent d'expliquer 52 % de la variance de l'intention. Ainsi, le

contrôle comportemental perçu semble avoir uniquement un impact indirect sur le comportement (Bamberg et Moser, 2007).

Bien plus, une méta-analyse portant sur 23 échantillons tirés de 20 études met en évidence que l'habitude, en plus des déterminants de base faisant partie de la théorie du comportement planifié, a un effet important sur l'utilisation de l'auto pour ses transports (Gardner et Abraham, 2008). Dans leur méta-analyse basée sur 12 échantillons provenant de 17 études, bien que Schwenk et Moser (2009) aient noté le type de comportement selon trois catégories d'analyse, soit le comportement écologique général (GEB, « general ecological behavior ») ; le recyclage et le choix de moyen de transport, aucune analyse en fonction du type de comportement n'a été réalisée. Schwenk et Moser (2009) obtiennent une taille de l'effet global de 0,54 pour le lien entre intention et comportement écologique. En raison d'une faible proportion de variance expliquée du comportement environnemental (29,16 %), les auteurs suggèrent de considérer des facteurs situationnels confondants lors de l'application de la théorie du comportement planifiée (Schwenk et Moser, 2009). Toutefois, il importe de souligner un biais dû au fait que certaines études compilées et considérées dans cette méta-analyse utilisaient d'autres cadres conceptuels que la théorie du comportement planifié.

Par ailleurs, des auteurs insistent sur l'hétérogénéité et l'absence de facteurs généraux sous-jacents aux divers comportements écologiques et sur le caractère unique du recyclage en comparaison avec d'autres types de comportements (Oskamp et al. 1991). Comme le comportement écologique ne peut être généralisé à travers une panoplie de comportements, un individu qui recycle n'adoptera pas nécessairement des comportements de conservation de l'énergie (Kaiser et Gutscher, 2003).

2.2.5. Hétérogénéité des résultats

Malgré la littérature démontrant l'efficacité de la théorie du comportement planifié dans la prédiction de divers types de comportements, la plupart des méta-analyses rapportent des effets hétérogènes entre les études (Albarracín et al. 2001 ; Bamberg et Moser, 2007; Schulze et Wittmann, 2003). Cette hétérogénéité est observée non seulement dans le cas des comportements écologiques, mais également pour d'autres types de comportements. Il importe donc de s'intéresser également aux résultats d'études portant sur d'autres comportements afin d'identifier des modérateurs potentiels de la relation entre les déterminants de la théorie du comportement planifié et le comportement lui-même.

Notamment, dans une méta-analyse portant sur l'exercice physique, Downs et Hausenblas (2005) ont identifié les modérateurs de la taille de l'effet suivants: l'intervalle de temps entre l'intention et le comportement, la correspondance entre les échelles de mesures, l'âge des participants, l'opérationnalisation des variables et le statut de publication. D'après Hines et al. (1986), les variables modératrices peuvent être des différences méthodologiques ou démographiques entre les échantillons ou encore des différences au niveau de la spécificité de la mesure. Bamberg et Moser (2007), quant à eux, relèvent une variabilité importante à travers les types de comportements pro-environnementaux ou les types d'échantillons. Enfin, une méta-analyse cible comme modérateur le choix de la mesure pour évaluer le comportement environnemental à partir d'une mesure objective du comportement actuel en comparaison avec une mesure auto-rapportée (Hines et al., 1986).

Certains auteurs suggèrent qu'une telle hétérogénéité ou variation des résultats favorise l'étude des modérateurs potentiels permettant de l'expliquer (Albarracin et al. 2001 ; Bamberg et Moser; 2007). Selon Baron et Kenny (1986, p.1174), « Un modérateur est une variable qualitative (sexe, race, classe) ou quantitative (niveau de récompense) qui affecte la direction et/ou la force de la relation entre une variable indépendante ou prédictrice et une variable dépendante ou critère. » Différents modérateurs pouvant atténués la force des relations entre les variables de la théorie du comportement planifié seront abordés. Afin d'explorer une grande variété de modérateurs, les modérateurs retenus découlent des résultats d'études portant sur l'application de la théorie du comportement planifié à la prédiction des comportements écologiques mais également d'autres types de comportements tels la cessation du tabagisme et l'utilisation du condom.

2.3. Théorie de l'influence sociale

L'influence sociale désigne la pression que subissent les individus de la part du groupe (ou de la société en entier) auquel ils appartiennent. Elle a pour conséquence de façonner ou de modifier progressivement les comportements, les sentiments, les croyances ou les pensées des individus en imposant les normes édictées par le groupe. Dans le cadre de cette étude, le sens que nous donnons au concept de l'influence social s'inspire de celui de Moscovici (1984). Elle consiste au fait que dans une relation humaine normale mettant un pôle majoritaire en interaction avec un pôle minoritaire au tour d'un objet de relation, qu'un des pôles fasse une pression sur l'autre afin de l'amener à adopter sa vision de l'objet qu'il veut dominante. Il s'agit

en fait d'un processus au cours duquel un pôle est contraint de faire sien la perception de l'objet que se fait l'autre pôle.

Au sein du groupe, l'individu est écartelé entre deux désirs qui s'opposent : être accepté par le groupe, en étant lui-même acceptable, pour ne pas être catalogué « hors norme », être puni ou être rejeté, conserver sa personnalité, sa spécificité, son individualité, ce qui l'incite à se démarquer des autres individus. L'influence est donc bien un levier central dans le fonctionnement de la machine sociale.

2.3.1. Les différentes formes d'influence sociale

Dans un groupe comme celui des vendeurs à étalage, différentes formes d'influence sociale sont généralement distinguées. Ci-dessous, nous présenterons les différentes facettes de celle-ci.

2.3.1.1. Le conformisme ou suivisme

La notion de conformisme s'entend comme une soumission aux idées communément admises, aux usages, aux comportements, aux règles morales, à la façon de parler du groupe pour favoriser son intégration et éviter d'être mis à l'écart. Selon Delouée (2010, p.48), « On parle de conformisme ou de conformité lorsque, dans un groupe, un individu cède à la pression sociale (réelle ou supposée) en adoptant les mêmes comportements ou les mêmes attitudes que la majorité des membres du groupe. Cette influence majoritaire est souvent connotée négativement dans notre société qui considère qu'un individu conformiste est quelqu'un d'influencable et incapable de défendre ses idées. Pourtant, une société, une organisation, une association ne peuvent exister et fonctionner que si la majorité de ses membres partage des règles communes et s'y conforme. »

Plusieurs auteurs ont essayé de découvrir certaines caractéristiques du conformisme chez des personnes prédisposées, par leur caractère à se conformer à un groupe. Les travaux de Crutchfield repris par Fischer (1987) sur le conformisme chez les hommes d'affaires et chez les militaires montrent que les conformistes étaient moins intelligents, avaient un complexe d'infériorité plus important que les autres. Les conformistes étaient moins habiles à accepter leurs propres impulsions ainsi que l'ambiguïté, ils étaient moins enclins à prendre des responsabilités, moins perspicaces, moins spontanés et producteurs de peu d'originalité, ils avaient des attitudes plus autoritaires et, aussi, plus de préjugés. Dans cette approche, le

conformisme est réduit à des traits individuels ne rendant pas compte du processus social qui la détermine.

Pour Fischer (1987), le conformisme peut être défini comme le changement d'un comportement par lequel l'individu répond aux pressions d'un groupe, en cherchant à se mettre en accord par l'adoption des normes qui lui sont proposées ou imposées. Il démontre que dans le conformisme, l'on trouve trois éléments distincts : l'existence de tensions entre les positions antérieures d'un individu et les pressions auxquelles il est plus ou moins viscéralement soumis ; ensuite l'adhésion qui s'opère chez l'individu à ce qui lui est proposé ; enfin, le résultat de cet amendement, qui comporte à la fois une part de négation de certains aspects du comportement antérieur et une part d'affirmation de soi par l'adoption des nouvelles conduites.

En effet, comme le souligne Baggio (2006), dans notre société, les individus sont sans cesse confrontés à des normes déjà établies auxquelles ils doivent s'adapter. Le conformisme désigne ce processus d'adaptation. Sous la pression implicite du groupe, les individus modifient leurs opinions, leurs croyances, leurs comportements. Ce faisant, ils s'intègrent au groupe et en reconnaissent les normes, règles et patterns de conduite en vigueur. Cela permet au groupe de conserver son homogénéité, laquelle est indispensable à son fonctionnement. Il s'agit donc de nouveau d'une forme de pression du groupe sur l'individu.

2.3.1.2. La normalisation

La normalisation est une adhésion de l'individu aux normes que le groupe a édictées et s'y plier pour évoluer plus facilement dans le groupe, sans nécessairement être d'accord avec toutes les valeurs qui sous-tendent ces normes. C'est dans ce sens que Baggio (2006, p.18) soutient que « La normalisation est un processus d'influence du groupe sur l'individu. Il s'agit plus précisément d'un mécanisme par lequel des individus réunis en groupe créent des normes, des règles de conduite ou des modèles de référence qui leur serviront de guides pour l'action et l'évaluation. ».

En effet, souligne Fischer (1987, p.60), « Une norme peut être définie comme une règle explicite ou implicite, qui impose de façon plus ou moins prégnante un mode organisé de conduite sociale : elle se présente comme un ensemble de valeurs largement dominant et suivi dans une société donnée ; elle sollicite une adhésion et implique des sanctions dans un champ d'interactions complexes. » Dans la réalité, il arrive très souvent que dans une

situation, les individus hésitent sur le comportement à adopter. Alors, sans repère, sans connaissance préalable de la situation ou du contexte, sans norme établie, nous allons prendre exemple sur les autres. Si les autres font la même chose que nous, nous nous trouvons alors dans une situation d'ignorance collective où chacun observe autrui pour savoir comment agir ou se comporter.

Pour Delouée (2010, p. 43), « Les normes sociales vont nous permettre de savoir comment se comporter, de quelle manière juger, ce qui est désirable ou ce qui ne l'est pas et vont permettre une uniformisation des comportements à l'intérieur d'un même groupe ». Elles constituent une échelle évaluative qui indique une latitude acceptable ou une liberté inacceptable pour le comportement, l'activité, les événements, les croyances concernant les membres d'une unité sociale. Autrement dit, une norme sociale définit une marge de conduites, d'attitudes et d'opinions permises ou répréhensibles. C'est un standard de conduite, d'opinion ou d'attitude autour duquel certaines variations ou limites peuvent être permises. C'est donc l'occasion d'affirmer que les normes sociales ne sont pas figées, elles sont tributaires du groupe social qui les a définies, et surtout de la culture ou de l'histoire. Elles évoluent au sein même de la culture au cours du temps. On constate que la norme, qu'elle soit implicite ou explicite, engendre une certaine uniformité.

Ce phénomène apparaît donc dans des conditions où n'existe aucune norme ou règle de conduite stable et nettement définie, il sert à pallier une carence de repères et permet aux membres du groupe de s'accorder entre eux et de converger vers une norme commune. Le processus de normalisation s'opère la plupart du temps par un mécanisme implicite de consensus. Chacun adapte sa position à celle des autres, sans que cet ajustement ne soit exprimé explicitement.

2.3.1.3. L'innovation

Si le modèle fonctionnaliste a dominé les premières recherches sur l'influence sociale, Moscovici (1979) a permis de renouveler ce domaine d'étude en apportant un regard neuf et critique par la médiation du modèle génétique ou interactionniste. C'est dans ce sens qu'il soutient que

« Jusqu'ici, la psychologie de l'influence sociale a été une psychologie de la majorité, et de l'autorité censée la représenter (...) Le temps est venu de changer d'orientation, de se diriger vers une psychologie de l'influence

sociale qui soit aussi une psychologie des minorités, considérées en tant que sources d'innovation et de changement social. »(Moscovici, 1979, p.11),

Pris dans cette perspective, l'innovation n'est plus regardée comme une forme de déviance ou de non-conformité, mais bel et bien comme un processus primordial de l'existence sociale où une personne ou une minorité cherche à influencer la majorité par des idées ou comportements nouveaux ou en modifiant les idées ou comportements traditionnels. En effet, si le groupe majoritaire peut prescrire des normes à ses membres, il arrive qu'une fraction d'entre eux parvienne à imposer ses vues au groupe entier. À cet effet, Fisher (1987) affirme que la plupart des études sur l'influence sociale ont insisté sur l'importance d'un phénomène majoritaire dans ce processus. Lesdites études s'appuient sur un paradigme dans lequel on considère le fait que la majorité a des effets automatiques, sans se préoccuper de la minorité qui n'a pas les mêmes réactions. Celle-ci peut à son tour devenir un agent d'influence.

Il s'avère donc qu'une minorité peut influencer un groupe et le mener à prendre ses positions. Cependant, pour que ce type d'influence se mette en place, Baggio (2006) suppose qu'il faut que le comportement de la minorité soit consistant, en d'autres termes, il lui est nécessaire de développer une position cohérente et de ne pas se contredire. Les membres d'une minorité doivent être réguliers, soutenir sans faille leur système de pensée et résister aux pressions du groupe. Progressivement, les autres membres du groupe vont considérer la position de la minorité, réviser leurs propres positions, ce qui conduira à un changement en profondeur.

On comprend donc au travers de cette facette de l'influence que ce ne sont donc pas les majorités qui détiennent, de façon exclusive, les systèmes d'influence, elles sont souvent influencées par l'opinion des minorités et, en réaction, peuvent modifier leurs propres opinions, valeurs et modes de comportements (Fisher, 1987). Pourtant, l'efficacité d'une minorité dépend beaucoup de son style comportemental, qui définit un nouveau critère de stratégie sociale dans les règles d'influence susceptibles de produire un changement positif.

2.3.1.4. L'obéissance

L'obéissance ou la soumission à l'autorité renvoie aux circonstances dans lesquelles un individu amende sa conduite afin de se soumettre aux injonctions directes d'une autorité légitime. Fischer (1987, p.76) la définit comme « la modification du comportement, à travers

laquelle un individu répond par la soumission à un ordre qui lui vient d'une autorité légitime». Dès le plus jeune âge, les individus apprennent à se soumettre à différentes instances autoritaires à savoir : la famille, en respectant l'autorité des adultes, ils vont aussi à l'école et l'entreprise, etc. Tout cela conduit à une introjection de l'ordre social. Communément, on est récompensé quand on obéit et punit si on se révolte.

Milgram (1974) a proposé une lecture de la soumission consistant à différencier deux états psychologiques : l'état d'autonomie et l'état agentique. Parlant de l'état d'autonomie, il fait référence au fait que l'individu se considère comme personnellement responsable de ses actes et se sert de sa propre conscience comme guide de conduite convenable. L'état agentique quant à lui est un état de déresponsabilisation dans lequel l'individu ne se reconnaît plus comme l'auteur de ses comportements mais comme un simple exécutant d'actes qui ne relèvent plus de sa décision mais de celle d'une autorité. C'est donc une condition de l'individu qui se considère comme agent exécutif d'une volonté étrangère, il n'est que l'instrument d'un système hiérarchique. Et en tant qu'exécutant, l'individu produit les actes mais ne s'en considère pas comme responsable.

2.3.1.5. La facilitation sociale

La présence des autres à un effet positif sur la performance d'un individu. A l'inverse dans d'autres cas, la présence des autres peuvent avoir un effet d'inhibition sociale qui réduit sa performance. Vue sous cette dimension, la facilitation sociale est un mécanisme d'influence du groupe sur l'individu. Pour Baggio (2006), cette notion est évoquée lorsque la performance d'un individu à une tâche donnée est améliorée par la présence d'autrui. Cependant, la présence d'autrui ne génère pas toujours cet effet facilitateur, elle peut également engendrer son inverse : la paresse sociale. Ainsi, en fonction du contexte, le groupe peut avoir des effets facilitateurs ou inhibiteurs. Le taux de conversion religieuse élevé dans notre société peut aussi être démontré par la facilitation sociale. Car le groupe dans lequel se trouve un individu peut jouer le rôle de catalyseur pour que celui-ci puisse se convertir du point de vue religieux. Alors, quel que soit le milieu social dans lequel on se trouve, la facilitation sociale peut justifier l'effervescence religieuse constatée.

2.3.1.6. La comparaison sociale

La comparaison sociale est un processus omniprésent qui se situe au cœur de nos vies quotidiennes : elle permet à l'individu d'évaluer ses propres capacités par rapport aux autres

pour augmenter son estime de soi, améliorer ses comportements ou en assimiler de nouveaux. La théorie avance un certain nombre de propositions concernant l'appel à des critères sociaux, notamment le fait que la comparaison ne peut se faire qu'avec des personnes qui nous ressemblent : quelqu'un de trop différent ne peut nous servir de référence pour nous forger une estimation stable. C'est pourquoi, les gens sont plutôt attirés, pour se comparer, par ceux qui leur sont proches. Ce phénomène, largement démontré s'agissant d'opinion, a des conséquences sur la constitution des relations sociales et sur la dynamique des groupes. Les gens auraient tendance à se rapprocher de l'avis de ceux auxquels ils se comparent ou à tenter de les faire changer d'opinion pour qu'ils se rapprochent d'eux. Ainsi, naîtraient des « pressions à l'uniformité » qui, si elles ne sont pas suivies d'effets, peuvent laisser place à l'hostilité et au conflit. Aussi, est-il possible de rendre compte des comportements individuels dans les groupes, de la formation de ces derniers, et du choix des groupes de référence.

2.3.1.7. Engagement et manipulation

Les techniques de manipulation font appel à une forme de soumission librement consentie. La pression agit non plus de manière explicite, mais implicite, le sujet étant placé dans une situation qui lui donne un sentiment de libre choix. Cette impression est au centre des techniques de manipulation. Le sujet doit avoir la sensation qu'il décide et agit en dehors de toute contrainte, et ce bien qu'il émette des conduites qui n'auraient pas été les siennes spontanément.

Il s'agit donc d'une forme d'influence qui se traduit de manière comportementale ou en termes décisionnels. Les travaux en matière de manipulation et de soumission librement consentie s'appuient sur la notion d'engagement. Ce concept correspond donc au lien qui existe entre l'individu et son acte. En d'autres termes, les individus s'engagent dans un comportement auquel ils auront plus ou moins du mal à s'extraire, même en cas d'erreur ou d'échec. Dans ce cas, on parle d'auto-manipulation, puisque l'individu s'engage lui-même dans le comportement. En ce qui concerne la soumission librement consentie, on parle en revanche d'hétéro-manipulation, car c'est alors un agent extérieur qui initie les premières conduites du sujet.

Baggio (2006) considère qu'ainsi, en utilisant les effets d'engagement, les techniques de manipulation permettent d'augmenter la probabilité d'émission de comportements qui n'auraient pas été observés dans des circonstances habituelles. La conduite que l'on désire

obtenir du sujet, sera décidée par celui-ci en toute liberté et préparée par une ou plusieurs conduites préalables. On souligne donc qu'engagement et manipulation amènent l'individu à faire des choix ou agir d'une manière différente de ce que cela aurait été naturellement. Les sujets sont dans un engrenage auquel ils ne parviennent pas à s'extraire.

On retiendra globalement des différentes facettes de l'influence sociale qu'elle regorge de deux modalités : une qui est celle du processus majoritaire où la majorité exerce une pression sur la minorité. L'autre modalité est celle du processus minoritaire au cours duquel la minorité exerce une influence sur la majorité. Mais dans notre étude, il sera plus question de la seconde. Il s'agit dans notre contexte de l'influence de la minorité numérique des vendeurs à étalage sur la majorité. Cette majorité est l'ensemble du milieu extra familial du vendeur à étalage constitué des pairs, de l'école, bref de toute personne ne faisant pas partie de son outgroup (exogroup). Étant donné que cet environnement du marché est dominé par les vendeurs à étalage dans la rue. Des processus spontanés comme l'imitation, la contagion, la production des normes collectives, ou encore la conformité résultante du milieu sont à la base de la formation des attitudes.

2.3.2. L'imitation et la contagion : deux facteurs influents sur les attitudes et les comportements sociaux

Pour Tarde (1890, cité par Tapia et Roussay, 1991, p. 45), le processus fondamental permettant d'expliquer la tendance à l'uniformisation des attitudes et des comportements au sein des sociétés est celui de l'imitation. Cette notion définit le comportement d'un sujet qui calque ses attitudes ou ses actes sur ceux d'un autre qui lui sert volontairement ou non de modèle ou d'idéal. Toutefois, l'imitation ne peut se réduire, en tant que processus social, à une simple reproduction d'attitudes ou de conduites, sans créativité, ni intelligence de la part de celui ou ceux qui imitent ; au contraire, le résultat de l'imitation est toujours, en dernière analyse, un produit nouveau et personnel. Par exemple, un phénomène collectif comme celui de la mode peut être assimilé à un processus d'imitation sociale, si nous considérons que la fonction essentielle de la mode est de permettre la ressemblance avec un modèle au sens large de ce terme.

L'hypothèse que soutient tout d'abord Tarde (1890), est qu'une société se formerait dès lors que des individus, interagissant les uns avec les autres, adoptent finalement les mêmes idées, sentiments ou comportements. L'imitation, c'est-à-dire, cette tendance que nous

avons à adopter des idées, sentiments ou comportements semblables est donc au principe de l'intégration sociale qu'il nomme socialité. Pour Tarde en effet, « une socialité pure et parfaite consisterait en une vie urbaine si intense, que la transmission à tous les cerveaux de la cité d'une bonne idée apparue quelque part au sein de l'un d'eux y serait instantanée. » La mode est un phénomène de cet ordre qu'il examine en détail dans *Les lois de l'imitation*.

Cette tendance à l'imitation, pour Tarde, n'est pas qu'un fait proprement humain puisque, dans la nature, il nous est également donné d'observer que la reproduction du similaire, sinon du même, est une loi universelle. Tout ce qui est vivant, tend à se reproduire selon un modèle semblable. L'imitation, en d'autres termes, est la base du lien qui unit les êtres et les choses qui peuplent le monde... Et le monde lui-même. Cependant, comme il se produit constamment dans la nature ce que Charles Darwin a appelé des « variations » et, qu'après lui et la découverte de la génétique on appellera des « mutations », il s'opère toujours, dans la société, des changements, des ruptures, des accidents plus ou moins heureux dans le cours de l'imitation. C'est ce qu'on pourrait appeler des innovations.

Celles-ci procèdent d'individus ou groupes qui, placés au carrefour de plusieurs influences, proposent une solution nouvelle pour résoudre un problème quelconque. Si beaucoup d'innovations disparaissent parce que, au fond, elles ne répondent à aucun besoin ni désir réels, quelques-unes entrent alors dans le mouvement de l'imitation: elles se répandent dans le corps social, et quelques fois même d'une société à l'autre, en suivant le mécanisme d'une « contagion imitative ». Les études de Le Bon (1963, cité par Tapia et Roussay, 1991 : 46) portant sur les comportements humains dans les foules ont permis de dégager le concept de contagion, pour décrire le phénomène de propagation et d'amplification de certaines émotions et sentiments au sein des foules. Selon Le Bon, la tendance à l'uniformisation des attitudes et des comportements au sein des sociétés repose de la même façon sur la propagation des modèles dominants de comportements.

Les recherches réalisées sur l'imitation et la contagion sociale permettent de conclure :

- ❖ Que la tendance à l'uniformisation des attitudes et des comportements au sein des sociétés s'opère à l'insu des individus ou des groupes constitutifs de ces sociétés ;
- ❖ Que les attitudes et les comportements des individus en situation de groupe ont tendance à se calquer sur les attitudes et les comportements dominants dans ces

groupes. Autrement dit les individus se rallient inconsciemment et insensiblement aux attitudes et comportements dominants.

L'homme social n'est donc ni l'être raisonnable qui a le libre arbitre, ni l'automate hypnotisé C'est dans ce sens qu'on peut comprendre Tarde (1892) lorsqu'il affirme qu'

« il est certain que le rapport social étant l'imitation, l'être le plus pleinement social est l'être le plus largement imitatif. Mais il faut noter ce point très important : l'imitativité complète, la faculté de subir des influences de tous genres et de toutes parts, et non pas seulement d'un seul côté, comme chez l'hypnotique, implique essentiellement la faculté de résister à un exemple isolé, à une influence particulière. » (Tarde, 1892, p.197-198)

La pensée de Gabriel Tarde peut constituer un fragment du débat contemporain sur la responsabilité. Il y a en effet quelques trouvailles à faire chez Gabriel Tarde pour comprendre les problèmes qui se posent à nous aujourd'hui à propos de la responsabilité. Plutôt que de tenter de la prendre en défaut, il faudrait essayer de faire crédit à cette pensée.

**DEUXIEME PARTIE : CADRE METHODOLOGIQUE ET
OPERATOIRE**

CHAPITRE 3 : METHODOLOGIE

Dans notre travail de recherche, les considérations méthodologiques portent sur la description aussi bien de la méthode que des instruments de recherche et du champ géographique d'investigation. Ce chapitre reprend donc la question de recherche et les hypothèses. Il présente également le type de recherche, la population d'étude, les techniques d'échantillonnage, l'échantillon et les instruments de collecte des données.

3.1. Rappel de la question de recherche et des hypothèses

Dans cette partie, nous nous proposons de rappeler la question de recherche et l'hypothèse générale qui la sous-tend afin d'explicitier nos variables. Ainsi, pensons-nous, se comprendra mieux notre démarche.

3.1.1. Rappel de la question de recherche

Il est souhaitable, au moyen de cette recherche, d'explorer l'existence possible d'un lien significatif entre les stratégies d'intervention et la lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis dans la ville de Yaoundé. Il est question de voir dans quelles mesures les stratégies d'intervention agissent pour l'éradication du désordre urbain. D'où notre question générale qui est la suivante : Comment les stratégies d'intervention permettent-elles de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis ?

3.1.2. L'hypothèse générale et ses variables

L'hypothèse est une affirmation provisoire suggérée comme explication d'une question posée. Elle sert à engager une réflexion plus ou moins approfondie et orientée vers des informations plus ou moins précises.

Selon Grawitz (2000, p.398), « l'hypothèse est une proposition de réponse à la question posée. Elle tend à formuler une relation entre des faits observés. Ceux-ci rassemblés ; elle permet de les interpréter, de leur donner une signification qui, vérifiée, constituera un élément possible de début de théorie ».

Une hypothèse est donc une affirmation provisoire concernant la relation supposée entre deux ou plusieurs variables et qui, après investigation sur le terrain ou en laboratoire peut être confirmée ou infirmée. Une hypothèse générale a été émise et plusieurs autres hypothèses opérationnelles.

L'hypothèse générale et les hypothèses de recherche formulées sont présentées ci-dessous.

3.2.2.1. L'hypothèse générale et ses variables

Comme réponse provisoire à la question de recherche, nous avons formulé une hypothèse générale qui stipule que : les stratégies d'intervention permettent de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

L'hypothèse étant un énoncé qui prédit une relation entre deux ou plusieurs variables, et la variable elle-même étant une caractéristique qui peut prendre différentes valeurs pour exprimer des degrés et des quantités, notre hypothèse générale est constituée de deux variables. La variable indépendante (VI), c'est celle que nous manipulons dans le but de contrôler ou d'analyser ses effets sur le comportement étudié. La variable dépendante (VD), elle est celle qui va subir les effets de la variable indépendante, elle est la réponse mesurée par le chercheur. Ainsi, nous avons comme :

-Variable indépendante (VI) : **les stratégies d'intervention.**

En effet, comme le signale Grawitz (1993, p.347), « l'hypothèse ne peut être utilisable que sous certaines conditions. Elle doit avant tout être vérifiable » Autrement dit, les variables mises en relation par l'hypothèse générale doivent être définies pour permettre des observations, précises. De ce fait, nous nous sommes appuyés sur la théorie des représentations sociales pour opérationnaliser la variable indépendante de notre hypothèse générale. Cette opérationnalisation nous a permis d'obtenir trois modalités qui sont :

- **Modalité 1** : Limitation de la zone d'activité

Indicateurs :

- ❖ Quartier administratif ;
- ❖ Centre-ville ;
- ❖ Autoroute.

- **Modalité 2** : Respect de la réglementation routière

Indicateurs :

- ❖ Feux de signalisation ;
- ❖ Sens interdits ;
- ❖ Arrêt contrôlé.

- **Modalité 3** : Autodiscipline des motos taxis

Indicateurs :

- ❖ Mise en conformité ;
- ❖ Recensement ;
- ❖ Habitudes de travail.

Variable dépendante (VD) : **Lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de mototaxis à Yaoundé.**

Quant à la variable dépendante, elle reste par contre sans changement et permet d'observer les effets de la variable indépendante sur elle.

Indicateurs :

- ❖ Police municipale
- ❖ Police
- ❖ Gendarmerie
- ❖ Gouvernement
- ❖ Communauté Urbaine
- ❖ Mairie
- ❖ Moto-taxi
- ❖ Syndicats
- ❖ Association

Partant de la description des variables de notre hypothèse générale, l'on peut symboliser les hypothèses de recherche selon la structure logique factorielle de nos hypothèses de recherche qui se présente comme suit :

Tableau 1: Plan factoriel de nos hypothèses d'étude

VI	VD	<i>Lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de mototaxis à Yaoundé. (Y)</i>
	<i>Limitation de la zone d'activité = X₁</i>	$X_1 * Y = X_1 Y$
	<i>Respect de la réglementation routière = X₂</i>	$X_2 * Y = X_2 Y$
	<i>Autodiscipline des motos taxis = X₃</i>	$X_3 * Y = X_3 Y$

Source : Auteur

3.2.2.2. Rappel des hypothèses de recherche

L'opérationnalisation de l'hypothèse générale nous a permis de construire les hypothèses de recherche. Partant du postulat que l'hypothèse de recherche est une supposition qui est avancée pour guider une investigation, sa formulation évoque les éléments mesurables et manipulables dans l'expérimentation.

Les hypothèses de recherche permettront de mener à bien cette recherche puisqu'elles sont plus concrètes que l'hypothèse générale et sont des propositions de réponses aux aspects

particuliers de l'hypothèse générale sous une forme facilement mesurable, avancée pour guider cette investigation. Elles constituent une opérationnalisation de l'hypothèse générale.

Ainsi de la structure logique ci-dessus découlent les hypothèses de recherche suivantes :

HRS1 : La limitation de la zone d'activité permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis

HRS2 : Le respect de la réglementation routière permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis

HRS3 : L'autodiscipline permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis

Tableau 2: Représentation synoptique des variables, des modalités, des indicateurs.

Hypothèse générale	Variable Indépendante	Modalités	Indicateurs/Indices	Items	Variable Dépendante	Indicateurs	Items
les stratégies d'intervention permettent de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.	Stratégies d'intervention	M1 : Limitation de la zone d'activité	<ul style="list-style-type: none"> - Quartier administratif - Centre-ville - Autoroute 	S1Q01 à S1Q03	Lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto-taxi à Yaoundé	<ul style="list-style-type: none"> - Police municipale - Police Gendarmerie 	S4Q01 à S4Q03
		M2 : Respect de la réglementation routière	<ul style="list-style-type: none"> - Feux de signalisation - Sens interdit - Arrêt contrôlé 	S2Q01 à S2Q03		<ul style="list-style-type: none"> - Gouvernement - Communauté Urbaine - Mairie 	S5Q01 à S5Q03
		M3 : L'autodiscipline des motos taxis	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en conformité - Recensement - Habitude de travail 	S3Q01 à S3Q03		<ul style="list-style-type: none"> - Moto-taxi - Syndicats - Association 	S6Q01 à S6Q03

Source : Auteur

3.2. Type de recherche

L'étude est de type explicatif et corrélationnel. Elle se veut explicative en ce sens qu'elle cherche à expliquer le lien entre les stratégies d'intervention et la lutte contre le désordre urbain chez les motos taxis de la ville de Yaoundé. Et corrélationnel parce qu'elle fait référence à la relation qui existe entre les variables et veut ressortir la relation de dépendance qui s'établit entre les stratégies d'intervention et le désordre urbain.

3.3. Site de l'étude

Cette étude a été menée dans la ville de Yaoundé plus précisément dans l'Arrondissement de Yaoundé 3, dans le Département Mfoundi, Région du Centre.

La Commune d'arrondissement de Yaoundé III (CAY3) fait partie des sept communes d'arrondissement qui forment la Communauté urbaine de Yaoundé. Ses limites géographiques et administratives correspondent à celles de l'arrondissement de Yaoundé III (MINADTD, 2007).

Située au Sud de la ville de Yaoundé, elle est limitée :

- Au Nord par les communes d'arrondissement de Yaoundé I, Yaoundé II et Yaoundé VI ;
- Au Nord-Ouest par la commune d'arrondissement de Yaoundé VI ;
- Au Sud-ouest et au Sud par la commune de Mbankomo (Département de la Mefou et Akono) ;
- Au Sud-est par la commune de Bikok (Département de la Mefou et Akono) ;
- À l'Est par la commune d'Arrondissement de Yaoundé IV.

La Commune d'arrondissement de Yaoundé III est composée de 20 quartiers qui couvrent une superficie d'environ 68,37 km. Son siège est à Efoulan.

Traversée par deux grands axes, le corridor routier Doula-Ndjamena- Doula-Bangui sur la route nationale N10 d'une part et l'autoroute Yaoundé-Nsimalen d'autre part, elle constitue ainsi la porte d'entrée et de sortie Sud de la ville, ce qui lui confère une position stratégique dans l'agglomération de Yaoundé. Cette position est renforcée par l'essentiel des institutions du pays qu'elle abrite au centre administratif de la ville de Yaoundé toute entière.

D'après les données du recensement 2005 fournies par le Bureau Central des Recensements et des Etudes de Population (BUCREP), Yaoundé 3 avait une densité de

3768,7 habitants/km² soit 37,7 habitants/ha. Cette densité correspondait à celle du pays multiplié par 101. En 2017, elle est estimée à 6017,8 habitants/km²

Tableau 3: Présentation de la population générale de l'Arrondissement de Yaoundé 3

3.3.1. Relief

Est situé en grande partie dans le bassin du Mfoundi, qui draine la ville et se présente sous la forme d'une cuvette ovale, légèrement inclinée vers le sud et dominée à l'ouest par une chaîne montagneuse culminant à 1200 m. Cette cuvette est constituée de plateaux allongés drainés par un réseau dense de vallées et disposés en éventails à partir de deux points de convergence : le centre-ville situé au centre de cette cuvette, et le confluent du Mfoundi et de la Mefou au sud de la cuvette. L'analyse des plans topographiques, couplée à la connaissance du terrain permet de distinguer deux grandes zones : La zone non constructible (bas-fonds) couvrant les secteurs de faibles pentes (fonds de vallées généralement inondables) de pente inférieure ou égal à 10% et les zones de fortes pentes (pente supérieure à 20%) constituant le siège permanent d'érosion et d'éboulement.

3.3.2. Climat

D'une manière générale, le climat de la CAY3 confondu est aligné sur celui de la ville de Yaoundé dans lequel se situent plusieurs bassins versants qui en font un climat équatorial de type guinéen à quatre saisons bien marquées. Les quatre saisons peuvent être réparties ainsi qu'il suit :

- Une grande saison pluvieuse de mi-août à mi-novembre ;
- Une grande saison sèche de mi-novembre à mi-mars ;
- Une petite saison pluvieuse de mi-mars à mi-juin ;
- Une petite saison sèche de mi-juin à mi-août.

3.3.3. Caractéristiques socio-économiques des ménages

La majorité des ménages (52,8%°) sont de type nucléaire standard (couples avec enfants). La taille moyenne du ménage est de 4,48 personnes. Cette taille est légèrement inférieure à la moyenne de la ville de Yaoundé et du pays, respectivement 4,6 et 5,1 personnes par ménage. L'analyse de la situation socioéconomique des ménages a révélé que le taux de mobilité résidentielle est de 68%.

Le taux d'activité des chefs de ménage est de 62,95% et le taux de chômage (au sens large) de 5,08%. Le secteur d'activité majoritaire des chefs de ménages est le secteur public (34%). Le secteur informel (agricole et non agricole) présente un poids total de 27,5%.

Le revenu mensuel par tête est de 54 952,084 FCFA pour des dépenses mensuelles par tête évaluées à 43 705,606 FCFA, soit une propension moyenne à consommer égale à 79%. Ceci revient à dire que le taux d'épargne dans la commune de Yaoundé 3 est de 20,5%. Les populations ne sont pas véritablement frappées par la pauvreté monétaire. Les inégalités sont faiblement prononcées dans l'ensemble (indice de Gini=50,4%).

3.3.4. Enjeux de développement

La population active de Yaoundé 3 est constituée en majeure partie de jeunes qui travaillent dans plusieurs secteurs d'activités (public, privé et informel où le transport occupe une place prédominante. Le niveau de revenus moyen permet néanmoins l'accès à l'éducation et à la santé et aux besoins physiologiques.

3.4. Population et échantillon

Sous ce titre, nous commencerons par présenter la population d'étude avant de nous intéresser à l'échantillon lui-même.

3.4.1. Population d'étude

Le choix de la population d'une étude est imposé par la nature de l'information à recueillir. Les membres de ladite population doivent être capables de fournir des réponses pertinentes aux questions du chercheur. Ce choix n'est donc pas neutre et prédétermine la distribution des réponses que le chercheur veut obtenir. Pour Blanchet et Gotman (1992), définir la population c'est sélectionner les catégories de personnes que l'on veut interroger et à quel titre, déterminer les acteurs dont on estime qu'ils sont en position de produire des réponses aux questions qu'on se pose. Selon Angers (1992), la population d'étude désigne l'ensemble d'éléments qui ont une ou plusieurs caractéristiques en commun qui les distinguent d'autres éléments et sur lesquels porte l'investigation. Vu l'intitulé de notre travail, la population qui nous intéresse est l'ensemble des conducteurs de mototaxis à Yaoundé plus précisément dans la commune d'arrondissement de Yaoundé III (CAY III).

Notre population cible c'est les conducteurs de mototaxis encore appelés *benskinieurs* ou *moto taximen* de cette localité. Selon les estimations issues des données du recensement

2005 fournies par le BUCREP, la population de Yaoundé 3 était de 252 501 habitants. En 2017, la population est estimée 403 191 habitants, dont l'âge moyen est de 23 ans, de la moitié est à l'image de la population camerounaise âgée de moins de 17 ans. C'est de cette population que nous comptons tirer notre échantillon soit environ 2030 moto taximen.

3.4.2. Technique d'échantillonnage utilisée

Dans le cadre de cette étude, nous choisissons la technique d'échantillonnage probabiliste, plus précisément l'échantillonnage par quota qui est très indiquée pour les recherches quantitatives. Cette technique permet de s'assurer que les échantillons sont bien représentatifs. Il consiste à effectuer une sélection des participants, de façon aléatoire au sein d'une base de sondage, afin que chaque individu dans cette base d'échantillonnage ait la même probabilité d'être choisi.

Une méthode d'échantillonnage probabiliste est une technique de sélection d'un échantillon basée sur le hasard et un tirage au sort, (Bathelot, 2017). Celle-ci est dite probabiliste car la représentativité de l'échantillon aléatoire obtenu est à priori garantie par les lois statistiques de la probabilité. Contrairement à l'utilisation d'une technique non probabiliste ou raisonnée, l'échantillonnage probabiliste permet le calcul et l'application des seuils et intervalles de confiance aux résultats enregistrés.

Par définition, choisir un nombre limité d'individus c'est échantillonner. Un échantillon se veut représentatif et doit avoir les caractéristiques de la population d'étude pour que les résultats obtenus puissent être généralisés. Si l'échantillon n'est pas représentatif, des erreurs d'échantillonnage plus ou moins graves peuvent entraver la génération des résultats de l'étude. Nous avons pris comme quota, 10% de 2030 représentant l'effectif des conducteurs de mototaxis à Yaoundé plus précisément dans la commune d'arrondissement de Yaoundé III (CAY III).

3.4.3. Echantillon d'étude

L'échantillon de notre étude est constitué de 247 motos taximen pris parmi les 2030 motos taximen de la commune d'arrondissement de Yaoundé III.

3.5. Instruments de collecte des données de l'étude

Plusieurs instruments permettent la collecte des données en sciences humaines. Parmi ceux-ci, on peut entre autres citer, le questionnaire, l'entretien, l'interview, le focus group

discussion. A ce titre, le chercheur doit s'assurer que l'instrument choisi mesure effectivement ce qu'il prétend examiner. C'est dans ce sens que Grawitz (2001), soutient que dans la recherche, la nature même des informations qu'il convient de recueillir pour atteindre l'objectif commande les moyens pour le faire. En effet, il est indispensable d'appropriier l'outil à la recherche, l'objectif à atteindre détermine le choix de la technique.

Pour optimiser la possibilité d'atteindre les objectifs de notre étude, nous avons fait usage d'un questionnaire adressé aux parents.

3.5.1. Le questionnaire

La psychologie, science sociale par essence, dispose d'une kyrielle d'instruments de collecte de données à l'instar du questionnaire. D'après Quivy et Campenhoudt (1995, p.190),

« L'enquête par questionnaire est une série de questions à poser à un ensemble de répondants, le plus souvent représentatifs de l'univers de l'enquête (...) relative à leur situation sociale, professionnelle, à leurs opinions (...) ou encore sur tout autre point qui intéresse le chercheur ».

En reprenant Mucchielli (1984), Chaffi (2007) affirme que le questionnaire est une suite de propositions, ayant une certaine forme et un certain ordre, sur lesquels on sollicite l'avis, le jugement ou l'évaluation d'un sujet interrogé.

Quant aux raisons de son choix, nous nous appuyons sur celles avancées par Blanchet et Gotman (1992) à savoir :

- C'est une méthode de production des données verbales/écrites ;
- Comme technique, il représente une situation interlocutoire particulière qui produit des données différentes ;
- Il provoque une réponse, l'opinion ou l'attitude et indique la réaction des sujets « à un objet qui est donné du dehors », achevé (question) ;
- Son choix réside essentiellement dans le choix du type de données recherchées ;
- Il implique la connaissance préalable du monde de référence, soit qu'on ne le connaisse d'avance, soit qu'il n'y ait aucun doute sur le système interne de cohérence des informations ;

- Sa construction exige un choix préalable des facteurs discriminants et suppose que l'on dispose d'attitudes étalonnables et échelonnables. Il convient à l'étude d'un grand nombre de personnes et ne pose pas le problème de représentativité ;
- Enfin, il permet de rechercher des informations sur le terrain pendant une durée courte, en même temps qu'il constitue un instrument facile à manipuler et à moindre coût sans nécessiter des appareils d'enregistrement ou de grille d'observation.

3.5.2. Présentation du questionnaire

Notre questionnaire est introduit par un paragraphe d'avant-garde qui explique aux sujets outre les principes éthiques, le caractère académique de la recherche et la consigne. Il est structuré en sept sections ou partie numéroté de 0 à VI. La première partie porte sur l'identification des sujets (Section 0). Dans cette partie, il est question de recueillir des informations générales sur le sujet notamment, celle en relation avec ses caractéristiques sociodémographique (sexe, âge, situation matrimoniale, religion du chef de ménage, niveau d'instruction et diplôme le plus élevé).

Les sections I à III portent sur les variables indépendantes des hypothèses de recherche. Elles s'intéressent à la limitation de la zone d'activité, au respect de réglementation routière, et à l'autodiscipline des conducteurs de mototaxis. Les sections (IV à VI) exposent les items en relation avec la variable dépendante. Dans son économie, ce questionnaire comporte uniquement les questions fermées.

3.6. La démarche de collecte des données

Dans cette partie, notre travail se décomposera en deux phases : une dite de pré-validation du questionnaire qui est la pré-enquête et l'autre la collecte des données proprement dite : c'est l'enquête. La première phase sera effective une fois que le questionnaire sera validé par le directeur de la recherche ; puis suivra immédiatement la phase de collecte proprement dite.

3.6.1. La pré-enquête

Elle consiste à tester sur un échantillon réduit, l'instrument prévu pour l'enquête dans l'optique d'en vérifier la validité et la facilité des questions. Il était question pour nous d'éprouver notre questionnaire sur le plan de la forme et du fond. Ceci ayant pour fondement

de souligner si possible les lacunes, de les corriger le cas échéant et de s'assurer qu'il répond effectivement à notre objectif.

Nous avons procédé au test de fiabilité de notre instrument de collecte de données le 29 Mai 2023. Ce test a été fait à 20 mototaximen dans la CAY III choisis au hasard. Tous les sujets étaient de sexe masculin leurs âges oscillaient entre 17 et 40 ans. Au terme de cette étape, nous n'avons pas amendé notre questionnaire. En effet, les sujets n'ont éprouvé aucune difficulté dans la compréhension de nos items. Cette étape nous a permis de constater que les problèmes relatifs à la compréhension des questions étaient résolus.

3.6.2. L'enquête et ses difficultés

Cette section montre comment nous avons passé le questionnaire et ressort les difficultés rencontrées.

Après avoir constaté que le questionnaire était accessible à tous, nous avons entamé l'investigation proprement dite en procédant à sa passation. Elle s'est déroulée du «30 mai au 7 juin, donc en neuf (9) jours. Nous avons opté pour l'administration directe au cours de laquelle les questions sont posées directement à l'enquêté qui remplit lui-même le questionnaire et/ou donne les réponses verbales en autorisant au chercheur de les recueillir pour remplir le questionnaire.

Tout au long de l'enquête, nous avons fait face aux multiples difficultés qui méritent d'être soulignées. Malgré le statut d'étudiant et les garanties d'anonymat que nous avons brandis, nous nous sommes heurtés au refus systématique de certains enfants, à un remplissage incomplet de certains questionnaires par d'autres et à des demandes de contreparties pour beaucoup.

Parvenu à cette phase, il convient à présent de statuer sur la technique d'analyse de données.

3.7. Techniques d'analyse des données

Les différentes articulations qui constituaient notre questionnaire nous ont permis au moment du dépouillement d'avoir recours à une analyse quantitative. Ce qui nous a donné l'occasion pour ce qui est de l'analyse qualitative de délaissier les calculs et nous orienter vers une analyse psychologique des observations recueillies. Grâce à elle nous nous sommes intéressés à certains cas ou indices qui nous aurons permis d'évaluer certains phénomènes non moins négligeables.

3.7.1. Les techniques de traitement et d'analyse des données collectées

Les techniques de traitement et d'analyse des données dépendent de la nature des variables, du modèle de recherche et des hypothèses de recherche.

Compte tenu de l'effectif de notre échantillon, nous avons estimé d'utiliser l'outil informatique (l'ordinateur en l'occurrence) pour traiter nos données. S'agissant des moyens de traitement électronique des données, De Landsheere (1976, p.303) affirme : « Non seulement ils facilitent le travail et assurent une haute précision, mais ils augmentent considérablement les possibilités du chercheur ».

3.7.2. Le programme

Pour rentrer nos données dans l'outil de traitement informatique en l'occurrence l'ordinateur, nous nous sommes servis du logiciel compatible CS-Pro dans sa version 4.0. Nous avons ensuite utilisé le programme S.P.S.S. (Statistical Package for Social Sciences dans sa dernière version anglaise 17.0) pour effectuer les différentes opérations de vérification et d'analyse. Ces programmes de traitement et d'analyse des données de notre étude ont été rédigés avec l'aide d'un informaticien. Nous avons eu à préparer les différents types de croisements à faire entre les variables de nos hypothèses de recherche. Nous avons ensuite eu à indiquer les opérations à effectuer et les calculs statistiques à appliquer.

3.7.3. L'analyse inférentielle

La recherche du test statistique devant s'appliquer à l'analyse inférentielle des données d'une étude dépend de la nature des variables des hypothèses de recherche. Il apparaît ainsi que le test statistique sert à vérifier si la relation entre les variables de l'étude ou la différence entre les groupes observés est significative.

Dans la présente étude, nous avons d'abord fait le calcul des fréquences. Les décomptes fréquentiels nous ont permis de comparer l'importance relative des différents items.

Ensuite, nous avons étudié les variations de ces items dans les croisements avec les variables explicatives de nos hypothèses de recherche. Pour cela, plusieurs tests spécifiques nous ont permis d'observer et de déterminer la variabilité de nos items sur les hypothèses : Ce sont les tests pour la fiabilité à échelles suivants : Scale (Strict) ; Scale (Parallèle) et Scale (Alpha).

Pour ce qui relève des analyses proprement dites, l'utilisation des tests statistiques (Khi-deux) notamment nous aura permis de quantifier nos informations et de déterminer si elles sont ou non significatives.

CHAPITRE 4 : PRÉSENTATION, ANALYSE DES RÉSULTATS, INTERPRÉTATION ET DISCUSSION DES RÉSULTATS

Ce chapitre se propose une tâche qui est à la fois descriptive et inférentielle. Dans son aspect descriptif, il renvoie à une présentation brute des données collectées sur le terrain. Sa dimension inférentielle présente les différentes analyses statistiques qui nous auront conduit à nos résultats terminaux. Dès lors, nous ressortons ici les données recueillies par notre instrument de recherche telles qu'elles sont fournies par le dépouillement. Autrement dit, nous présenterons d'abord les données de notre recherche sous forme de tableaux commentés et puis, nous nous attèlerons à une analyse intégrant les paramètres des statistiques inférentielles permettant de tester nos hypothèses de recherche.

4.1. Analyse descriptive des résultats

Nous avons présenté nos résultats dans des tableaux de distribution des fréquences. Ce sont des tableaux à une ou à deux entrées et contiennent qu'une ou deux variables. Ils présentent les catégories de variable et les données numériques correspondantes. Sur la première colonne se trouve le nom de la variable et sur les autres lignes de la même colonne, ses diverses catégories jusqu'à « total ». Dans la deuxième colonne, est indiqué l'effectif, le nombre d'informateurs correspondants à l'une ou l'autre catégorie. La troisième colonne contient, le pourcentage calculé sur l'ensemble des informateurs du tableau se trouvant dans l'une ou l'autre catégorie. Certains de ces tableaux seront illustrés lorsque cela s'avèrera nécessaire par des graphiques.

4.1.1. Caractéristiques sociodémographiques des participants

Tableau 4 : Distribution de l'échantillon selon la tranche d'âge

S0Q01. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	16 - 20 ans	14	5,7	5,7	5,7
	21 - 25 ans	33	13,4	13,4	19,0
	26 - 30 ans	56	22,7	22,7	41,7
	31 - 35 ans	62	25,1	25,1	66,8
	36 - 40 ans	26	10,5	10,5	77,3
	41 - 45 ans	35	14,2	14,2	91,5
	46 - 50 ans	9	3,6	3,6	95,1
	51 - 55 ans	8	3,2	3,2	98,4

	56 ans et plus	4	1,6	1,6	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

La distribution des données issues de ce tableau montre que les enquêtés les plus représentés ont un âge compris entre 31 et 35 ans, soit 25,1% de l'échantillon total. Par la suite, ceux ayant entre 26 et 30 ans soit 22,7% et après ceux dont l'âge varie entre 41 et 45 ans équivalant à 14,2% de l'échantillon. Notons que la tranche 21-25 ans constitue 13,4% et celle de 36-40 ans 10,5%. L'analyse nous montre par la suite que, les tranches les moins représentées sont celles de 16-20ans, 46-50ans, 51-55ans avec des proportions respectives de 5,7%, 3,6% et 3,2%. La tranche 56ans et plus est quant à elle négligeable avec un taux de 1,6%.

Tableau 5 : Distribution de l'échantillon selon la situation matrimoniale du chef de ménage

S0Q02. Situation matrimoniale du chef de ménage :					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Célibataire	90	36,4	36,4	36,4
	Marié(e) monogame	76	30,8	30,8	67,2
	Marié(e) polygame	20	8,1	8,1	75,3
	Veuf/Veuve	12	4,9	4,9	80,2
	Séparé(e)/Divorcé(e)	4	1,6	1,6	81,8
	En union libre	45	18,2	18,2	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Les données contenues dans ce tableau montrent que 36,4% des enquêtés sont « Célibataire » contre 18,2% qui sont en union libre. Notons 30,8% d'entre eux sont « marié(e) monogame » et 8,1% sont « marié(e) polygame ». Cependant, 4,9% seulement sont « veuf/veuve » ; Ceci traduirait la jeunesse de l'échantillon. Une infime part a déclaré être « séparé(e)/ divorcé(e) » soit 1,6% de l'échantillon.

Tableau 6: Distribution de l'échantillon selon la religion

S0Q03. Religion:					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Catholique	145	58,7	58,7	58,7
	Protestant(e)	49	19,8	19,8	78,5
	Autre Chrétien(ne)	18	7,3	7,3	85,8
	Musulman(e)	25	10,1	10,1	96,0
	Animiste	8	3,2	3,2	99,2
	Autre religion (à préciser)	2	,8	,8	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Il Apparaît de la lecture de ce tableau que les enquêtés sont majoritairement « catholique » avec un taux de 58,7% . Toutefois 19,8% ont déclaré être « protestant.e » contre 7,3% qui disent être « autre chrétien(ne) ». Par ailleurs les musulmans sont représentés à 10,1% et les animistes à 3,2%.

Tableau 7: Distribution de l'échantillon selon le niveau d'instruction

S0Q04. Quel est votre niveau d'instruction ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Primaire	36	14,6	14,6	14,6
	Post primaire	17	6,9	6,9	21,5
	Secondaire général 1er cycle	47	19,0	19,0	40,5
	Secondaire général 2nd cycle	49	19,8	19,8	60,3
	Secondaire technique 1er cycle	24	9,7	9,7	70,0
	Secondaire technique 2nd cycle	27	10,9	10,9	81,0
	Supérieur	47	19,0	19,0	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

De l'observation de ce tableau, il ressort que les niveaux d'instruction « secondaire général 1^{er} cycle », « secondaire général 2nd cycle » , et « supérieur » sont également représentés dans l'échantillon avec un taux de 19%. Par la suite vient le niveau « primaire »

avec 14,6% suivi du « secondaire technique 2nd cycle » avec un taux de 10,9% puis le « secondaire technique 1^{er} cycle » qui représente 9,7% de l'échantillon. Enfin, vient le « post primaire » avec une représentativité de 6,9%

Tableau 8: Distribution de l'échantillon selon la situation de la localité

S0Q05. Votre localité est située en zone:					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Sans réponse	4	1,6	1,6	1,6
	Tout à fait d'accord	38	15,4	15,4	17,0
	D'accord	94	38,1	38,1	55,1
	Ni d'accord ni en désaccord	111	44,9	44,9	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Du tableau précédent, il ressort que 55,1% des répondants sont « d'accord » de la situation de leur zone contre 17% qui sont « tout à fait d'accord ». Seul 1,6% de l'échantillon n'est « sans réponse » sur le sujet.

Tableau 9: Distribution de l'échantillon selon la durée d'exercice dans la location

S0Q06. Depuis combien de temps exercez-vous dans votre localité ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Sans réponse	6	2,4	2,4	2,4
	Depuis moins d'un an	16	6,5	6,5	8,9
	Entre 1 et 5 ans	79	32,0	32,0	40,9
	Entre 5 et 10 ans	82	33,2	33,2	74,1
	Entre 10 et 15 ans	37	15,0	15,0	89,1
	Entre 15 et 20 ans	20	8,1	8,1	97,2
	Depuis plus de 20 ans	7	2,8	2,8	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Ce tableau met en exergue un temps moyen d'exercice par les répondants situés entre 5 et 10ans avec un pourcentage cumulé de 74,1%. Ceux exerçant depuis 10-15 ans représentent 15% de l'échantillon suivi de la tranche 15-20ans soit 8,1% de la part totale. Très peu ont déclaré avoir plus de 20 ans dans l'exercice de leur fonction, notamment 2,8% seulement.

4.1.2. La limitation de la zone d'activité des conducteurs de motos taxis

Tableau 10: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'interdiction de circulation de moto taxis dans les quartiers administratifs

S1Q01. Pensez-vous que l'interdiction faite aux conducteurs de moto taxis de circuler dans les quartiers administratifs peut avoir un effet bénéfique pour la lutte contre le désordre urbain chez ces derniers à Yaoundé?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
	Tout à fait d'accord	131	53,0	53,0	53,0
	D'accord	65	26,3	26,3	79,4
	Ni d'accord ni en désaccord	17	6,9	6,9	86,2
	En désaccord	28	11,3	11,3	97,6
	Tout à fait en désaccord	6	2,4	2,4	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

De la lecture de ce tableau, il en ressort que les répondants sont majoritairement « d'accord » que l'interdiction de circuler des moto taxis aide à lutter contre le désordre urbain, avec un pourcentage cumulé de 79,4%. Par contre, 13,6% d'entre eux estiment cette méthode inefficace. Notons que 6,9% de l'échantillon est indécis.

Tableau 11: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'interdiction de circulation des motos taxis de franchir le centre-ville

S1Q02. Pensez-vous que l'interdiction faite aux conducteurs de moto taxis de franchir le centre-ville est une solution pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	138	55,9	55,9	55,9
	D'accord	69	27,9	27,9	83,8
	Ni d'accord ni en désaccord	16	6,5	6,5	90,3
	En désaccord	18	7,3	7,3	97,6
	Tout à fait en désaccord	6	2,4	2,4	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

La distribution des données contenues dans ce tableau laisse voir que 83,8% des enquêtés sont « d'accord » avec la mesure prise par les autorités pour limiter la circulation des

motos taxis au centre-ville contre 9,7% qui ne partagent pas l'avis. Cependant 6,5% de l'échantillon ne s'est prononcée.

Tableau 12: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la mise en marge des moto taxis d'exercer sur l'autoroute

S1Q03. Pensez-vous que la mise en marge des conducteurs de moto taxis d'exercer sur l'auto route est un déterminant clé pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	140	56,7	56,7	56,7
	D'accord	70	28,3	28,3	85,0
	Ni d'accord ni en désaccord	16	6,5	6,5	91,5
	En désaccord	17	6,9	6,9	98,4
	Tout à fait en désaccord	4	1,6	1,6	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

L'analyse des données contenues dans ce tableau nous fait comprendre que pour les enquêtés, la mise en marge des conducteurs de moto taxis contribue à lutter contre le désordre urbain à Yaoundé. Ainsi, 85% de la part totale se dit « d'accord » contre 8,5% qui déclarent être « en désaccord ». Notons que 6,5% d'entre eux restent neutre sur le sujet.

4.1.3. Le respect de la réglementation routière

Tableau 13: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur le respect des feux

S2Q01. Etes-vous d'avis que le respect des feux est essentiel dans la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	151	61,1	61,1	61,1
	D'accord	75	30,4	30,4	91,5
	Ni d'accord ni en désaccord	6	2,4	2,4	93,9
	En désaccord	4	1,6	1,6	95,5
	Tout à fait en désaccord	11	4,5	4,5	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Il en ressort du tableau précédent, que la grande majorité des participants sont « d'accord » que le respect des feux de signalisation est essentiel pour lutter contre le désordre urbain dans la ville de Yaoundé ; avec une représentativité de 91,5% de l'échantillon total. Seuls 6,1% déclarent être « en désaccord » et 2,4% restent sceptiques sur le sujet.

Tableau 14: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'observation des panneaux de signalisation par les conducteurs de moto taxis

S2Q02. Pensez-vous que l'observation des panneaux de signalisation par les conducteurs de moto taxis permettrait de lutter contre le désordre urbain?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	150	60,7	60,7	60,7
	D'accord	79	32,0	32,0	92,7
	Ni d'accord ni en désaccord	6	2,4	2,4	95,1
	En désaccord	4	1,6	1,6	96,8
	Tout à fait en désaccord	8	3,2	3,2	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

L'observation du tableau ci-dessus montre que les répondants sont d'avis que l'observation des panneaux de signalisation par les conducteurs pourrait être comptée parmi les solutions à la lutte contre le désordre urbain, avec un taux de 92,7%. Pour certains par contre, soit 4,8% de l'échantillon, cette option n'est pas à envisager. Une part non négligeable, 2,4% des répondants ne sont « ni d'accord, ni en désaccord ».

Tableau 15: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur les dépassements non contrôlés

S2Q03. A votre avis, l'arrêt des dépassements non contrôlés contribue-t-il à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	135	54,7	54,7	54,7
	D'accord	75	30,4	30,4	85,0
	Ni d'accord ni en désaccord	13	5,3	5,3	90,3
	En désaccord	13	5,3	5,3	95,5
	Tout à fait en désaccord	11	4,5	4,5	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Les données contenues dans ce tableau montrent que l'arrêt des dépassements non contrôlés est un pas dans la lutte contre le désordre urbain. De ce fait, 85% disent être « d'accord » contre 9,8% qui sont « en désaccord ». Cependant, 5,3% des participants ne se sont pas prononcés.

4.1.4. L'autodiscipline des conducteurs de motos taxis

Tableau 16: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'acquisition des pièces exigibles

S3Q01. Pensez-vous que l'acquisition des pièces exigibles en circulation routière est prise en compte en ce qui concerne la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	137	55,5	55,5	55,5
	D'accord	54	21,9	21,9	77,3
	Ni d'accord ni en désaccord	30	12,1	12,1	89,5
	En désaccord	16	6,5	6,5	96,0
	Tout à fait en désaccord	10	4,0	4,0	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête (2023)

La distribution des données contenues dans ce tableau laisse comprendre que l'acquisition des pièces exigibles en circulation routière est un élément important dans la lutte contre le désordre urbain. Ceci se traduit par un taux de 77,3% , contre 10,5% qui ne partagent pas le même avis. On constate que 12,1% de l'échantillon n'a pris position.

Tableau 17: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur le paiement de l'impôt communal

S3Q02. Etes-vous d'avis que le paiement de l'impôt communal participe à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	89	36,0	36,0	36,0
	D'accord	75	30,4	30,4	66,4
	Ni d'accord ni en désaccord	16	6,5	6,5	72,9
	En désaccord	39	15,8	15,8	88,7
	Tout à fait en désaccord	28	11,3	11,3	100,0

	Total	247	100,0	100,0	
--	-------	-----	-------	-------	--

Source : Enquête de terrain (2023)

De l'analyse des données précédentes, il en ressort que le paiement de l'impôt communal peut être considéré comme un point dans la lutte contre le désordre urbain mais ne fait pas l'unanimité. Ainsi 66,4% déclarent être « d'accord » contre 27,1% qui déclarent être en « désaccord ». Toutefois, 6,5% de l'échantillon n'est pas édifié sur la question.

Tableau 18: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la stratégie de communication adoptée par les organes de gestion

S3Q03. Quelle appréciation faites-vous de la stratégie de communication adoptée par les organes de gestion en matière de lutte contre le désordre urbain à Yaoundé?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Pas du tout bonne	69	27,9	27,9	27,9
	Mauvaise	62	25,1	25,1	53,0
	Ni bonne ni mauvaise	29	11,7	11,7	64,8
	Bonne	59	23,9	23,9	88,7
	Très bonne	28	11,3	11,3	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

L'observation des données contenues dans ce tableau traduit une stratégie de communication peu appréciée par les participants de notre étude. Ainsi 53% d'entre eux la qualifie de « mauvaise » contre 35,2% qui l'a considère « bonne ». Notons que 11,7% de l'échantillon ne peuvent la situer.

4.1.5. La régulation conjointe

Tableau 19: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur les stratégies à adopter dans la lutte contre le désordre urbain

S4Q01. Selon vous, quelle serait la stratégie parfaite à adopter par les organismes de gestion dans le cadre de la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Une meilleure réactivité (réaction spontanée)	31	12,6	12,6	12,6

	Une plus grande flexibilité	47	19,0	19,0	31,6
	Réagir en fonction des priorités	21	8,5	8,5	40,1
	La sensibilisation	108	43,7	43,7	83,8
	La mobilisation	40	16,2	16,2	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

La lecture de ce tableau laisse voir que la « sensibilisation » est selon les répondants, avec un taux de 43,7% la meilleure stratégie à adopter par les organismes pour la lutte contre le désordre urbain. Ensuite vient la « flexibilité » de ceux-ci avec 19%, suivi de « la mobilisation » qui représente 16,2% de l'échantillon. Notons que 12,6% considère « une meilleure réactivité » comme stratégie non négligeable. Enfin, 8,5% estiment que « réagir en fonction des priorités » est une option à envisager dans cette lutte.

Tableau 20: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la spontanéité des forces de maintien de l'ordre

S4Q02. Pensez- vous qu'une réaction spontanée de la part des Forces de maintien de l'ordre contribuerait à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	111	44,9	44,9	44,9
	D'accord	55	22,3	22,3	67,2
	Ni d'accord ni en désaccord	27	10,9	10,9	78,1
	En désaccord	41	16,6	16,6	94,7
	Tout à fait en désaccord	13	5,3	5,3	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

De ce tableau, il ressort que les échantillonnés sont « d'accord » à 67,2% qu'une réaction spontanée de la part des forces de maintien de l'ordre contribue à la lutte contre de désordre urbain à Yaoundé. Par contre 21,9% ne pensent pas que l'intervention les forces de maintien de l'ordre soit nécessaire. On remarque néanmoins que 10,9% de l'échantillon demeure neutre.

Tableau 21: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'impact d'une grande flexibilité des organismes de gestion dans la lutte contre le désordre urbain

S4Q03. Etes-vous d'avis qu'une grande flexibilité des organismes de gestion dans la prise de décision en matière d'urbanisation et en faveur des populations environnantes contribuerait-elle à lutter efficacement contre le désordre urbain à Yaoundé?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	116	47,0	47,0	47,0
	D'accord	62	25,1	25,1	72,1
	Ni d'accord ni en désaccord	32	13,0	13,0	85,0
	En désaccord	18	7,3	7,3	92,3
	Tout à fait en désaccord	19	7,7	7,7	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Le tableau précédent nous laisse comprendre que 72% des échantillonnés pensent qu'une grande flexibilité des organismes dans la prise de décision en matière d'urbanisation contribue à lutter efficacement contre le désordre urbain. Cependant, 15% ne partagent pas cet avis ; tandis que 13% restent incertains.

4.1.6. La régulation de contrôle

Tableau 22: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur l'efficacité des mesures gouvernementales

S5Q01. Pensez-vous que les mesures prises par le Gouvernement sont efficaces pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	116	47,0	47,0	47,0
	D'accord	67	27,1	27,1	74,1
	Ni d'accord ni en désaccord	17	6,9	6,9	81,0
	En désaccord	27	10,9	10,9	91,9
	Tout à fait en désaccord	20	8,1	8,1	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Il en ressort de ce tableau que 74,1% des répondants d'une part pensent que les mesures prises par le gouvernement font preuve d'efficacité dans la lutte contre le désordre

urbain à Yaoundé. D'autre part, 29% de ceux-ci remettent cette efficacité en doute. Par ailleurs, 6,9% de l'échantillon n'ont pas pris position.

Tableau 23: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la mise en fourrière des motos par la communauté urbaine

S5Q02. A votre avis, le retrait et la mise en fourrière des motos par la communauté urbaine auraient-ils un impact significatif sur la lutte contre le désordre à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	125	50,6	50,6	50,6
	D'accord	62	25,1	25,1	75,7
	Ni d'accord ni en désaccord	18	7,3	7,3	83,0
	En désaccord	29	11,7	11,7	94,7
	Tout à fait en désaccord	13	5,3	5,3	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

La distribution des données contenues dans ce tableau montre que la plupart des participants, soit 75,7% sont « d'accord » que la mise en fourrière des motos par la communauté urbaine impacte significativement la lutte menée. On remarque que 27% déclarent être en « désaccord » alors que 7,3% restent transparents.

Tableau 24: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la mise en place des projets de développement par les mairies dans la lutte contre le désordre urbain

S5Q03. Etes-vous d'avis que la mise en place des projets de développement urbain par les collectivités territoriales décentralisées (Mairie) participerait à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	149	60,3	60,3	60,3
	D'accord	62	25,1	25,1	85,4
	Ni d'accord ni en désaccord	12	4,9	4,9	90,3
	En désaccord	16	6,5	6,5	96,8
	Tout à fait en désaccord	8	3,2	3,2	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

L'observation du tableau précédent laisse voir que les participants sont convaincus à 85,4% de l'efficacité de la mise en place des projets de développement dans la lutte contre le désordre urbain. Seulement 9,7% d'entre eux ne voient pas leur utilité tandis que 4,9% sont dans le doute.

4.1.7. La régulation autonome

Tableau 25: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur le moyen le plus efficace de lutte contre le désordre urbain

S6Q01. Selon vous, en tant que conducteur de mototaxis quel serait le meilleur moyen de participer à la lutte contre le désordre urbain? (Plusieurs réponses sont possibles)					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Avoir une conduite responsable	89	36,0	36,0	36,0
	Respecter les règles prescrites	89	36,0	36,0	72,1
	Pratiquer la politesse	27	10,9	10,9	83,0
	Eviter la consommation des stupéfiants	26	10,5	10,5	93,5
	Etre partisan de l'hygiène et de la salubrité	16	6,5	6,5	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

L'analyse de ce tableau nous fait comprendre que « avoir une conduite responsable » et « respecter les règles prescrites » sont à égalité, soit 36%, les meilleurs moyens de participer à la lutte contre le désordre urbain. Ensuite viennent « la pratique de la politesse » et « éviter la consommation des stupéfiants » avec des taux de 10,9% et 10,5% respectivement. Enfin « être partisan de l'hygiène et de la salubrité » avec un taux de 6,5%.

Tableau 26: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur leur participation dans la lutte contre le désordre urbain

S6Q02. En tant que mototaxis, pensez-vous que vous participez efficacement à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	122	49,4	49,4	49,4

	D'accord	73	29,6	29,6	78,9
	Ni d'accord ni en désaccord	26	10,5	10,5	89,5
	En désaccord	18	7,3	7,3	96,8
	Tout à fait en désaccord	8	3,2	3,2	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Le tableau précédent laisse voir que 78,9% des répondants déclarent participer à la lutte contre le désordre urbain. Cependant 10,5% avouent ne pas y participer, de même que d'être « ni d'accord ni en désaccord ».

Tableau 27: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur la participation des syndicats des motos taxis dans la lutte contre le désordre urbain

S6Q03. Etes-vous d'avis que les syndicats des mototaxis participent efficacement à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	107	43,3	43,3	43,3
	D'accord	75	30,4	30,4	73,7
	Ni d'accord ni en désaccord	16	6,5	6,5	80,2
	En désaccord	35	14,2	14,2	94,3
	Tout à fait en désaccord	14	5,7	5,7	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Du tableau ci-dessus, il ressort que les syndicats participent efficacement à la lutte contre le désordre urbain. De ce fait, à la question posée, 73,7% déclarent être « d'accord » contre 19,9% qui sont en « désaccord ». On note une part de 6,5% des échantillonnés qui sont « ni d'accord ni en désaccord ».

Tableau 28: Distribution de l'échantillon selon leur avis sur les missions à prioriser par les associations dans la lutte contre le désordre urbain

S6Q04. Selon vous, sur quelles missions les associations devraient-elles prioritairement concentrer leur action au quotidien pour lutter contre le désordre urbain à Yaoundé ?					
		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé

Valide	Lutte contre les atteintes aux biens	36	14,6	14,6	14,6
	Prévention des accidents de la circulation	61	24,7	24,7	39,3
	Lutte contre les atteintes aux personnes	37	15,0	15,0	54,3
	Lutte contre le trafic de stupéfiants	39	15,8	15,8	70,0
	Lutte contre l'insécurité routière	58	23,5	23,5	93,5
	Lutte contre les agressions verbales	16	6,5	6,5	100,0
	Total	247	100,0	100,0	

Source : Enquête de terrain (2023)

Il ressort de ce tableau que la « prévention des accidents de la circulation » et la « lutte contre l'insécurité » sont les premières missions à prioriser selon les échantillonnés, avec des taux respectifs de 24,7% et 23,5%. Viennent par la suite la « lutte contre le trafic de stupéfiants » et la « lutte contre les atteintes aux personnes » avec une part de 15% pour chaque. Après cela, nous avons la « lutte contre les atteintes aux biens » soit 14,6% de l'échantillon et la « lutte contre les agressions verbales » avec un taux de représentativité de 6,5%.

4.2. Vérification des hypothèses

Il s'agit de dire dans quel cas nos hypothèses seront considérées comme étant vérifiées. Etant donné que notre étude est de type exploratoire et que nos valeurs sont aussi quantitatives, nous avons utilisé le test de khi-deux (χ^2) dans la vérification de nos résultats.

Le χ^2 mesure la relation de contingence. En d'autres termes, il permet d'apprécier le degré de corrélation, de dépendance entre la variable dépendante et la variable indépendante.

Dans le cadre de cette étude, notre processus de vérification se fera pour chacune de nos hypothèses de recherche en quatre (4) phases ou étapes.

- La première étape consistera essentiellement à la formulation de l'hypothèse alternative (H_a) et de l'hypothèse nulle (H_0).

- La deuxième étape sera celle de la présentation des tableaux de contingence entre les variables de nos hypothèses de recherche. Pour chacune d'elle, cette étape nous donnera un tableau croisé dynamique.

- La troisième étape quant à elle sera celle de la présentation des résultats des différents calculs effectués pour aboutir au Test statistique Khi-deux (χ^2). En effet, à l'aide des données brutes des tableaux précédemment présentés, nous allons croiser les indices de chacune de nos variables indépendantes avec ceux des variables dites critères ou variables de contrôle. Les données obtenues desdits croisements nous permettront de détailler davantage et de mieux justifier les résultats issus de la vérification de nos hypothèses de recherche. Nous donnerons alors les χ^2 calculé et lu sur la table. Cette deuxième étape sera celle du choix de $\alpha = 0,05$ ici utilisé comme seuil de signification, du calcul des différents indicateurs nous ayant permis d'obtenir la valeur du χ^2 . A ces résultats, nous associerons ceux des calculs du coefficient de contingence, du coefficient de corrélation de Spearman et au besoin ceux du coefficient R de Pearson.

Pour ce faire, les formules de calcul ci-après nous ont alors permis grâce à la programmation de l'outil informatique, d'obtenir les résultats escomptés au terme de chaque processus analytique.

Formule de calcul du Khi-deux (χ^2).

$$\chi^2 = \sum \frac{(E_o - E_t)^2}{E_t} \quad \text{avec } E_o = \text{effectif observé}$$

E_t = effectif théorique

Il importe de signaler que pour les tests paramétriques à l'instar de celui du Khi-deux (χ^2), aucune case du tableau de contingence ne doit avoir un effectif théorique inférieur à 5. Car en effet, chaque fois qu'une case du tableau de contingence a un effectif théorique inférieur à 5, il faut, pour obtenir des résultats fiables, procéder à la correction du Khi-deux (χ^2) avec la formule de Yates qui est la suivante :

Formule de Khi-deux (χ^2) corrigé de Yates.

$$\chi^2 = \sum \frac{([E_o - E_t] - 0,5)^2}{E_t} \quad \text{avec } E_o = \text{effectif observé}$$

E_t = effectif théorique

C'est ce que nous avons fait chaque fois que cela s'est avéré nécessaire.

La quatrième et dernière étape de notre processus analytique consistait donc en la décision. Pour cela, nous nous sommes donnés pour règle de décision :

- Si $\chi^2_{cal} < \chi^2_{lu}$, alors H_a est rejetée et H_0 est retenue ceci suppose que les variables (dépendante et indépendante) de notre hypothèse n'ont aucun lien.
- Si $\chi^2_{cal} > \chi^2_{lu}$, alors H_a est retenue et H_0 est rejetée ceci suppose que les variables (dépendante et indépendante) de notre hypothèse ont un lien significatif.

4.2.1. Vérification de l'hypothèse de recherche n°1

-Première étape : formulation de l'hypothèse alternative (H_a) et de l'hypothèse nulle (H_0).

H_a : La limitation de la zone d'activité permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de motos taxis.

H_0 : La limitation de la zone d'activité permet ne permet pas de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de motos taxis.

- **Deuxième étape :** présentation des tableaux de contingence entre les variables de nos hypothèses de recherche. Pour chacune d'elles, cette étape nous donnera un tableau croisé comportant un item sur la limitation de la zone et un autre sur le respect de la réglementation. Dans le cas d'espèce il s'agit des items S1Q01 et S4Q02, étant entendu que pour tout item mis en relation, H_a est vérifiée confirmée.

Tableau 29: Présentation du tableau de contingence pour HR_1

Tableau croisé						
S1Q01. Pensez-vous que l'interdiction faite aux conducteurs de moto taxis de circuler dans les quartiers administratifs peut avoir un effet bénéfique pour la lutte contre le désordre urbain chez ces derniers à Yaoundé ?	S4Q02. Pensez-vous qu'une réaction spontanée de la part des Forces de maintien de l'ordre contribuerait à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					Total
	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord	
Tout à fait d'accord	86	24	7	7	7	131
D'accord	8	25	12	14	6	65
Ni d'accord ni en désaccord	7	0	8	2	0	17
En désaccord	6	4	0	18	0	28

Tout à fait en désaccord	4	2	0	0	0	6
Total	111	55	27	41	13	247

- **Troisième étape** : présentation des résultats des différents calculs effectués pour aboutir au Test statistique Khi-deux.

Tableau 30: Des résultats du test statistique du Khi-deux

Tests du khi-carré				
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	Valeur lue
khi-carré de Pearson	131,826 ^a	16	,000	26,296
Rapport de vraisemblance	125,197	16	,000	
Association linéaire par linéaire	20,523	1	,000	
Coefficient de contingence	,590			
R de Pearson	,289			
Corrélation de Spearman	,393			
N d'observations valides	247			
13 cellules (52,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de ,32.				

- Quatrième étape : Décision

Nous constatons que la valeur du Khi calculée est supérieure à la valeur lue, 131,826 > 26,296 ce qui nous permet d'accepter H_a et de rejeter H_0 selon la règle de décision du Khi-deux. C'est dire que la limitation de la zone d'activité permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de motos taxis.

Tableau 31: présentation du tableau de contingence pour H_1

Tableau croisé						
S1Q03. Pensez-vous que la mise en marge des conducteurs de moto taxis d'exercer sur l'auto route est un déterminant clé pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?	S5Q03. Etes-vous d'avis que la mise en place des projets de développement urbain par les collectivités territoriales décentralisées (Mairie) participerait à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					Total
	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord	
Tout à fait d'accord	109	25	2	2	2	140
D'accord	26	30	4	6	4	70
Ni d'accord ni en désaccord	4	4	6	2	0	16
En désaccord	6	3	0	6	2	17
Tout à fait en désaccord	4	0	0	0	0	4
Total	149	62	12	16	8	247

Pour ce deuxième tableau, les items sont S1Q03 et S5Q03, étant entendu que pour tout item mis en relation, Ha est vérifiée confirmée

Tableau 32: Des résultats du test statistique du Khi deux

Tests du khi-carré				
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	Valeur lue
khi-carré de Pearson	108,329	16	,000	26,296
Rapport de vraisemblance	81,535	16	,000	
Association linéaire par linéaire	30,903	1	,000	
Coefficient de contingence	,552			
R de Pearson	,354			
Corrélation de Spearman	,420			
N d'observations valides	247			
. 17 cellules (68,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de ,13.				

Étant donné que la valeur calculée est supérieure à la valeur lue ($108,329 > 26,296$), l'hypothèse alternative est acceptée.

Tableau 33: Présentation du tableau de contingence pour HR_1

S1Q02. Pensez-vous que l'interdiction faite aux conducteurs de moto taxis de franchir le centre-ville est une solution pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?	S6Q03. Etes-vous d'avis que les syndicats des mototaxis participent efficacement à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					Total
	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord	
Tout à fait d'accord	78	33	6	13	8	138
D'accord	19	33	2	11	4	69
Ni d'accord ni en désaccord	2	0	8	4	2	16
En désaccord	6	7	0	5	0	18
Tout à fait en désaccord	2	2	0	2	0	6
Total	107	75	16	35	14	247

Pour ce troisième tableau de l'hypothèse de recherche une, les items croisés sont S1Q02 et S6Q03.

Tableau 34: Des résultats du test statistique du Khi deux

Tests du khi-carré				
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	Valeur lue
khi-carré de Pearson	88,645 ^a	16	,000	26,296
Rapport de vraisemblance	68,247	16	,000	
Association linéaire par linéaire	9,281	1	,002	
Coefficient de contingence	,514			
R de Pearson	,194			
Corrélation de Spearman	,275			
N d'observations valides	247			
14 cellules (56,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de ,34.				

On constate que la valeur calculée est toujours supérieure à la valeur lue (88,645 > 26,296). Ce qui implique l'acceptation de l'hypothèse alternative et suppose que les variables de notre hypothèse ont un lien significatif.

4.2.2. Vérification de l'hypothèse de recherche n°2

- **Première étape : formulation de l'hypothèse alternative (Ha) et de l'hypothèse nulle (Ho).**

Ha : Le respect de la réglementation routière permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis

Ho : Le respect de la réglementation routière ne permet pas de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de motos taxis

- **Deuxième étape :** présentation des tableaux de contingence entre les variables de 'os hypothèses de recherche. Pour chacune d'elles, cette étape nous donnera un tableau croisé comportant un item sur le respect de la réglementation et les stratégies adoptées par les organismes.

Dans ce cas précis, il s'agit des items S2Q03 et S4Q03, pour tout item étant mis en relation, Ha est vérifiée confirmée.

Tableau 35: présentation du tableau de contingence pour HR_2

Tableau croisé						
S2Q03. A votre avis, l'arrêt des dépassements non contrôlés contribue-t-il à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?	S4Q03. Etes-vous d'avis qu'une grande flexibilité des organismes de gestion dans la prise de décision en matière d'urbanisation et en faveur des populations environnantes contribuerait-elle à lutter efficacement contre le désordre urbain à Yaoundé ?					Total
	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord	
Tout à fait d'accord	80	24	17	8	6	135
D'accord	27	25	11	8	4	75
Ni d'accord ni en désaccord	0	9	2	2	0	13
En désaccord	0	4	0	0	9	13
Tout à fait en désaccord	9	0	2	0	0	11
Total	116	62	32	18	19	247

- **Troisième étape** : Présentation des résultats du test statistique du Khi-deux

Tableau 36: Résultats du test statistique du Khi deux

Tests du khi-carré				
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	Valeur lue
khi-carré de Pearson	114,080	16	,000	26,296
Rapport de vraisemblance	89,977	16	,000	
Association linéaire par linéaire	10,998	1	,001	
Coefficient de contingence	,562			
R de Pearson	,211			
Corrélation de Spearman	,255			
N d'observations valides	247			
12 cellules (48,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de ,80.				

Nous constatons que la valeur calculée est supérieure à celle lue ($114,080 > 26,296$). Ce qui nous permet d'accepter HR2, et donc Ha. Autrement dit, le respect de la

réglementation routière permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de motos taxis.

Tableau 37: présentation du tableau de contingence de HR2

Tableau croisé						
S2Q02. Pensez-vous que l'observation des panneaux de signalisation par les conducteurs de moto taxis permettrait de lutter contre le désordre urbain ?	S5Q01. Pensez-vous que les mesures prises par le Gouvernement sont efficaces pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?					Total
	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord	
Tout à fait d'accord	86	32	7	15	10	150
D'accord	20	35	6	10	8	79
Ni d'accord ni en désaccord	2	0	4	0	0	6
En désaccord	2	0	0	2	0	4
Tout à fait en désaccord	6	0	0	0	2	8
Total	116	67	17	27	20	247

Dans ce second tableau de contingence, le croisement est fait entre les items S2Q02 et S5Q01.

Tableau 38: Résultats du test statistique du Khi-deux

Tests du khi-carré				
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	Valeur lue
khi-carré de Pearson	73,209	16	,000	26,296
Rapport de vraisemblance	57,517	16	,000	
Association linéaire par linéaire	3,065	1	,080	
Coefficient de contingence	,478			
R de Pearson	,112			
Corrélation de Spearman	,208			
N d'observations valides	247			

15 cellules (60,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de ,28.

D'après la règle de décision du Khi-deux, nous constatons que la valeur calculée est inférieure à la précédente mais toujours supérieure à la valeur lue. Ce qui implique l'acceptation de H_a et le rejet de H_o .

Tableau 39: présentation du tableau de contingence pour HR2

Tableau croisé							
S2Q03. A votre avis, l'arrêt des dépassements non contrôlés contribue-t-il à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?	S6Q04. Selon vous, sur quelles missions les associations devraient-elles prioritairement concentrer leur action au quotidien pour lutter contre le désordre urbain à Yaoundé ?						Total
	Lutte contre les atteintes aux biens	Prévention des accidents de la circulation	Lutte contre les atteintes aux personnes	Lutte contre le trafic de stupéfiants	Lutte contre l'insécurité routière	Lutte contre les agressions verbales	
Tout à fait d'accord	14	35	25	29	26	6	135
D'accord	16	12	12	10	21	4	75
Ni d'accord ni en désaccord	0	11	0	0	0	2	13
En désaccord	2	0	0	0	7	4	13
Tout à fait en désaccord	4	3	0	0	4	0	11
Total	36	61	37	39	58	16	247

Ce présent tableau est un croisement des items S2Q03 et S6Q04.

Tableau 40: résultats du test statistique du Khi deux

Tests du khi-carré				
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	Valeur lue
khi-carré de Pearson	75,383 ^a	20	,000	31,410
Rapport de vraisemblance	79,571	20	,000	
Association linéaire par linéaire	,204	1	,652	
Coefficient de contingence	,484			
R de Pearson	,029			
Corrélation de Spearman	,015			

N d'observations valides	247			
19 cellules (63,3%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de ,71				

D'après la règle de décision du Khi-deux, nous constatons que la valeur calculée est supérieure à la valeur lue soit $75,383 > 31,410$. HR2 est donc acceptée.

4.2.3. Vérification de l'hypothèse de recherche n°3

-Première étape : formulation de l'hypothèse alternative (Ha) et de l'hypothèse nulle (Ho).

Ha : L'autodiscipline permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de motos taxis

Ho : L'autodiscipline ne permet pas de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de motos taxis.

- Deuxième étape : Présentation des tableaux de contingence entre les variables de notre hypothèse de recherche. Pour chacune d'elles, cette étape nous donnera un tableau croisé comportant un item sur L'autodiscipline et les stratégies adoptées par les organismes.

Il s'agit des items S3Q02 et S4Q03 pour ce cas.

Tableau 41: présentation du tableau de contingence pour HR3.

S3Q02. Etes-vous d'avis que le paiement de l'impôt communal participe à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?	S4Q03. Etes-vous d'avis qu'une grande flexibilité des organismes de gestion dans la prise de décision en matière d'urbanisation et en faveur des populations environnantes contribuerait-elle à lutter efficacement contre le désordre urbain à Yaoundé ?					Total
	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord	
Tout à fait d'accord	66	6	9	4	4	89
D'accord	31	28	7	6	3	75
Ni d'accord ni en désaccord	6	2	4	2	2	16
En désaccord	11	16	6	6	0	39
Tout à fait en désaccord	2	10	6	0	10	28
Total	116	62	32	18	19	247

Tableau 42: Des résultats du test statistique du Khi-deux

Tests du khi-carré				
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	Valeur lue
khi-carré de Pearson	96,395	16	,000	26,296
Rapport de vraisemblance	94,484	16	,000	
Association linéaire par linéaire	32,585	1	,000	

Coefficient de contingence	,545			
R de Pearson	,374			
Corrélation de Spearman	,363			
N d'observations valides	247			
9 cellules (36,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de 1,17.				

Nous constatons que la valeur calculée est supérieure à la valeur lue. D'après la règle de décision du Khi-deux, nous acceptons H_a et rejetons H_o . Ce qui signifie que les variables de notre hypothèse sont liées.

Tableau 43: présentation du tableau de contingence pour HR3

Tableau croisé						
S3Q02. Etes-vous d'avis que le paiement de l'impôt communal participe à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?	S5Q02. A votre avis, le retrait et la mise en fourrière des motos par la communauté urbaine auraient-ils un impact significatif sur la lutte contre le désordre à Yaoundé ?					Total
	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord	
Tout à fait d'accord	70	17	2	0	0	89
D'accord	25	31	6	7	6	75
Ni d'accord ni en désaccord	8	2	4	2	0	16
En désaccord	14	4	0	16	5	39
Tout à fait en désaccord	8	8	6	4	2	28
Total	125	62	18	29	13	247

Le tableau précédent est un croisement entre l'item S3Q02 et S5Q02.

Tableau 44: Des résultats du test statistique du Khi-deux

Tests du khi-carré				
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	Valeur lue
khi-carré de Pearson	107,380 ^a	16	,000	26,296
Rapport de vraisemblance	108,666	16	,000	
Association linéaire par linéaire	41,044	1	,000	
Coefficient de contingence	,550			

R de Pearson	,408			
Corrélation de Spearman	,437			
N d'observations valides	247			
12 cellules (48,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de ,84.				

On constate de la lecture de ce tableau que la valeur calculée du Khi-deux est supérieure à celle lue. ($107,380 > 26,296$). Selon la règle de décision, 'Nous acceptons H_a et rejetons H_o .

Tableau 45: présentation du tableau de contingence HR3

Tableau croisé						
S3Q03. Quelle appréciation faites-vous de la stratégie de communication adoptée par les organes de gestion en matière de lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?						Total
	Tout à fait d'accord	D'accord	Ni d'accord ni en désaccord	En désaccord	Tout à fait en désaccord	
Tout à fait d'accord	40	10	2	17	0	69
D'accord	18	28	8	4	4	62
Ni d'accord ni en désaccord	8	10	4	5	2	29
En désaccord	31	17	2	7	2	59
Tout à fait en désaccord	10	10	0	2	6	28
Total	107	75	16	35	14	247

Tableau 42 : des résultats du Khi-deux

Tests du khi-carré				Valeur lue
	Valeur calculée	ddl	Signification asymptotique (bilatérale)	
khi-carré de Pearson	56,791	16		26,296
Rapport de vraisemblance	57,465	16		
Association linéaire par linéaire	,542	1		
Coefficient de contingence	,432			
R de Pearson	,047			

Corrélation de Spearman	,058			
N d'observations valides	247			
12 cellules (48,0%) ont un effectif théorique inférieur à 5. L'effectif théorique minimum est de 1,59.				

D'après la règle de la décision du Khi-deux, nous constatons que la valeur calculée est supérieure à la valeur lue ($56,791 > 26,296$). Ce qui nous permet d'accepter.

Au terme de cette section donc le but était de présenter et d'analyser les résultats, il ressort que cela s'est faite en deux temps : l'analyse descriptive et l'analyse inférentielle. L'analyse descriptive a montré que plusieurs facteurs sont associés aux stratégies d'intervention et lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de mototaxis. (Âge, Situation matrimoniale, Religion, niveau d'instruction, situation de la localité). L'analyse inférentielle, avaient pour objectif de vérifier les trois hypothèses que nous avons formulées au départ et d'examiner les différents liens qui existent entre les différents facteurs de nos variables. Pour ce faire, nous avons traité nos données avec le test du khi 2, ce test a été utilisé pour examiner le lien d'association entre deux variables. Autrement dit comparé un ensemble de données (fréquences) et établir l'existence d'un lien entre les entités qualitatives. Ces résultats montrent que les stratégies d'intervention ont une influencent dans la lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de mototaxis

Les résultats obtenus de ces analyses (descriptive et inférentielle) sont susceptibles d'être discutés. Et ceci fera l'objet de la section suivante.

4.4. Synthèse, discussion des résultats et perspectives

Il s'agit ici d'expliquer les résultats obtenus, de lire la théorie de base à partir de ces résultats, puis de construire une discussion globale autour de cette recherche.

4.4.1. Synthèse des résultats

La notion de désordres urbains peut aussi porter sur une incapacité à penser l'évolution du phénomène urbain à cause sa complexité. Aussi, le concept de désordre serait alors une formule confortable pour désigner un ensemble de phénomènes nouveaux qui échappent à notre entendement ou du moins difficile à être conceptualisés.

Les résultats obtenus à l'issue du test d'hypothèse montrent qu'il existe une relation entre la qualité de vie et la spiritualité. Cependant ils révèlent également que certains paramètres de la spiritualité n'ont aucun effet sur la qualité de vie.

L'hypothèse HR1 : « *La limitation de la zone d'activité permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis* ». A été confirmé, alors la limitation de la zone d'activité influence le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis. Il y a un effet d'interaction entre la variable limitation de la zone d'activité et lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

L'hypothèse HR2 : « *Le respect de la réglementation routière régulation de contrôle permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis* ». A été confirmé, alors le respect de la réglementation routière influence le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis. Il y a un effet d'interaction entre la variable respect de la réglementation routière et lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

L'hypothèse HR3 : « *l'autodiscipline des conducteurs de mototaxis permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis* ». A été confirmé, alors l'autodiscipline des conducteurs de mototaxis influence le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis. Il y a un effet d'interaction entre la variable autodiscipline des conducteurs de mototaxis et lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

4.4.2. Interprétation des résultats

Dans cette section, nous interprétons les résultats de l'étude au regard de la théorie la régulation sociale.

La perception qu'un individu a de son rôle est en lien direct avec le sens qu'il attribue à son activité. Le sens du travail est la principale force motivationnelle du développement de la personne. Il agit comme un moteur de la régulation en même temps qu'il en est la résultante, puisque la régulation commande le processus de développement et est lui-même modulé par le développement des potentialités des recommandations. Face à la loi, le citoyen se dérobe, cherche à l'aménager, à en négocier les conditions d'application. Réciproquement, l'autorité chargée de sanctionner n'est pas également rigoureuse dans toutes les situations ni à l'égard de tous (Becker, 1963).

La théorie de la régulation sociale, s'inscrit dans le domaine de la négociation collective. La négociation se montrant être la forme la plus rationalisée de l'échange social.

Dire qu'une régulation est conjointe, ce n'est pas dire qu'elle a abouti à un consensus, encore moins que les différents acteurs sont égaux en pouvoirs et en moyens de pression. Sous des formes très variées, la négociation est incessante.

La régulation fait référence à la mise en place de règles et de normes qui guident les comportements et les activités économiques et sociales. Les réglementations sont souvent utilisées pour protéger les intérêts publics, tels que la sécurité, la santé, l'environnement.

Parler des stratégies de régulation renvoie alors aux plans d'action qui visent à atteindre des objectifs de régulation spécifiques. Les stratégies de régulation peuvent inclure des politiques réglementaires, des programmes de mise en œuvre, des stratégies de communication, etc.

Les règles de contrôle visent à construire un certain ordre social efficace et si possible légitime ; elles sont développées pour maintenir les individus ensemble, selon une certaine discipline visant à faire respecter un ensemble d'obligations sociales; qu'elle soit imposée ou consentie, cela ne change rien à l'incontestable tentative de contrôle qui se loge dans ces régulations, y compris pour obliger les partenaires à entrer dans le jeu, à s'investir dans des espaces d'action déjà délimités. Les règles autonomes signifient que l'acteur social ne se laisse jamais totalement emprisonner dans des cadres de dépendance. L'acteur social revendique de faire reconnaître ses droits, de pouvoir développer des initiatives locales, d'affirmer sa capacité à produire ses propres règles d'action, ou sa volonté de cogérer un système. Son action constitue une réponse face à des contraintes, face à des dispositifs hétéronomes, face à un État unitaire, face à des dispositifs extérieurs de structuration des activités, face à des institutions qui règlent ses comportements, face à des mécanismes de contrôle et de sanction. Les acteurs tentent de faire reconnaître comme légitime leurs actions ou d'affirmer leur contribution efficace dans la définition des règles ; ils tentent d'exercer leur autonomie en grignotant des marges de manœuvre ou en négociant.

La notion de régulation sociale permet d'expliquer la manière dont les individus réagissent à ces contraintes, interprètent la situation, inventent des cadres cognitifs pour trouver le sens, se mobilisent et s'affrontent sur des jugements à propos de l'efficacité de tel ou tel mode d'organisation. On s'écarte de tout déterminisme ou disposition : l'accent est mis sur ce « fait social » qu'est l'action et non sur une suite d'évènements dont il suffirait de retrouver les enchaînements pour comprendre leurs relations avec l'action. La notion de régulation sociale combine deux idées apparemment contradictoires et complexes, celle de « contrôle » et celle « d'autonomie ». Contradictoire, car si l'autonomie et le contrôle sont des

logiques d'action opposées, il reste à expliquer comment ces deux sources normatives se combinent en pratique ; complexe, un acteur peut avoir une stratégie orientée vers le contrôle et s'appuyer sur l'autonomie des acteurs ou développer une stratégie tournée vers l'autonomie, pour mieux contraindre ses collègues.

Ce qu'on observe, c'est que les acteurs construisent un système d'échange et de coopération pour la production des règles ; c'est ce système d'actions et d'interactions durables, ce qui est appelé dans cette théorie, une régulation sociale. Cette régulation sociale est bien ce qui ordonne l'action, fixe les contraintes ; c'est aussi, mais une activité par laquelle les acteurs élaborent leurs intentions, construisent le sens de leurs actions et finalement règlent leurs indépendances. Parler de régulations sociales, ce n'est pas postuler que les acteurs trouveront harmonieusement des compromis acceptables et respectés ; c'est au contraire affirmer la différence de rationalité. Mais en même temps que l'interdépendance met les individus en situation d'interactions et les oblige à se confronter et à échanger, y compris sur leurs différences, cette interdépendance les oblige à trouver des règles communes pour régler leurs différends et à s'engager dans un échange social. Il ne s'agit pas de réguler un système préexistant pour assurer son fonctionnement conformément à des normes préétablies, mais bien de construire le système social conformément aux attentes des acteurs et aux ressources dont ils disposent pour se faire entendre : la place des régulations sociales dans la construction des systèmes reste essentielle, dans la mesure où ces régulations fondent l'échange social et construisent le système de valeurs. Il n'y a pas de système normatif auquel obéiraient les régulations sociales, pas de grandeurs affichées auxquelles les régulations se conformeraient pour corriger les dérives. Par voie de conséquence, s'intéresser aux régulations sociales, ce n'est pas s'intéresser aux régulations d'un système déjà construit, mais prendre comme objet sa construction ; ce n'est pas expliciter les régulations d'une activité sous l'effet de contraintes, mais prendre comme objet l'activité même de régulation par laquelle les individus construisent leurs contraintes, les acceptent ou les remettent en cause. Ce n'est pas analyser les modes de régulation en fonction de mécanismes ou de structures singulières, mais expliciter la manière et les raisons pour lesquelles les individus agissent ainsi. La notion de régulation sociale permet d'expliquer la manière dont les individus réagissent à ces contraintes, interprètent la situation, inventent des cadres cognitifs pour trouver le sens, se mobilisent et s'affrontent sur des jugements à propos de l'efficacité de tel ou tel mode d'organisation. On s'écarte de tout déterminisme ou disposition : l'accent est

mis sur ce « fait social » qu'est l'action et non sur une suite d'évènements dont il suffirait de retrouver les enchaînements pour comprendre leurs relations avec l'action.

4.4.3. Discussion des résultats

La discussion des résultats issus de l'analyse inférentielle porte sur les facteurs principaux c'est-à-dire ceux à partir desquels ont été formulées nos hypothèses. Cette étude s'intéressait aux effets des stratégies d'intervention sur la lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de mototaxis. Nous nous sommes intéressés à son impact sur le respect des normes par les conducteurs de mototaxis.

L'insécurité routière étant étroitement liée au transport routier, pousse les auteurs à se pencher sur la politique du transport routier. Ainsi, Bartol (1992) admet que les Etats devraient miser sur le transport routier qui contribue énormément à la mobilité des Hommes et des biens. Ceci induit avec Merlin (1992), la création de plateformes de réflexion constituées de l'ensemble de la collectivité (grand public, usagers professionnels, parlementaires, élus locaux, syndicats et associations) pour planifier des stratégies de développement de ce secteur.

Les questions de l'intérêt de l'activité de mototaxi, ainsi que l'insécurité liée à cette activité, sans oublier la professionnalisation des conducteurs sont également abordées par Recup'action (2008), Nforgan (2005), Pourtier (1999) et Beaucire (1996), dont les travaux posent le problème de la non application des textes régissant l'activité de mototaxi à Yaoundé, mettant en cause les critères techniques des engins et l'échec de la politique des pouvoirs publics en la matière.

De prime abord, l'on s'interroge sur l'attitude de ces acteurs face à la réglementation qu'ils considèrent comme une contrainte inutile et difficile à respecter. Ensuite, l'on est en droit de s'inquiéter de la place qu'occupe la logique mercantiliste au détriment de la sécurité, poussant les transporteurs à développer des stratégies peu orthodoxes pour assouvir leur soif de gain.

Cependant, s'il est indéniable que le comportement des transporteurs par moto dans la ville de Yaoundé s'inscrit dans le paradigme de l'incivisme, il convient toutefois de relever certains facteurs exacerbateurs de cette pratique. Il s'agit de la faible organisation du secteur caractérisée notamment par un désordre manifeste en termes de non identification des professionnels, des secteurs et des trajectoires, le laxisme et la complicité des agents de maintien de l'ordre et des agents de la commune. A ces tares s'ajoutent les exigences

d'entretien des engins, sans oublier le mauvais état des routes et la concurrence parfois déloyale de certains conducteurs d'automobiles.

Les transporteurs par moto estiment alors qu'il est difficile, dans les conditions normales, d'exercer cette activité sans violer la réglementation.

Pourtant, il semble évident qu'une organisation rationnelle au sens de Weber de cette activité pourrait en améliorer le visage. Les questions de surcharge, d'excès de vitesse et de faufileage, principales stratégies adoptées pour gagner assez d'argent, et causes majeures des problèmes liées à la pratique de ce métier, pourraient avec une meilleure organisation, trouver une solution durable et en faire une activité rentable.

Comme beaucoup d'études l'ont démontré, les mototaxis dans les villes africaines présentent à la fois des avantages et des inconvénients. D'une part, il s'agit du moyen de transport le plus rapide pour échapper aux embouteillages et au mauvais état des routes, mais d'autre part, ces mototaxis posent beaucoup de problèmes en termes d'accidents, de gestion du trafic, de bruit, de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre (Kumar, 2011 ; Summer *et al.* 2014 ; Tublu, 2010 ; Kassi-Djodjo, 2013). En conséquence, la perception des moto-taximen demeure ambivalente (Diaz Olvera *et al.* 2016). À la tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de service de transport urbain s'opposent les tentatives souvent vouées à l'échec d'éradiquer une activité difficile à réguler pour des États faibles et des régimes politiques souffrant d'un grand déficit de légitimité (Sahabana, 2011 ; Goodfellow, 2015 ; Kumar, 2011 ; Bellina *et al.* 2010).

A l'observation, et de l'avis de l'ensemble des enquêtés, le comportement des transporteurs par moto suscite des inquiétudes. Ces derniers serpentent la chaussée, se déplaçant à toute vitesse dans tous les sens, sans se préoccuper des autres utilisateurs de la chaussée, des feux de signalisation, des plaques et panneaux d'interdiction ou de limitation de vitesses. Ils empruntent les voies à sens interdit, roulent sur les trottoirs et les terre-pleins. Ces comportements sont à l'origine des nombreux cas de décès et d'accidents graves mentionnés par les responsables du Ministère des Transports, ainsi que du nombre élevé de motos retenues dans la fourrière des municipalités.

Les résultats de nos hypothèses sont conformes à nos attentes.

En fonction des saisons, les transporteurs par moto de la ville de Yaoundé se singularisent par leur accoutrement. Un pardessus d'une épaisseur considérable, un manteau ou un blouson, avec aux pieds des bottes d'agriculteurs ou des sandales communément

appelées « sans confiance ». En lieu et place d'un casque, ils utilisent les capuchons de leurs pardessus ou manteaux, ou tout simplement une casquette.

CONCLUSION GENERALE

Le travail que nous nous sommes proposé de mener a porté sur les stratégies d'intervention et la lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de mototaxis à Yaoundé. Au terme de cette étude, il serait convenable de faire un bref résumé, un bilan, un rappel de notre problématique, des objectifs qui l'ont conduite et d'ouvrir les perspectives.

Yaoundé, capitale politique du Cameroun qui abrite environ 2.000.000 d'habitants, connaît de temps à autre d'énormes problèmes de désordre urbain. Le Gouvernement dans ses missions régaliennes, conscient de la montée de ce phénomène, a pris des mesures telles le décret n° 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008 portant sur les conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux afin de mettre en marge certains égarements dans la même lancée, un arrêté conjoint avait été signé en 2012 précisant clairement les zones d'activité retenues pour les motocycles. Cependant, les agissements des acteurs de ce secteur d'activité semblent n'avoir pas connaissance de toutes ces mesures et c'est ainsi que s'installe et perdure le désordre urbain dans la cité capitale (capitale politique). Le transport par motocycle s'avère donc être un éternel problème dans la ville de Yaoundé comme partout ailleurs dans les autres villes du Cameroun. Cette situation nous a amené à effectuer une recherche qui, analysée sous une perspective qui jouxte les domaines, des sciences de l'éducation et de l'action communautaire, s'est donnée pour ambition de s'interroger si les stratégies d'intervention permettent-elles de lutter contre le désordre urbain à Yaoundé ?

Pour répondre à cette question de recherche, nous avons formulé l'hypothèse générale suivante: les stratégies d'intervention permettent de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

L'opérationnalisation de cette hypothèse générale a donné lieu aux trois hypothèses de recherche suivantes :

HRS1 : La limitation de la zone d'activité permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

HRS2 : Le respect de la réglementation routière permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

HRS3 : L'autodiscipline permet de lutter contre le désordre urbain chez les conducteurs de moto taxis.

Les perspectives théoriques de la recherche dans notre travail nous ont permis de décrire les différentes variables de notre étude. Aussi, avons-nous expliqué les concepts clés d'une part et présenté les perspectives théoriques à savoir l'approche théorique de la régulation qui a d'ailleurs servi pour l'interprétation des résultats, les approches de l'influence sociale et du comportement planifié quant à elles pour expliquer le phénomène mis en exergue.

Nous avons ensuite procédé à la collecte des données en utilisant un questionnaire adressé aux conducteurs de motocycles de la ville de Yaoundé, plus précisément dans l'arrondissement de Yaoundé III département du Mfoundi dans la Région du Centre. Le questionnaire était à cet effet, administré à un échantillon de 247 acteurs dudit secteur.

Les données obtenues ont été analysées à l'aide des statistiques descriptive et inférentielle. Ce qui a permis, après dépouillement, de soumettre nos hypothèses aux faits. De l'analyse de ces résultats, il ressort que toutes nos hypothèses de recherche (HR1, HR2 et HR3) sont vérifiées et confirmées. D'où notre conclusion qui voudrait que les stratégies d'intervention permettent de lutter contre le désordre urbain croissant causé par les acteurs de transport par motocycles de la ville de Yaoundé.

Tout chercheur du domaine de l'intervention et de l'action communautaire a pour objectif de sensibiliser les populations, incombe aussi au gouvernement, mais davantage et surtout aux différents acteurs du secteur de transport par motocycles (conducteurs passagers association et syndicats). Leur implication serait d'un grand avantage pour l'éradication de fléau qui ne cesse d'être grandissant.

BIOGRAPHIQUES

AGOSSOU NOUKPO (2003), La diffusion des innovations : l'exemple des Zemijan à travers l'espace Béninois, in *Revue de Géographie du Cameroun* vol XV n°1 : 52-67.

André Tassou Désordre Urbain et Insécurités au Cameroun (évaluation et plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle) 2^{ème} édition 2020

Bartol Raphaël, (1992). *Les transports routier*, Paris, presse universitaire de France (collection Que sais-je ?).

Bathelot, B., (2017). Méthode d'échantillonnage probabiliste, <https://www.definitions-marketing.com/definition/methode-d-echantillonnage-probabiliste> consulté le 12-05-2020

Beaucir Francis, (1996). *Les transports publics et la Ville*. Toulouse, Milan.

Bellina, S., Darbon, D., Stein Sundstol, E. & Sending Ole, J. (2010). *L'État en quête de légitimité*. Paris : Éditions Charles Léopold Mayer.

BIKOÏ SAKEO A. (1998), Le Phénomène « moto taxi » à Garoua : laisser faire, répression ou réglementation, *Cameroun Tribune* n°4283.

C.T. (LDDL) (2006), Motos-taxis : hors-la-loi et intouchables, *Cameroon -Tribune* n°8634 du 05/07, Yaoundé : 9-11.

Célestin KAFFO, Pierre KAMDEM, TATSABONG, Louis Marie DIEBO L'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel a la remorque de l'état : une solution D'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique Subsaharienne.

Christian KALIEU, 2016, thèse Surgissement, prolifération et intégration des motos-taxis dans les villes camerounaises : Les exemples de Douala et Bafoussam

CROZIER, Michel, et Erhard FRIEDBERG. (1977). *L'Acteur et le système*. Paris, Seuil.

CROZIER, Michel. (1963). *Le Phénomène bureaucratique*. Paris, Seuil

Décret n° 2008/3447/PM du 31 Décembre 2008 portant sur les conditions d'exploitation des motocycles à titre onéreux

Décret n° 2012/250 du 1er juin 2012 portant sur l'élaboration et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de transport et de sécurité routière

Décret N°95/650/PM du 16 Novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux

Diaz Olvera, L., Plat, D., Assogba, G. & Pochet, P. (2013). *The motorbike taxis in Lomé: who earns what ?* 13th World Conference on Transport Research, Rio de Janeiro.

GARNIER, Olivier. (1986). « La théorie néoclassique face au contrat de travail : de la "main invisible" à la "poignée de main invisible" », dans Robert SALAIS et Laurent THÉVENOT, éd. *Le Travail. Marchés, règles, conventions*. Paris, INSEE et Economica.

Goodfellow, T. (2015). Taming the “rogue” sector. Studying state effectiveness in Africa through informal transport politics ». *Comparative Politics* 47 (2), 127-147.

Hinda MEJRI, Thèse 2012, Un système d’aide à la régulation d’un réseau de transport multimodal perturbé : réponse au problème de congestion

Hinda MEJRI, Thèse (2012), Un système d’aide à la régulation d’un réseau de transport multimodal perturbé : réponse au problème de congestion

HOBBS, Thomas. (1971). *Leviathan*. Paris, Sirey (trad. F. Tricaud).

INACK INACK S. (1997), L'exclusion sociale au Cameroun. Programme des institutions du travail et du développement, IIES, ISBN 92-9014-5927 in <http://www.ilo.org/public/>

INSTITUT NATIONAL DES STATISTIQUES, (2005), Enquête sur l’emploi et le secteur informel au Cameroun, phase 1 : enquête sur l’emploi, rapport principal 93p.

Kassi-Djodjo, I. 2013. « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d’Ivoire) ». *Géotransports* (1-2), 105-114.

KENGNE FODOUOP F. (1985), Les transports clandestins autour de Yaoundé, in *Les cahiers d’Outre-Mer*, 38 (150) :175-195.

KENGNE FODOUOP F. (1991), Les petits métiers de la rue et l’emploi. Le cas de Yaoundé. Yaoundé, SOPECAM. 163p.

Kumar, A. 2011. *Comprendre l’importance croissante de la motocyclette dans les villes africaines : une perspective d’économie politique*. Banque mondiale, Document d’analyse SSATP n° 13, série transport urbain.

L’arrêté n°005/CUY/DST/12 portant Délimitation des zones de circulation des motocycles à titre onéreux dans la ville de Yaoundé

LACHAUD J.-P., INACK S. & al, (1992), Pauvreté et marché du travail au Cameroun : le cas de Yaoundé. Genève, Institut international d’études sociales (IIES), Bureau international du Travail, DP/47.

L’arrêté n°010/A/MINT du 23 Février 1998 portant règlement de l’homologation des véhicules et de leurs dispositifs d’équipement

Loi n°96/07 du 08 Avril 1996 portant protection du patrimoine routier national

Martial Patrice AMOUGOU Promotion des valeurs civiques et participation au

développement : analyse de l'activité de transport par moto dans la ville de Yaoundé au Cameroun

Merlin Pierre, (1992). *Géographie des transports*, Paris, Presse universitaire de France.

MOREL, Christian. 1981. *La Grève froide. Stratégies syndicales et pouvoir patronal*. Paris, Editions d'Organisation.

Nforgang Charles, (2005). *Cameroun : les motos Chinoises désenclavent les campagnes*.
<http://www.syfia-international.com>. Consulté le 12 Janvier 2020.

Pourtier Roland, (1999). Villes Africaines. *Revue bimestrielle*, 8009.

Quivy R. & Campenhoudt L.V. (1995), « Manuel de recherche en sciences sociales ».

RECUP'ACTION (2008). Trimestriel d'information, de réflexion et d'échange sur le développement durable,

Reynaud, J.-D. (1991). La régulation sociale. *International Review of Community Development / Revue internationale d'action communautaire*, (25), 121–126.
<https://doi.org/10.7202/1033916ar>

REYNAUD, Jean-Daniel. (1979). « Conflit et régulation sociale. Esquisse d'une théorie de la régulation conjointe », *Revue française de sociologie*, XX, 2, avril-juin : 367-376.

REYNAUD, Jean-Daniel. (1988). « Les régulations dans les organisations : régulation de contrôle et régulation autonome », *Revue française de sociologie*, XXIX, 1, janvier-mars: 5-18.

Sahabana, M. (2011). « *Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable* ». Laboratoire d'Économie des Transports, ENTPE/Université Lyon 2/CNRS.

Summer *et al.* 2014. « Effect of free distribution of safety equipment on usage among motor cycle-taxi drivers in Tanzania ». *Injury. Int. J. Care Injured* (45), 1681-1686.

ANNEXES

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail - Patrie

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

CENTRE DE RECHERCHE ET FORMATION
EN SCIENCES HUMAINES, SOCIALES ET

EDUCATIVES

UNITE DE RECHERCHE ET FORMATION
DOCTORALE EN SCIENCE DE L'ÉDUCATION
ET INGENIERIE EDUCATIVE

DEPARTEMENT DE L'EDUCATION SPECIALISEE



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace – Work – Fatherland

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

DOCTORAL RESEARCH AND TRAINING
CENTRE IN SOCIAL AND EDUCATION

SCIENCE

DOCTORAL RESEARCH AND TRAINING
SCHOOL IN EDUCATIONAL AND
EDUCATIONAL ENGINEERING

DEPARTMENT OF SPECIALIZED EDUCATION

QUESTIONNAIRE DE RECHERCHE

Mesdames et Messieurs, le questionnaire qui vous est adressé a été élaboré pour une recherche académique. Ce questionnaire s'adresse à toutes les personnes vivant dans la région du Centre au Cameroun plus précisément à Yaoundé. Il accompagne un travail de recherche autour des « stratégies d'intervention et lutte contre le désordre urbain chez les conducteurs de mototaxis ». Vos réponses seront analysées d'un point de vue factuel. Et il n'est pas dans notre intention d'émettre un quelconque jugement sur vos pratiques. Merci donc d'y répondre en toute sincérité et d'y accorder le temps nécessaire.

Consigne. Pour répondre, écrivez le numéro de la réponse qui correspond le mieux à ce que vous voulez dire dans la case de la colonne de droite ou alors écrivez lisiblement votre réponse à l'endroit réservé à cet effet.

Q00. N° du questionnaire (Ne rien écrire dans la colonne ci-contre)	<input type="text"/>
S0Q01. Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ? 1. 16 - 20 ans 2. 21 - 25 ans 3. 26 - 30 ans 4. 31 - 35 ans 5. 36 - 40 ans 6. 41 - 45 ans 7. 46 - 50 ans 8. 51 - 55 ans 9. 56 ans et plus	<input type="text"/>
S0Q02. Situation matrimoniale du chef de ménage : 1. Célibataire 2. Marié(e) monogame 3. Marié(e) polygame 4. Veuf/Veuve 5. Séparé(e)/Divorcé(e) 6. En union libre	<input type="text"/>

S0Q03. Religion: 1. Catholique 2. Protestant(e) 3. Autre Chrétien(ne) 4. Musulman(e) 5. Animiste 6. Autre religion (à préciser)	_
S0Q04. Quel est votre niveau d'instruction ? 1. Primaire 2. Post primaire 3. Secondaire général 1 ^{er} cycle 4. Secondaire général 2 nd cycle 5. Secondaire technique 1 ^{er} cycle 6. Secondaire technique 2 nd cycle 7. Supérieur	_
S0Q05. Votre localité est située en zone: 1. Rurale 2. Périurbaine 3. Urbaine.	_
S0Q06. Depuis combien de temps exercez-vous dans votre localité ? 1. Depuis moins d'un an 2. Entre 1 et 5 ans 3. Entre 5 et 10 ans 4. Entre 10 et 15 ans 5. Entre 10 et 15 ans 6. Depuis plus de 20 ans	_

**SECTION 1 : SUR LA LIMITATION DE LA ZONE D'ACTIVITE DES
CONDUCTEURS DE MOTO TAXIS A YAOUNDE.**

S1Q01. Pensez-vous que l'interdiction faite aux conducteurs de moto taxis de circuler dans les quartiers administratifs peut avoir un effet bénéfique pour la lutte contre le désordre urbain chez ces derniers à Yaoundé? 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord	_
S1Q02. Pensez-vous que l'interdiction faite aux conducteurs de moto taxis de franchir le centre-ville est une solution pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé? 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord	_
S1Q03. Pensez-vous que la mise en marge des conducteurs de moto taxis d'exercer sur l'auto route est un déterminant clé pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé? 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord	_

SECTION 2. SUR LE RESPECT DE LA REGLEMENTATION ROUTIERE

<p>S2Q01. Etes-vous d'avis que le respect des feux est essentiel dans la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord. 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	_
<p>S2Q02. Pensez-vous que l'observation des panneaux de signalisation par les conducteurs de moto taxis permettrait de lutter contre le désordre urbain?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	_
<p>S2Q03. A votre avis, l'arrêt des dépassements non contrôlés contribue-t-il à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	_

SECTION 3. SUR L'AUTODISCIPLINE DES CONDUCTEURS DE MOTO TAXIS

<p>S3Q01. Pensez-vous que l'acquisition des pièces exigibles en circulation routière est prise en compte en ce qui concerne la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	_
<p>S3Q02. Etes-vous d'avis que le paiement de l'impôt communal participe à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	_
<p>S3Q03. Quelle appréciation faites-vous de la stratégie de communication adoptée par les organes de gestion en matière de lutte contre le désordre urbain à Yaoundé?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pas du tout bonne 2. Mauvaise 3. Ni bonne ni mauvaise 4. Bonne 5. Très bonne 	_

SECTION 4. SUR LA REGULATION CONJOINTE

<p>S4Q01. Selon vous, quelle serait la stratégie parfaite à adopter par les organismes de gestion dans le cadre de la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Une meilleure réactivité (réaction spontanée) 2. Une plus grande flexibilité 3. Réagir en fonction des priorités 4. La sensibilisation 5. La mobilisation. 	<input type="checkbox"/>
<p>S4Q02. Pensez-vous qu'une réaction spontanée de la part des Forces de maintien de l'ordre contribuerait à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	<input type="checkbox"/>
<p>S4Q03. Etes-vous d'avis qu'une grande flexibilité des organismes de gestion dans la prise de décision en matière d'urbanisation et en faveur des populations environnantes contribuerait-elle à lutter efficacement contre le désordre urbain à Yaoundé?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	<input type="checkbox"/>

SECTION 5. SUR LA REGULATION DE CONTRÔLE

<p>S5Q01. Pensez-vous que les mesures prises par le Gouvernement sont efficaces pour la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	<input type="checkbox"/>
<p>S5Q02. A votre avis, le retrait et la mise en fourrière des motos par la communauté urbaine auraient-ils un impact significatif sur la lutte contre le désordre à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	<input type="checkbox"/>
<p>S5Q03. Etes-vous d'avis que la mise en place des projets de développement urbain par les collectivités territoriales décentralisées (Mairie) participerait à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord. 	<input type="checkbox"/>

SECTION 6. SUR LA REGULATION AUTONOME

<p>S6Q01. Selon vous, en tant que conducteur de mototaxis quel serait le meilleur moyen de participer à la lutte contre le désordre urbain? (Plusieurs réponses sont possibles)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avoir une conduite responsable 2. Respecter les règles prescrites 3. Pratiquer la politesse 4. Eviter la consommation des stupéfiants 5. Etre partisan de l'hygiène et de la salubrité. 	_
<p>S6Q02. En tant que mototaxis, pensez-vous que vous participez efficacement à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	_
<p>S6Q03. Etes-vous d'avis que les syndicats des mototaxis participent efficacement à la lutte contre le désordre urbain à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tout à fait d'accord 2. D'accord 3. Ni d'accord ni en désaccord 4. En désaccord 5. Tout à fait en désaccord 	_
<p>S6Q04. Selon vous, sur quelles missions les associations devraient-elles prioritairement concentrer leur action au quotidien pour lutter contre le désordre urbain à Yaoundé ?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lutte contre les atteintes aux biens 2. Prévention des accidents de la circulation 3. Lutte contre les atteintes aux personnes 4. Lutte contre le trafic de stupéfiants 5. Lutte contre l'insécurité routière 6. Lutte contre les agressions verbales. 	_

Merci pour votre collaboration

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	ii
DEDICACE.....	Erreur ! Signet non défini.
REMERCIEMENTS	iv
RESUME.....	v
ABSTRACT	vi
LISTE DES ABREVIATIONS, DES SIGLES ET DES ACCRONYMES.....	vii
LISTE DES TABLEAUX.....	viii
INTRODUCTION GENERALE.....	1
0.1. Activité des mototaxis : une riposte contre le chômage ambiant	1
0.2. Désordre urbain	4
0.3. Question de recherche	5
0.3.1. Question de recherche principale	5
0.3.2. Questions de recherche spécifiques.....	6
0.4. Hypothèses de recherche	6
0.5. Objectifs de l'étude	6
0.5.1. Objectif général de l'étude	7
0.5.2. Objectifs spécifiques	7
0.6. Intérêts de l'étude	7
0.6.1. L'intérêt scientifique	7
0.6.2. Intérêt professionnel	8
0.6.3. Intérêt personnel	8
0.7. Délimitation de l'étude.....	8
0.8. Présentation du travail.....	9
PREMIÈRE PARTIE : CADRE THÉORIQUE DE L'ÉTUDE	10

CHAPITRE 1 : STRATEGIE DE REGULATION DU TRANSPORT PAR MOTOCYCLE 11

1.1. Les généralités sur le transport urbain.....	11
1.1.1. Définition du transport	11
1.1.2. Les types de transport.....	12
1.1.2.1. Le transport routier.....	12
1.1.2.2. Le transport aérien.....	14
1.1.2.3. Le transport ferroviaire.....	15
1.1.2.4. Le transport maritime	15
1.1.3. Les modes de transport : Le transport intermodal et multimodal.....	16
1.1.4. Importance des transports.....	16
1.1.4.1. Pour l'économie	16
1.1.4.2. Pour la société	17
1.5. Les activités routières des conducteurs de mototaxis.....	18
1.5.1. Mode d'organisation de l'activité de moto taxi.....	18
1.5.2. Fonctionnement de l'activité de moto taxi.....	19
1.6. Les manifestations du désordre urbain dans le transport par motocycle.....	19
1.6.1. Les causes lointaines et les manifestations du désordre urbain	20
1.6.1.1. L'exode rural	20
1.6.1.2. L'incivisme notoire	21
1.6.1.3. L'analphabétisme	22
1.7. Les stratégies de régulation	22
1.7.1. Définition de la stratégie	23
1.8. Les stratégies de régulation du transport par motocycles au regard de son implication dans le désordre urbain.....	24
1.8.1. Le respect des normes de la sécurité routière.....	24
1.8.2. Les caractéristiques géométriques de la route	25
1.8.3. L'existence de la signalisation routière	25

1.8.4. La signalisation horizontale	25
1.8.5. La signalisation verticale.....	26
1.8.6. Le respect des normes de mise en circulation des véhicules.....	27
1.8.7. Le contrôle technique des véhicules.....	28
1.8.8. La délimitation de la zone d'activité des mototaxis	28
CHAPITRE 2 – THEORIE EXPLICATIVE DU DESORDRE URBAIN	30
2.1. Théorie de la régulation sociale.....	30
2.1.1. La contrainte et le consentement	30
2.1.2. La règle et le projet.....	32
2.1.3. La règle et l'acteur	33
2.1.4. Régulation de contrôle et régulation autonome.....	34
2.1.5. L'institutionnalisation et le tiers-garant	35
2.1.6. L'apprentissage collectif	36
2.1.7. Le processus et l'équilibre	37
2.2. Théorie du comportement planifié	38
2.2.1. Contrôle comportemental perçu (PBC, «perceived behavioralcontrol »)	39
2.2.2. Utilité de la théorie	39
2.2.3. Applications de la théorie.....	40
2.2.4. Application de la théorie du comportement planifié aux comportements écologiques	41
2.2.4.1. Évolution de la recherche sur les comportements pro-environnementaux.....	41
2.2.4.2. Méta-analyses portant sur les comportements pro-environnementaux	42
2.2.5. Hétérogénéité des résultats.....	43
2.3. Théorie de l'influence sociale	44
2.3.1. Les différentes formes d'influence sociale.....	45
2.3.1.1. Le conformisme ou suivisme	45
2.3.1.2. La normalisation.....	46

2.3.1.3. L'innovation.....	47
2.3.1.4. L'obéissance	48
2.3.1.5. La facilitation sociale	49
2.3.1.6. La comparaison sociale	49
2.3.1.7. Engagement et manipulation	50
2.3.2. L'imitation et la contagion : deux facteurs influents sur les attitudes et les comportements sociaux	51
DEUXIEME PARTIE : CADRE METHODOLOGIQUE ET OPERATOIRE.....	54
CHAPITRE 3 : METHODOLOGIE	49
3.1. Rappel de la question de recherche et des hypothèses	49
3.1.1. Rappel de la question de recherche	49
3.1.2. L'hypothèse générale et ses variables	49
3.2.2.1. L'hypothèse générale et ses variables	50
3.2.2.2. Rappel des hypothèses de recherche	51
3.2. Type de recherche	54
3.3. Site de l'étude.....	54
3.3.1. Relief	55
3.3.2. Climat	55
3.3.3. Caractéristiques socio-économiques des ménages	55
3.3.4. Enjeux de développement	56
3.4. Population et échantillon	56
3.4.1. Population d'étude	56
3.4.2. Technique d'échantillonnage utilisée	57
3.4.3. Echantillon d'étude	57
3.5. Instruments de collecte des données de l'étude.....	57
3.5.1. Le questionnaire	58
3.5.2. Présentation du questionnaire.....	59

3.6. La démarche de collecte des données	59
3.6.1. La pré-enquête.....	59
3.6.2. L'enquête et ses difficultés.....	60
3.7. Techniques d'analyse des données.....	60
3.7.1. Les techniques de traitement et d'analyse des données collectées.....	61
3.7.2. Le programme	61
3.7.3. L'analyse inférentielle.....	61
CHAPITRE 4 : PRÉSENTATION, ANALYSE DES RÉSULTATS, INTERPRETATION ET DISCUSSION DES RÉSULTATS	63
4.1. Analyse descriptive des résultats.....	63
4.1.1. Caractéristiques sociodémographiques des participants	63
4.1.2. La limitation de la zone d'activité des conducteurs de motos taxis.....	68
4.1.3. Le respect de la réglementation routière	69
4.1.4. L'autodiscipline des conducteurs de motos taxis.....	71
4.1.5. La régulation conjointe.....	72
4.1.6. La régulation de contrôle.....	74
4.1.7. La régulation autonome.....	76
4.2. Vérification des hypothèses.....	78
4.2.1. Vérification de l'hypothèse de recherche n°1	80
4.2.2. Vérification de l'hypothèse de recherche n°2	84
4.2.3. Vérification de l'hypothèse de recherche n°3	89
4.4. Synthèse, discussion des résultats et perspectives	92
4.4.1. Synthèse des résultats.....	92
4.4.2. Interprétation des résultats	93
4.4.3. Discussion des résultats.....	96
CONCLUSION GENERALE.....	99
BIOGRAPHIQUES.....	101

	114
ANNEXES	104
TABLE DES MATIERES	109

