

Journal International des Sachants

REVUE SCIENTIFIQUE
PLURIDISCIPLINAIRE



Journal International
des Sachants



Fréquence
TRIMESTRIELLE

ISSN-P : 3079-3009

ISSN-L : 3079-3017

www.revuejds.net

info@revuejds.net

**Volume 2,
Numéro 1,
Février 2026**





**Journal International
des Sachants**



Revue scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Site web: <https://revuejds.net/>

Email : revuejds@gmail.com

Publié en Open Access



Abidjan, République de Côte d'Ivoire

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

INDEXATIONS ET REFERENCEMENTS INTERNATIONAUX

Pour toutes informations sur les indexations et référencements internationaux du **Journal International des Sachants (JDS)**, consultez les bases de données ci-dessous :



<https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>



<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>



<https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>



<https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-/2526>



<https://www.entrevues.org/revues/journal-international-des-sachants/>

Impact factor : SJIF 2026 : 5.329

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

REVUE ELECTRONIQUE

Journal International des Sachants (JDS)

Revue Scientifique pluridisciplinaire

ISSN-P: 3079-3009 (Print ou imprimé)

ISSN-L: 3079-3017 (Online ou en Ligne)

Equipe Editoriale

Directeur de publication : Les Éditions Croco

Rédacteur en chef : SANOGO Tiantio Epouse BAMBA, INSAAC, Côte d'Ivoire

Chargé de diffusion et de marketing : ETTIEN N'Doua Etienne, UFHB, Côte d'Ivoire

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen, UAO, Côte d'Ivoire

Comité Scientifique

ADOUBI Thierry Hugues, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;

ASSEKA Tchoman François, Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara ;

BA Idrissa, Professeur Titulaire, Université Cheikh Anta Diop ;

BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférence, Université Alassane Ouattara ;

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara ;

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

FAYE Valy, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

KAMARA Adama, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;

KAZON Diescieu Aubin Sylvere, Maître de Conférence, Université Félix Houphouët-Boigny ;

KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur titulaire, Université de San-Pedro ;

N'DAH Didier, professeur titulaire, Université d'Abomey-Calavi ;

OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara ;

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de Conférences, Université Cheikh Anta Diop ;

SILUE Oumar, Maître conférences, Université Alassane Ouattara ;

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Comité de lecture

AYENON Séka Fernand, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 KANGA Kouakou Hermann Michel, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 KAZON Diescieu Aubin Sylvere, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 MAMADOU Bamba, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 MEITÉ Ben Soualiouo, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 OZOUKOU Koudou François, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 SIDIBÉ Moussa, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara ;
 SILUE N'tchabétien Oumar, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara ;
 TRAORE Amadou, Maître de Conférences, Université de Ségou

Comité de rédaction

AHOUE Jean-Jacques, Assistant, Université de San-Pedro ;
 ASSEKA Tchoman François Maître de conférences, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 BALDÉ Yoro Mamadou, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;
 BAMBA Fatoumata, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 BROU N'Goran Alphonse, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 COULIBALY Wayarga, Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;
 COULIBALY Yallamoussa, Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 DAO Salifou, Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 DJE Yao Lopez, Assistant, Université Alassane Ouattara ;
 DJIGUE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;
 DJOKOURI Innocent, Maître-Assistante, Université Péléforo Gon Coulibaly ;
 GBOLA serge Arnaud, Maître Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 EHILE Kadja Olivier Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;
 GUEYE Yoro Emmanuel, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KAZIO Djidjé Jean-Jacques, Assistant, Université de Bondoukou ;

KONE Kiyali, Maître Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

KONE Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

KONE Tchima Rolland, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara ;

KONE Tiégbè Gaston, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

KOUAME Affoua Eugénie, Assistante, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny ;

LOBA Léon Fabrice, Attaché de Recherche, Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africain (IHAAA) ;

MOULARET Renaud-Guy Ahioua, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

N'DAYE El Hadj Amadou Ba, Maître-Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar ;

SANOGO Tiantio épouse BAMBA, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

SYLLA Makémissa, Assistante, Université Alassane Ouattara ;

TIE BI Galla Guy Rolland Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny ;

TOURE Gninin Aicha, Maître-Assistante, Université Félix Houphouët-Boigny ;

TOURE Kignigouoni Dieudonné Espérance, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

TRAORE Fanta, Assistante, Université Alassane Ouattara ;

TRAORE Sogotienin Ramata, Maître-Assistant, Université Péléforo Gon Coulibaly ;

YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara ;

YOKORE Zibé Nestor, Maître-Assistant, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (INSAAC) ;

ZABSONRE Moussa, Maître-Assistant, Université Yembila Abdoulaye Toguyeni.

COORDINATEUR GENERAL DU NUMERO :

AYENON Séka Fernand
Maître de conférences CAMES,
Université Félix Houphouët-Boigny

.....

Contacts JDS

Site web: <https://revuejds.net/>
Email : revuejds@gmail.com
Tél. : + 225 0779360611 / 07480453267

.....

Indexations et référencements internationaux :

Sjifactor: <https://sjifactor.com/passport.php?id=24370>

ARI : <https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/3079-3009>

ASCI: <https://ascidatabase.com/masterjournalist.php?v=3079-3009>

IPIndexing: <https://ipindexing.com/journal-details/Journal-International-des-Sachants-2526>

Ent'revues: <https://www.entrevues.org/revues/journal-international-des-sachants>

Impact factor : SJIF 2026 : 5.329

ISSN-P: 3079-3009
ISSN-L: 3079-3017

PRESENTATION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) est une revue scientifique pluridisciplinaire dédiée à la valorisation et à la vulgarisation des résultats de recherches innovantes, de découvertes de pointe et de productions scientifiques originales et pertinentes dans divers domaines scientifiques. Disposant de comité scientifique et de lecture, la revue **JDS** offre ainsi aux chercheurs du monde entier, une plateforme de publication de haute qualité en favorisant le partage des connaissances et de la collaboration au sein de la communauté scientifique.

JDS est une revue évaluée par des pairs (*blind peer review*) et en libre accès "*Open access*" relevant des Editions Croco. Il publie les articles dans le domaine des Sciences Humaines et Sociales ; Langues et littérature ; Art, patrimoine et culture ; Sciences du Langage et de la Communication ; Sciences Economiques et de Gestion ; Sciences politiques et Juridiques. Dans sa vision d'ouverture, **JDS** encourage la collaboration interdisciplinaire entre les chercheurs de tous les pays africains et du monde.

Les articles proposés doivent respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent être originaux et n'avoir jamais fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture. Ils sont soumis à une sélection initiale par l'éditeur, puis à un processus rigoureux d'évaluation par les pairs en double aveugle avant publication.

PROTOCOLE DE REDACTION DE JDS

Le Journal International des Sachants (JDS) n'accepte que des articles inédits et originaux dans diverses langues notamment en allemand, en anglais, en espagnol et en Français. Le manuscrit est remis à deux instructeurs, choisis en fonction de leurs compétences dans la discipline. Le secrétariat de la rédaction communique aux auteurs les observations formulées par le comité de lecture ainsi qu'une copie du rapport, si cela est nécessaire. Dans le cas où la publication de l'article est acceptée avec révisions, l'auteur dispose alors d'un délai raisonnable pour remettre la version définitive de son texte au secrétariat de la revue

Structure générale de l'article :

Le projet d'article doit être envoyé sous la forme d'un document Word, police Times New Roman, taille 12 et interligne 1,5 pour le corps de texte (sauf les notes de bas de page qui ont la taille 10 et les citations en retrait de 2 cm à gauche et à droite qui sont présentées en taille 11 avec interligne 1 ou simple). Le texte doit être justifié et ne doit pas excéder 18 pages. Le manuscrit doit comporter une introduction, un développement articulé, une conclusion et une bibliographie.

Présentation de l'article :

- Le titre de l'article (15 mots maximum) doit être clair et concis. De taille 14 pts gras, il doit être centré.
- Juste après le titre, l'auteur doit mentionner son identité (Prénom et NOM en gras et en taille 12), ses adresses (institution, e-mail, pays et téléphones en italique et en taille 11)
- Le résumé (200 mots au maximum) présenté en taille 10 pts ne doit pas être une reproduction de la conclusion du manuscrit. Il est donné à la fois en français et en anglais (abstract). Les mots-clés (05 au maximum, taille 10pts) sont donnés en français et en anglais (key words)
- Le texte doit être subdivisé selon le système décimal et ne doit pas dépasser 3 niveaux exemples : (1. - 1.1. - 1.2. ; 2. - 2.1. - 2.2. - 2.3. - 3. - 3.1. - 3.2. etc.)
- Les références des citations sont intégrées au texte comme suit : (L'initial du prénom suivi d'un point, nom de l'auteur avec l'initiale en majuscule, année de publication suivie de deux points, page à laquelle l'information a été prise). Ex : (A. Kouadio, 2000 : 15).
- La pagination en chiffre arabe apparaît en haut de page et centrée.
- Les citations courtes de 3 lignes au plus sont mises en guillemet français («.... »), mais sans italique.

N.B. : Les caractères majuscules doivent être accentués. Exemple : État, À partir de ...

ISSN-P: 3079-3009

ISSN-L: 3079-3017

Références bibliographiques

Ne sont utilisées dans la bibliographie que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, zone titre, lieu de publication, zone éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif.

Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté entre guillemets et celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une presse écrite est présenté en italique. Dans la zone éditeur, on indique la maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{nde} éd.).

Les références des sources d'archives, des sources orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

- Pour les sources orales, réaliser un tableau dont les colonnes comportent un numéro d'ordre, nom et prénoms des informateurs, la date et le lieu de l'entretien, la qualité et la profession des informateurs, son âge ou sa date de naissance et les principaux thèmes abordés au cours des entretiens. Dans ce tableau, les noms des informateurs sont présentés en ordre alphabétique
- Pour les sources d'archives, il faut mentionner en toutes lettres, à la première occurrence, le lieu de conservation des documents suivi de l'abréviation entre parenthèses, la série et l'année. C'est l'abréviation qui est utilisée dans les occurrences suivantes :

Ex. : Abidjan, Archives nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I), 1EE28, 1899.

- Pour les ouvrages, on note le NOM et le prénom de l'auteur suivis de l'année de publication, du titre de l'ouvrage en italique, du lieu de publication, du nom de la société d'édition et du nombre de page.

Ex : LATTE Egue Jean-Michel, 2018, *L'histoire des Odzokru, peuple du sud de la Côte d'Ivoire, des origines au XIX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 252 p.

- Pour les périodiques, le NOM et le(s) prénom(s) de l'auteur sont suivis de l'année de la publication, du titre de l'article entre guillemets, du nom du périodique en italique, du numéro du volume, du numéro du périodique dans le volume et des pages.

Ex : BAMBA Mamadou, 2022, « Les Dafing dans l'évolution économique et socio-culturelle de Bouaké, 1878-1939 », *NZASSA*, N°8, p.361-372.

NB : Le non-respect de ces recommandations ci-dessus conduit au rejet systématique du manuscrit.

SOMMAIRE

SECTION 1 : LANGUES & LITTERATURE

Etudes germaniques

1. **Umwandlung von Sprichwörtern in Slogans im Werbediskurs:
eine Untersuchung einiger deutscher Slogans**
Égni Stéphane Dieudonné ÉNIGNI & Epié Augustine Michaela BONGBA 1-17

Etudes hispaniques

2. **La Contrarreforma y la devoción popular en la España del Siglo de Oro**
GONKALIE Gbana Francis 18-31
3. **Políticas públicas y atención a las mujeres víctimas
de violencia machista en España**
Kassoum SORO..... 32-48
4. **Estética de lo abyecto en la familia de pascual Duarte de Camilo José Cela**
Oumar MANGANE..... 49-64
5. **El dilema cubano, entre “revolución” y apertura al mundo**
Dogba Léonce BAWA..... 65-78
6. **La trahison comme acte de libération dans reivindicación
del conde don Julián de Juan Goytisolo**
Christine Abenan SIGNO..... 79-86
7. **La crisis económica de 2008 y su repercusión sociopolítica en España**
Kouadio Stéphane-Yannick KONAN..... 87-98

Lettres Modernes

8. **« Miss lolos » de Frédéric Éhui Meiway :
un discours hétérogène au service de l’expressivité**
Bini Kouamé PRAO, Yao Gatién KONAN & Tchékpoho SORO 99-111

SECTION 2 : COMMUNICATION, ARTS, CULTURE ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

9. **Industrialisation de la visibilité et reconfiguration du débat public
dans l’émission Jakaarlo Bi**
Alioune Badara GUEYE..... 112-127
10. **Appropriation des termes footballistiques en fulfulde
au Nord-Cameroun : enjeux culturels**
NGAOURI Landri & OLOWA Jean de Dieu..... 128-139
11. **Peuples Chamites versus Peuples Hébraïques :
les Peuples de la Côte d’Ivoire**
Ayé Clarisse HAGER-M’BOUA..... 140-163

- 12. Communication et Prospective pour une gestion durable des infrastructures d'utilité publique à l'Université Alassane Ouattara**
DAGNOGO Gnéré Laetitia Blama &
KOUAME-KONATE Aya Carelle Prisca..... 164-176
- 13. Précarité socio-économique et accès aux soins au CHU de Bouaké : apport de la communication sociale**
Akissi Germaine KOUASSI & Nibé Dramane SILUÉ 177-192
- 14. Typologies de phrases en tupuri : analyse syntaxique et usages sociolinguistiques**
Jacqueline MAÏKAKE..... 193-205
- 15. Discursive Issues in Emmanuel Macron's Speeches on Leadership (2017-2022)**
Ifedolapo Akinrinlola & Amos Iyiola..... 206-224

Patrimoine, art, culture, cinéma & tourisme

- 16. La femme face à la tradition dans le film “ La jumelle” de Lanciné Diaby : entre combat et réalité de la femme**
Olivier Kadja EHILE..... 225-236

SECTION 3 : SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Archéologie

- 17. Stratégie coloniale et adaptations locales dans le royaume sanwi (sud-Côte d'Ivoire)**
Ange Marius AKPO, TOURE Gninin Aïcha &
ETTIEN N'Doua Etienne..... 237-250
- 18. Le littoral ivoirien : Berceau historique de l'Église catholique, inventaire patrimonial et perception contemporaine d'un héritage remarquable**
ASSAKA Tatiana Larissa Sandrine &
KIENON-KABORE Timpoko Hélène..... 251-267

Histoire

- 19. Le dynamisme social du sexe féminin en Grèce classique Ve- IVe J.-C.**
Fabrice OULAI..... 268-277
- 20. La politique étatique de la protection de l'environnement minier en Côte d'Ivoire (2000-2024)**
Yhattey Hervé Thierry AGUIE..... 278-294
- 21. La Trajectoire de la filière industrielle du cycle au Burkina Faso, de 1963 à 2009**
Eloge MIEHI & Richard Gouedan MEIGNAN 295-311
- 22. L'espace rural à l'épreuve de l'exploitation forestière au Cameroun sous administration française (1921-1956)**
Yannick ZO'OBO..... 312-321

- 23. Être de son temps ou s'affirmer comme monde.**
Les étudiants africains à Dakar (années 1950-1970)
 Mamadou Yéro BALDE..... 322-339
- 24. La gestion coloniale de l'assainissement de la ville d'Aboisso, 1913-1926**
 N'GUESSAN ROKIA BOUBACARD ÉPOUSE ANOH,
 ESSEY Bonzou Ella épouse OHOUO & BAKAYOKO Nonama Rockya..... 400-414

Géographie

- 25. Impacts de l'orpillage légal sur les écosystèmes préforestiers dans le département de Katiola (Centre-Nord ivoirien)**
 N'Gromma Florent KOUADIO..... 415-430
- 26. « Effets structurants » du Train Express Régional (TER) à Dakar (Sénégal)**
 Awa FALL..... 431- 452
- 27. Gestion intégrée des ressources en eau de la commune de Medina (Sénégal)**
 René Ndimag DIOUF..... 453- 464
- 28. Dynamique urbaine et développement économique à Korhogo (nord de la Côte d'Ivoire)**
 Konan Norbert KOFFI, Mariam DIOMANDE &
 Songuimadenin Siaka YEO..... 465-482
- 29. Mutation foncière et reconversion paysanne dans la sous-préfecture de Yamoussoukro**
 Achille Roger TAPE..... 483-496
- 30. Exposition au travail des enfants d'immigrants en milieu rural dans la sous-préfecture de Duékoué**
 Kouadio Arnaud Yao & GOHOUROU Florent..... 497-511
- 31. La morbidité infantile des infections respiratoires aiguës dans les districts sanitaires du V Baoulé de 2017 à 2022**
 SEDEHI Akissi Epiphane, TRA BI Zamblé Armand &
 KANGA Kouakou Hermann Michel..... 512-520

Philosophie

- 32. Heidegger et la cybernétique : critique de la réduction de l'existence à la fonctionnalité**
 Mlan Kouakou Pierre ANZIAN..... 521-540
- 33. Essence de la pensée hobbesienne et rawlsienne dans la problématique du développement de l'Afrique**
 Kouadio Louis N'GUESSAN & Abraham Saint-Omer Koffi KOUAKOU..... 541-554
- 34. La palabre africaine : une expression de la démocratie**
 N'Guessan Jonas Kouassi..... 555-567

- 35. Cynisme politique et déshumanisation de l'homme
dans le monde vécu aujourd'hui**
Christophe ONGUENE ONGUENE..... 568-581
- 36. L'impérialisme extractiviste en Afrique**
Kouadio YAO..... 582-597
- 37. L'oubli constitutif de la technique :
déconstruire le paradigme technoscientifique**
Gabriel VANNA..... 598-608
- 38. Quine et l'effondrement de l'épistémologie classique**
Koffi Zahouo Alain & Koffi KOUASSI..... 609-622

Anthropologie et sociologie

- 39. Le Togo dans le nouvel ordre géostratégique :
diversification et enjeux de sécurité**
Laré Batouth PENN..... 623-640
- 40. Entre racines ethniques et conscience nationale :
dynamiques identitaires au Gabon contemporain**
Steeve-Thierry BALONDJI..... 641-659
- 41. Les collectivités territoriales décentralisées et la gouvernance
éducative à l'ère de la décentralisation au Cameroun**
Simon Patou Simon..... 660-677
- 42. Motivation extrinsèque et performance scolaire en contexte ivoirien :
une analyse du rendement des élèves de Troisième et de Terminale
dans le département d'Alépé**
AGUI Lobah Azouan Barthelemy & BLA Ypodé Guéaybomin Emmanuel..... 678-692
- 43. Représentations, croyances et pratiques sociales autour de la route
et des accidents de la circulation en Côte d'Ivoire**
KACOU Fato Patrice & GBOKO Kouadio Roger..... 693-706
- 44. Félix Houphouët Boigny et l'intégration des immigrés à Hiré,
sud-ouest de la Côte d'Ivoire**
Dabé Laurent OUREGA..... 707-725

Criminologie

- 45. Délits Economiques à Lubumbashi : Enquête Proactive**
MULUNDA TSHIEYA Lucien..... 726-737

Psychologie

- 46. Le rôle médiateur de la régulation émotionnelle entre stress et comportements à risque des mototaximens**
Djiessi Makouam & Placide Mengoua..... 738-756
- 47. Modèles explicatifs du passage à l'acte des auteurs d'agression sexuelle : convergences, divergences, enjeux cliniques**
Kaama Sandrine GOUNDJOA & Kaka KALINA..... 757-770
- 48. Vulnérabilité et résilience chez les enfants de mères dépressives : une étude qualitative en contexte hospitalier ivoirien**
KOFFI Ekissi Jean Armel, Amalaman Franck Severin ANDO & KOFFI N'Guessan Williams..... 771-789

Science de l'éducation

- 49. Le système LMD au Mali : d'une adoption formelle à la quête d'une adaptation institutionnelle**
Chiaka SAMAKÉ, Idrissa Soïba TRAORE & Mamadou KOUMARE 790-804

SECTION 4 : SCIENCES POLITIQUES ET JURIDIQUES

Sciences politiques et administratives

- 50. La continuité des services publics administratifs à l'épreuve des théories et des faits : cas de la ville de Bukavu pendant l'occupation de l'AFC/M23**
David CIZA, Pacifique Makuta MWAMBUSA,
Joseph Munyabeni NYEMBO & Augustin Kahindo MUHESI 805-813

SECTION 5 : SCIENCES ECONOMIQUES ET DE GESTION

- 51. Contribution du management participatif dans l'amélioration de la qualité des soins dans les établissements publics hospitaliers de Bamako**
Zoubeirou HAROUNA, BERTHÉ Soungalo & DICKO Albadia Abdoulaye.... 814-831
- 52. Audit interne et prévention de la fraude sur les recettes du service recouvrement de la mairie de Bouaké**
Gningninri Augustin KONE..... 832-848

SECTION 6 : GEOSCIENCES

- 53. Caractérisation géochimique des roches du socle panafricain de Dan Issa (Sud-Maradi, Niger) par fluorescence X**
Ousmane Loumoumba MOUSSA MAHAMAN, Karimou DIA HANTCHI,
Rachid BOUBACAR OUMAROU & Yaou BAKOYE..... 849-868



Le rôle médiateur de la régulation émotionnelle entre stress et comportements à risque des mototaximens

Djiessi Makouam

*Département de Psychologie,
Université de Yaoundé I - Cameroun,
Email : makouamdjiessi@gmail.com*

&

Placide Mengoua

*Enseignant et chercheur,
Université de Yaoundé I – Cameroun,
placide.mengoua@univ-yaounde1.cm*

Date de soumission : 08-01-2026

Date de publication : 28-02-2026

Résumé

Le secteur des motos-taxis au Cameroun constitue un environnement de travail exigeant, où le stress professionnel peut pousser les conducteurs à adopter des comportements à risque, tels que rouler vite, ignorer les feux ou prendre des décisions dangereuses sur la route. Les mécanismes psychologiques à l'origine de ces comportements restent peu étudiés. Cette recherche s'appuie sur la Théorie de la Motivation à la Protection (Rogers, 1983), qui stipule que l'adoption de comportements sécuritaires dépend de l'évaluation de la gravité d'une menace, de la vulnérabilité perçue et de la capacité à y faire face. La régulation émotionnelle est envisagée comme un médiateur, expliquant comment le stress influence la prise de décision et les comportements à risque. L'étude a adopté une approche quantitative auprès de 184 conducteurs de motos-taxis à Yaoundé et Soa, recrutés par échantillonnage raisonné. Les résultats indiquent que le débordement psychologique, c'est-à-dire le sentiment d'être dépassé par les exigences du travail, prédit positivement les comportements à risque ($\beta = 0,46$, $p < 0,01$). La gestion du stress apparaît comme facteur protecteur ($\beta = -0,28$, $p < 0,05$), tandis que la régulation émotionnelle réduit les comportements à risque ($\beta = -0,42$, $p < 0,01$) et joue un rôle de médiation partielle ($\beta = 0,16$, IC 95 % [0,07 ; 0,26]). Ces résultats soulignent la nécessité de programmes de formation centrés sur la gestion du stress et le renforcement des compétences émotionnelles pour améliorer durablement la sécurité routière dans ce secteur informel.

Mots-clés : Stress perçu ; Comportements à risque ; Régulation émotionnelle.

The Mediating Role of Emotional Regulation between Stress and Risky Behaviors among Motorcycle Taxi Drivers

Abstract

The motorcycle taxi sector in Cameroon constitutes a demanding work environment, where occupational stress can lead drivers to adopt risk-taking behaviors, such as speeding, ignoring traffic lights, or making dangerous decisions on the road. The psychological mechanisms underlying these behaviors remain underexplored. This study is based on Protection Motivation Theory (Rogers, 1983), which posits that the adoption of safe behaviors depends on the assessment of threat severity, perceived vulnerability, and coping ability. Emotional regulation is considered a mediator, explaining how stress influences decision-making and risk-taking behaviors. The study

employed a quantitative approach with 184 motorcycle taxi drivers in Yaoundé and Soa, recruited through purposive sampling. The results indicate that psychological overload, defined as the feeling of being overwhelmed by work demands, positively predicts risk-taking behaviors ($\beta = 0.46, p < 0.01$). Stress management appears as a protective factor ($\beta = -0.28, p < 0.05$), while emotional regulation reduces risk-taking behaviors ($\beta = -0.42, p < 0.01$) and serves as a partial mediator ($\beta = 0.16, 95\% \text{ CI } [0.07; 0.26]$). These findings highlight the need for training programs focused on stress management and emotional skills to sustainably improve road safety in this informal sector.

Keywords: Perceived stress; Risky behaviors; Emotional regulation.

Introduction

Dans de nombreux pays en développement, et plus particulièrement en Afrique subsaharienne, l'activité de transport par mototaxi s'est érigée en un pilier fondamental de la mobilité urbaine. Ce mode de transport informel, que L. Diaz Olvera, D. Plat et P. Pochet (2012) définissent comme un service de transport de passagers assuré au moyen d'une motocyclette, a su pallier les défaillances des systèmes de transport public formel, devenant ainsi une solution de mobilité essentielle et un moteur significatif de l'économie urbaine informelle. Toutefois, cette activité n'est pas sans risques. En effet, elle expose les conducteurs à un risque professionnel particulièrement élevé, caractérisé par une utilisation intensive des engins et une précarité des conditions de travail, facteurs majeurs de vulnérabilité, comme le soulignent (D. Nguyen-Phuoc et al., 2020 : 250). Au Cameroun, ces professionnels, communément désignés sous les appellations de « bend skin » ou mototaximens, opèrent dans un environnement routier hostile et sous une pression temporelle constante, dictée par l'impératif de rentabilité quotidienne. Ces conditions concourent à générer un stress perçu intense, lequel est identifié par A. Kouomoun (2025) comme un déterminant majeur des comportements à risque sur la route.

À l'échelle internationale, l'implication des mototaximens dans les accidents de la route est un phénomène alarmant. Des études révèlent des taux d'accidents atteignant 78,6 % au Brésil (T. Barbosa et al., 2014 : 35) et une forte prévalence d'infractions en Colombie L. Tuan et I. Mateo (2013 : 5). En Asie, la numérisation du secteur a, paradoxalement, banalisé des pratiques dangereuses telles que l'usage du téléphone au guidon ou le transport de passagers en surnombre D. Nguyen-Phuoc et al. (2020 : 255). Au Cameroun, malgré l'existence de réglementations, les accidents demeurent fréquents et souvent mortels (G. Atcha & E. Mvessomba, 2023 : 10). Des recherches locales menées par A. Kouomoun et al. (2023) indiquent que 98 % des mototaximens à Yaoundé et Douala adoptent au moins un comportement dangereux, et 74 % transportent régulièrement plus d'un passager. Cette persistance des risques s'inscrit dans un contexte de pression économique intense et de dégradation de l'environnement routier, favorisant

l'émergence d'un stress professionnel chronique. Les observations de terrain confirment un secteur fonctionnant sur un mode informel, caractérisé par des revenus instables et l'obligation de verser une redevance journalière fixe au propriétaire de l'engin. Cette dépendance financière engendre une « rationalité de survie » où l'impératif de subvenir aux besoins familiaux prime sur la sécurité, se manifestant par des comportements tels que l'excès de vitesse, le non-respect des feux de signalisation et la surcharge. De surcroît, le vide juridique et la menace de sanctions arbitraires entretiennent un état de vigilance anxieux, exigeant une hypervigilance épuisante de la part des conducteurs.

Ce constat de recherche met en évidence un paradoxe frappant : bien que la menace d'accident soit grave et omniprésente, les conducteurs systématisent des conduites à risque (G. Djossou, 2024 ; S. Useche et al., 2023). Ce phénomène est souvent renforcé par des représentations sociales telles que le fatalisme, illustré par l'adage « si ton heure est venue, tu mourras même chez toi » (H. Ngah Essomba, 2017 ; D. Kouabenan, 1998 : 245). Pour élucider ce paradoxe, la présente recherche mobilise principalement la Théorie de la Motivation à la Protection (PMT) de (R. W. Rogers, 1983 : 155). Selon la PMT, l'adoption de comportements protecteurs est conditionnée par l'évaluation de la gravité de la menace, de la vulnérabilité perçue et de la capacité de l'individu à y faire face. Dans le contexte spécifique des mototaximens, nous postulons que le stress, en saturant les ressources cognitives, perturbe les mécanismes d'évaluation de la menace et d'auto-efficacité A. Bandura, (1997), altérant ainsi la motivation intrinsèque à adopter des comportements sécuritaires. En complément, le modèle transactionnel du stress de R. Lazarus et S. Folkman (1984) enrichit cette approche en suggérant que les infractions peuvent constituer des réponses indirectes aux stressors, médiatisées par des émotions négatives telles que la colère.

Afin d'éclairer cette dynamique complexe, il est important de définir les concepts fondamentaux qui guident cette investigation. Le stress perçu, ancré dans les travaux transactionnels de R. Lazarus et S. Folkman (1984), est appréhendé comme l'évaluation cognitive subjective qu'un individu fait d'une situation, la considérant comme excédant ses ressources et menaçant son bien-être. Cette perspective subjective est mesurée, notamment, par l'échelle Perceived Stress Scale (PSS-10) de S. Cohen, T. Kamarck et R. Mermelstein (1983 : 386), qui capte le sentiment de débordement face aux événements et la perception de sa propre capacité à y faire face. Dans ce contexte, ce stress émane d'une conjonction de facteurs chroniques et aigus : la pression économique quotidienne, l'insécurité administrative due à la circulation avec des documents parfois irréguliers, l'exposition à des conditions de travail physiquement et mentalement

éprouvantes (horaires prolongés, intempéries, trafic dense) et un environnement routier intrinsèquement dangereux. Ce stress chronique, largement documenté par D. Nguyen-Phuoc et al. (2020), constitue une charge cognitive et affective qui érode les ressources individuelles, altérant les facultés attentionnelles, la prise de décision et, de manière cruciale pour cette étude, la capacité à gérer les états émotionnels.

En complément, la régulation émotionnelle se définit comme l'ensemble des processus par lesquels les individus modulent la nature, l'intensité, la durée et l'expression de leurs émotions (J. Gross, 2001 : 215). Conformément au modèle processuel de Gross, une régulation émotionnelle adaptative englobe des stratégies telles que la réévaluation cognitive, qui permet de modifier l'impact émotionnel d'une situation, ou la modulation de la réponse émotionnelle. Dans le cadre de la conduite, ces compétences sont primordiales pour maintenir le calme face à la frustration, gérer la colère induite par d'autres usagers ou contenir une impulsion risquée sous pression J. Gross et O. John (2003) ; B. Shapero et al. (2016). À l'inverse, une dérégulation émotionnelle, caractérisée par une difficulté à maîtriser des émotions intenses, est un prédicteur avéré de comportements impulsifs, agressifs ou dangereux au volant (K. Gratz & M. Tull, 2022 : 45).

Par ailleurs, les comportements à risque en matière de sécurité routière sont des actions qui augmentent la probabilité de préjudice pour soi ou autrui, souvent en transgression des normes sociales ou réglementaires (J. Reason, 1990 : 1316 ; E. Mvessomba, 2015). Chez les mototaximens, ces comportements englobent l'excès de vitesse, le non-port du casque, le non-respect des feux de signalisation et le transport de passagers en surnombre (H. Ngah Essomba, 2017 ; E. Mvessomba et al., 2017). L'essor de l'activité de mototaxi au Cameroun, depuis les années 1990, en réponse à la crise de l'emploi et à l'insuffisance des transports publics, expose ces conducteurs de manière significative au risque routier, particulièrement en milieu urbain dense (H. Ngah Essomba, 2017 ; E. Mvessomba et al., 2017). La prise de risque routière, entendue comme l'adoption volontaire de comportements augmentant la probabilité ou la gravité d'un accident, est fréquemment motivée par la recherche de sensations fortes et une banalisation du danger (J. Adès, M. Lejoyeux & V. Tassain, 1994 : 5). Ces conduites découlent d'un enchaînement séquentiel : les contraintes contextuelles génèrent un stress perçu, lequel épuise les ressources cognitives et émotionnelles, entraînant une dérégulation émotionnelle qui, à son tour, favorise les conduites risquées. Des mécanismes cognitifs et culturels, tels que le fatalisme, le goût du défi ou la surestimation de ses compétences, viennent renforcer cette propension (D. Kouabenan, 1998 : 245 ; H. Ngah Essomba et al., 2022 : 70). Ainsi, le

comportement à risque peut être interprété comme le résultat observable d'interactions complexes entre facteurs contextuels, stress et régulation émotionnelle, spécifiquement dans le cadre de l'activité de mototaxi au Cameroun.

Dans ce contexte, le problème de recherche central réside dans l'incapacité des mototaximens à maintenir une conduite sécuritaire, malgré une conscience avérée des dangers, en raison de l'épuisement de leurs ressources psychologiques et d'une altération de leur motivation à la protection. La problématique de recherche s'articule autour de l'influence du stress systémique sur la dégradation des capacités d'ajustement émotionnel et, par conséquent, sur l'adoption de comportements à risque.

La question principale de cette étude est la suivante : dans quelle mesure le stress perçu influence-t-il les comportements à risque des mototaximens en altérant leur capacité de régulation émotionnelle et leur motivation à la protection ?

De cette interrogation centrale découlent les questions spécifiques suivantes : QS1 : Quel est le niveau de stress perçu par les mototaximens camerounais et quelle est la fréquence de leurs comportements à risque sur la route ? QS2 : Quelles sont les stratégies de régulation émotionnelle mobilisées par ces conducteurs face aux stressors professionnels ? QS3 : Dans quelle mesure la régulation émotionnelle joue-t-elle un rôle médiateur dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque ?

Bien que la littérature existante ait largement exploré les liens entre le stress professionnel et les comportements à risque dans divers contextes L. Montoro et al. (2018 : 500) ; S. Useche et al. (2023), et que la régulation émotionnelle soit reconnue comme un mécanisme central pour le bien-être mental et l'ajustement face à l'adversité R. Lazarus & S. Folkman (1984), peu d'études ont spécifiquement examiné ces interactions chez les mototaximens. Cette population est confrontée à un environnement de travail caractérisé par une forte exposition au stress, des contraintes physiques et psychologiques importantes, et une latitude décisionnelle limitée, conditions susceptibles de favoriser l'adoption de comportements à risque.

La Théorie du Stress de Karasek et Theorell (1990) postule que le stress professionnel résulte d'un déséquilibre entre les exigences psychologiques et le contrôle perçu sur l'activité. Les mototaximens, soumis à des pressions liées aux clients, aux horaires et aux conditions de circulation, illustrent parfaitement ce déséquilibre. La Théorie de la Motivation à la Protection R. Rogers (1983) complète cette perspective en suggérant que la perception d'une menace et la croyance en sa capacité à la gérer motivent l'adoption de comportements protecteurs. Enfin, la

Théorie du Comportement Planifié I. Ajzen (1991) met en évidence l'influence de l'intention et du contrôle perçu sur la réalisation d'un comportement, montrant que la régulation émotionnelle peut moduler la propension à adopter des comportements dangereux.

À notre connaissance, aucune recherche n'a encore analysé le rôle médiateur de la régulation émotionnelle dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque chez les mototaximens, en mobilisant conjointement ces trois cadres théoriques. La présente étude répond donc à cette lacune, en proposant une analyse intégrée qui prend en compte la complexité des interactions entre stress, régulation émotionnelle et comportements à risque dans un contexte professionnel spécifique et à haut risque. Cette approche permet non seulement de mieux comprendre comment les mototaximens ajustent leurs comportements face à des situations stressantes, mais également d'identifier des leviers pour la promotion de la sécurité et du bien-être au travail.

L'objectif général de cette recherche est d'analyser le rôle médiateur de la régulation émotionnelle dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque chez les mototaximens camerounais. Elle s'appuie sur la Théorie de la Motivation à la Protection (Rogers, 1975, 1983), selon laquelle les individus ajustent leurs comportements en fonction de la menace perçue et de leur capacité à y faire face. Dans ce contexte, le stress perçu représente la menace, la régulation émotionnelle la capacité à y répondre, et la réduction des comportements à risque constitue le comportement protecteur attendu.

À partir de cet objectif central, la recherche se décline en objectifs spécifiques :

OS1. Analyser l'effet de la régulation émotionnelle globale sur les comportements à risque chez les mototaximens.

OS1a. Analyser l'effet de la capacité à faire face aux stressseurs sur les comportements à risque.

OS1b. Analyser l'effet de la maîtrise des débordements émotionnels face aux stressseurs sur les comportements à risque.

OS2. Analyser l'effet des stratégies de régulation émotionnelle adaptées sur les comportements à risque chez les mototaximens.

En cohérence avec ces objectifs, l'hypothèse générale (**HG**) stipule que : « La régulation émotionnelle médie la relation entre le stress perçu et les comportements à risque chez les mototaximens camerounais ». Ce qui signifie qu'une meilleure régulation émotionnelle atténue l'effet du stress sur ces comportements. Cette hypothèse générale se décline en hypothèses spécifiques présentées comme suit :

H1 : Une régulation émotionnelle efficace est associée à une réduction des comportements à risque chez les mototaximens.

Cette hypothèse repose sur l'idée que la gestion des émotions influence les décisions des mototaximens sur la route. Une régulation émotionnelle efficace permet de rester calme face au stress et réduit la probabilité de comportements dangereux tels que la vitesse excessive ou les dépassements risqués (Gross, 1998).

Sous-hypothèses :

H1a : Une capacité élevée à faire face aux stressseurs (coping adaptatif) est liée à une diminution des comportements à risque.

Ici, l'accent est mis sur la compétence individuelle à gérer le stress de manière proactive (planification, anticipation, respiration profonde, prise de recul). Les mototaximens capables de mobiliser ces ressources sont mieux protégés contre les réactions impulsives et dangereuses sur la route.

H1b : La perception maîtrisée des débordements émotionnels face aux stressseurs est liée à moins de comportements à risque.

Cette sous-hypothèse concerne la conscience et le contrôle des émotions lorsqu'elles deviennent intenses. Même si un mototaximen ressent colère ou frustration, s'il perçoit et contrôle ces émotions sans qu'elles "débordent", il est moins susceptible de prendre des risques.

H2 : Les mototaximens qui mobilisent des stratégies de régulation émotionnelle adaptées présentent moins de comportements à risque.

Cette hypothèse s'intéresse aux stratégies concrètes de régulation émotionnelle (cognitives, comportementales ou sociales) utilisées par les mototaximens pour gérer le stress. Leur utilisation adaptée permet de mieux contrôler les réactions et de réduire les comportements dangereux sur la route.

À l'issue de cette introduction, il apparaît nécessaire de préciser l'approche méthodologique adoptée afin de vérifier empiriquement les hypothèses formulées. La section suivante présente la méthodologie de l'étude, notamment le champ de l'étude, les techniques et outils de collecte des données, ainsi que les procédures d'analyse, avant d'ouvrir sur la discussion des résultats obtenus.

1. Méthodologie de recherche

1.1. Champ de l'étude

La recherche a été menée en 2025 dans deux zones urbaines de la région du Centre du Cameroun : Yaoundé Ier et la ville de Soa, dans le département de la Méfou-et-Afamba. À Yaoundé Ier, les enquêtes ont eu lieu aux zones de Mobile Omnisports et du marché Elig-Edzoa, tandis qu'à

Soa, elles se sont déroulées à Soa Centre, à la pharmacie de Soa et dans le village de Ntsinga. L'échantillon était constitué de 184 conducteurs de moto-taxis en activité, sélectionnés selon un échantillonnage raisonné afin de respecter les critères d'inclusion : être actif, âgé de 18 ans ou plus, résider dans les zones ciblées et accepter de participer volontairement. Les conducteurs non actifs, refusant de participer ou ne pouvant pas comprendre les items malgré l'assistance ont été exclus. La participation était volontaire et l'anonymat strictement respecté conformément à la loi camerounaise n°2020/010 sur la protection des données personnelles. Les questionnaires ont été administrés individuellement pendant les périodes de faible affluence, entre 13 h et 17 h, pour limiter la perturbation de l'activité professionnelle.

1.2. Méthodes de collecte et instruments de mesure

Les données ont été collectées à l'aide de questionnaires papier administrés individuellement, avec l'assistance d'un enquêteur pour faciliter la compréhension des items. Le stress perçu a été mesuré à l'aide de la Perceived Stress Scale (PSS-10) de Cohen, Kamarck et Mermelstein (1983), comportant 10 items : 6 évaluant la perception du débordement face aux situations stressantes et 4 mesurant la capacité à faire face. La cohérence interne de l'échelle globale était excellente ($\alpha = 0,87$). La régulation émotionnelle a été évaluée à l'aide de l'Emotion Regulation Questionnaire (ERQ) de Gross et John (2003), composé de 10 items : 6 pour la réévaluation cognitive et 4 pour la suppression expressive, avec une cohérence interne de 0,81. Les comportements à risque ont été mesurés via le Motorcyclist Behavior Questionnaire (MBQ), une adaptation du Cyclist Behavior Questionnaire initialement proposé par Reason et al. (1990), comprenant 29 items répartis en trois dimensions : violations intentionnelles (8 items), erreurs de conduite (15 items) et comportements prudents (6 items), avec une cohérence interne de 0,89. Toutes les réponses ont été recueillies sur des échelles de type Likert en cinq points, allant de 1 (« jamais ») à 5 (« très souvent »), permettant de quantifier objectivement les comportements et attitudes des participants.

1.3. Procédures d'analyse et théorisation

Cette recherche quantitative a examiné les relations entre le stress perçu, la régulation émotionnelle et les comportements à risque des mototaximens. Les données ont été saisies dans Excel puis analysées avec SPSS (v.26). Une analyse descriptive a permis de caractériser l'échantillon et les variables principales (moyennes, écarts-types, min/max). Les relations entre variables ont été explorées via des corrélations de Pearson et des régressions linéaires simples. Le rôle médiateur de la régulation émotionnelle a été testé avec le modèle PROCESS de Hayes (Model 4), utilisant 5 000 échantillons bootstrap pour des intervalles de confiance à 95 %.

Théoriquement, l'étude s'appuie sur la théorie de Karasek et Theorell (1990), qui relie stress et forte demande psychologique avec faible latitude décisionnelle, sur la théorie de la motivation à la protection de Rogers (1983), qui souligne le rôle protecteur de la régulation émotionnelle face au stress, ainsi que sur la théorie du comportement planifié d'Ajzen (1985), qui situe les comportements à risque dans le cadre des intentions, attitudes, normes sociales et contrôle perçu.

2. Résultats

2.1. Analyses descriptives

Tableau 1 : Comportements à risque des mototaximens en fonction des facteurs sociodémographiques et de sécurité.

Facteur	Catégorie	N	% participants	Comportements	à risque
				M	ET
Sexe	Hommes	184	100 %	3,6	0,6
Âge	18–24	35	19 %	3,5	0,6
	25–35	114	62 %	3,7	0,6
	36–40	35	19 %	3,6	0,5
	>40	0	0 %	–	–
Niveau d'études	Primaire	46	25 %	3,7	0,6
	Secondaire	31	17 %	3,3	0,5
	Supérieur	107	58 %	2,88	0,5
Expérience professionnelle	< 7 ans	129	70 %	3,3	0,6
	≥ 7 ans	55	30 %	2,7	0,5
Statut matrimonial	Marié	13	7 %	2,9	0,6
	Concubinage	75	41 %	3,5	0,6
	Célibataire	96	52 %	3,6	0,5
Casque & équipements	Non utilisateur	162	88 %	3,7	0,6
	Utilisateur	22	12 %	2,8	0,5
Permis de conduire	Sans permis	101	55 %	3,6	0,6
	Avec permis	83	45 %	3,2	0,5

Les analyses globales du tableau 1 montrent que tous les conducteurs sont des hommes, avec des comportements à risque élevés ($M = 3,6$; $ET = 0,6$), au-dessus de la moyenne théorique de 3. Les 25–35 ans prennent le plus de risques ($M = 3,7$; $ET = 0,6$), tandis que les conducteurs ayant un niveau d'études supérieur sont un peu plus prudents ($M = 2,88$; $ET = 0,5$). Ceux qui roulent sans permis ou sans casque adoptent des comportements dangereux ($M = 3,6–3,7$; $ET = 0,6$), et les conducteurs plus expérimentés ou mariés présentent des comportements légèrement moins risqués ($M \approx 2,7–2,9$; $ET \approx 0,5$).

2.2. Analyse corrélacionnelle

Tableau 2 : Matrice de corrélation des variables de notre étude

Variables	SP	PD	CF	RE	CR
Stress perçu global (SP)	1				
Perception du débordement (PD)	0,85**	1			
Capacité à faire face (CF)	0,80**	0,42**	1		
Régulation émotionnelle (RE)	-0,37*	-0,36*	0,40**	1	
Comportements à risque (CR)	0,48**	0,46**	-0,28*	-0,42**	1

Note : * = $p < 0,05$ (significatif) ; ** = $p < 0,01$ (hautement significatif).

Les analyses globales montrent que le stress perçu des mototaximens camerounais influence significativement leurs comportements à risque, tandis que la régulation émotionnelle joue un rôle protecteur dans cette relation. La matrice de corrélation (Tableau 2) indique que le stress perçu global est fortement lié à la perception du débordement ($r = 0,85$, $p < 0,01$) et à la capacité à faire face ($r = 0,80$, $p < 0,01$), confirmant que ces deux dimensions constituent des composantes centrales du stress professionnel.

La régulation émotionnelle est négativement associée au stress perçu ($r = -0,37$, $p < 0,05$), à la perception du débordement ($r = -0,36$, $p < 0,05$) et aux comportements à risque ($r = -0,42$, $p < 0,01$), ce qui suggère que les mototaximens capables de mieux gérer leurs émotions présentent moins de comportements dangereux. Plus précisément, les comportements à risque sont positivement corrélés au stress perçu ($r = 0,48$, $p < 0,01$) et à la perception du débordement ($r = 0,46$, $p < 0,01$), mais négativement à la capacité à faire face ($r = -0,28$, $p < 0,05$), ce qui montre que le débordement augmente la propension aux conduites risquées, tandis qu'une bonne capacité d'adaptation la réduit.

2.3. Analyses de régression et médiation

L'objectif central de cette étude étant de comprendre le rôle médiateur de la régulation émotionnelle dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque des mototaximens camerounais, les analyses ont été réalisées en plusieurs étapes : régressions simples pour tester les hypothèses H1, H1a, H1b et H2, puis analyse de médiation pour HG.

Tableau 3 : Régression simple du stress perçu et de la régulation émotionnelle sur les comportements à risque

Hypothèse	Variable prédictive	β	t	p	R ²	R ² ajusté
H1a	Perception du débordement	0,46	6,50	<0,01	0,21	0,20
H1b	Capacité à faire face	-0,28	-4,00	<0,05	0,08	0,07
H2	Régulation émotionnelle	-0,42	-5,80	<0,01	0,18	0,17

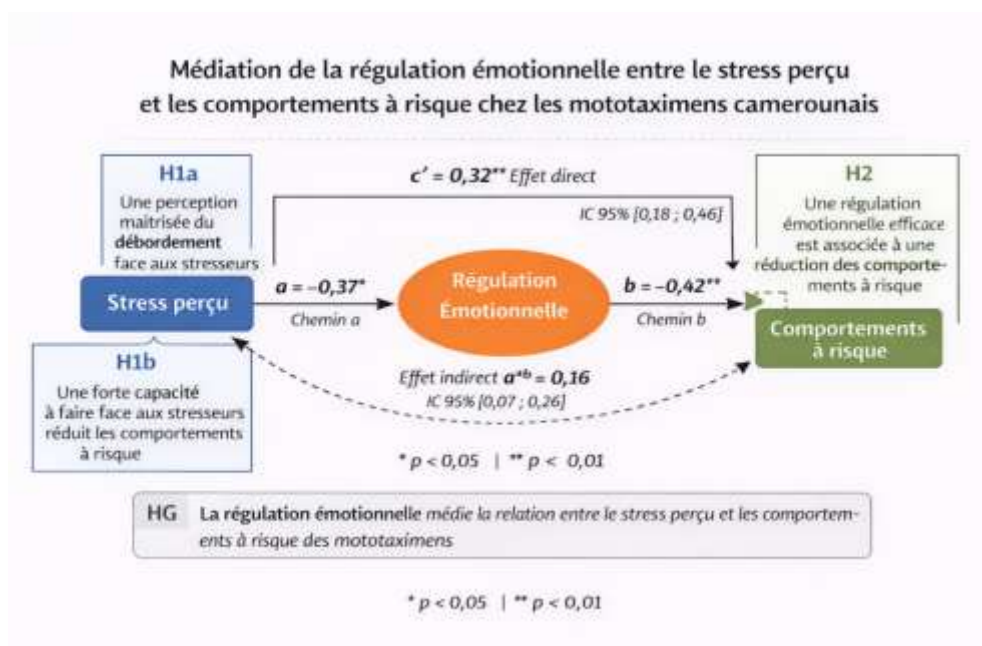
Les analyses de régression ont été réalisées pour évaluer l'influence du stress perçu et de la régulation émotionnelle sur les comportements à risque des mototaximens. Les résultats montrent que la perception du débordement est un prédicteur positif significatif ($\beta = 0,46$, $p < 0,01$), expliquant 21 % de la variance : plus les conducteurs se sentent débordés, plus ils adoptent des comportements dangereux. À l'inverse, la perception d'une capacité à faire face au stress exerce un effet protecteur ($\beta = -0,28$, $p < 0,05$), expliquant 8 % de la variance, ce qui signifie que les conducteurs mieux préparés prennent moins de risques. Enfin, la régulation émotionnelle réduit aussi les comportements à risque ($\beta = -0,42$, $p < 0,01$), avec 18 % de variance expliquée, soulignant l'importance de savoir gérer ses émotions pour rouler plus prudemment.

Tableau 4 : Analyse de médiation par bootstrap (PROCESS – Model 4)

Effet	Chemin	Coefficient (B)	SE	IC 95 % Bootstrap
Effet a	Stress perçu → Régulation émotionnelle	-0,37	0,074	[-0,52 ; -0,22]
Effet b	Régulation émotionnelle → Comportements à risque	-0,42	0,072	[-0,56 ; -0,28]
Effet direct (c')	Stress perçu → Comportements à risque (contrôle RE)	0,32	0,071	[0,18 ; 0,46]
Effet indirect (a × b)	Stress perçu → Régulation émotionnelle → Comportements à risque	0,16	0,048	[0,07 ; 0,26]
Effet total (c)	Stress perçu → Comportements à risque	0,48	0,067	[0,35 ; 0,61]

Les résultats soutiennent H1, selon laquelle une régulation émotionnelle efficace est associée à une réduction des comportements à risque. En effet, l'effet b montre que la régulation émotionnelle est négativement et significativement liée aux comportements à risque ($B = -0,42$), indiquant que les mototaximens qui gèrent mieux leurs émotions adoptent moins de conduites dangereuses. Les résultats confirment également H2, en montrant que le stress perçu est lié à une diminution de la régulation émotionnelle (effet a : $B = -0,37$), ce qui signifie qu'un niveau élevé de stress affaiblit la capacité des conducteurs à réguler efficacement leurs émotions. Enfin, l'ensemble des effets observés valide l'hypothèse générale (HG) : la régulation émotionnelle médie la relation entre le stress perçu et les comportements à risque. Cette médiation est partielle, comme l'indique l'effet indirect significatif ($B = 0,16$; IC 95 % [0,07 ; 0,26]) et le maintien d'un effet direct du stress sur les comportements à risque ($c' = 0,32$). Ainsi, comme l'illustre le schéma ci-dessous, une meilleure régulation émotionnelle atténue l'impact du stress perçu sur les comportements à risque chez les mototaximens camerounais.

Figure 1 : Médiation de la régulation émotionnelle entre stress perçu et comportements à risque



Source : D. Makouam & P. Mengoua, 2026

3. Discussion

L'objectif de cette étude était d'analyser le rôle médiateur de la régulation émotionnelle dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque chez les mototaximens camerounais. Les résultats indiquent que les facteurs sociodémographiques influencent significativement ces comportements. Tous les participants étaient des hommes, ce qui reflète la forte masculinisation du secteur et la tendance masculine à adopter davantage de conduites à risque (P. Guého, 2015). Les jeunes adultes de 25 à 35 ans présentaient les niveaux les plus élevés de comportements dangereux, confirmant que cette tranche d'âge surestime souvent ses capacités et valorise socialement la témérité (D. Reason et al., 1990 ; H. Ngah Essomba, 2017). En revanche, un niveau d'instruction supérieur et plus de sept ans d'expérience professionnelle apparaissent comme des facteurs protecteurs, favorisant une meilleure perception des risques et l'adoption de stratégies de conduite prudentes (P. Kouabenan, 2012 ; J. Delhomme, 1991). Le statut matrimonial semble également limiter les comportements dangereux, soulignant l'influence de l'engagement social et des responsabilités familiales sur la sécurité (E. Mvessomba et al., 2017). Enfin, l'absence de permis et le non-port du casque augmentent le risque, corroborant les recommandations de l'OMS concernant la formation et l'équipement des conducteurs (OMS, 2015).

La prise de risque sur la route ne s'explique pas seulement par l'âge, le sexe ou le niveau d'études ; elle résulte d'un mélange complexe de stress, de capacités à gérer ses émotions et des

conditions de travail. Cela montre qu'il est essentiel de mettre en place des actions qui aident les conducteurs à mieux gérer leur stress et leurs émotions pour conduire plus prudemment. L'objectif de cette étude était d'examiner le rôle médiateur de la régulation émotionnelle dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque chez les mototaximens camerounais. Les résultats obtenus permettent de discuter les hypothèses formulées et d'éclairer les mécanismes psychologiques impliqués dans l'adoption de conduites dangereuses dans ce contexte professionnel spécifique.

Concernant l'hypothèse H1, selon laquelle une régulation émotionnelle efficace est associée à une réduction des comportements à risque chez les mototaximens, les résultats apportent un soutien empirique global. Plus précisément, l'hypothèse H1b, qui postulait qu'une perception maîtrisée du débordement face aux stressors est liée à moins de comportements à risque, est confirmée. Les analyses révèlent qu'une perception élevée du débordement est fortement associée à l'augmentation des comportements dangereux ($\beta = 0,46$; $p < 0,01$), expliquant 21 % de la variance observée. Ce résultat souligne que lorsque les mototaximens perçoivent les exigences professionnelles comme dépassant leurs ressources personnelles, ils adoptent davantage des conduites compensatoires susceptibles d'augmenter le danger routier.

Cette observation s'inscrit dans la perspective du modèle transactionnel du stress, selon lequel la réponse au stress dépend principalement de l'évaluation cognitive que l'individu fait de la situation et des ressources dont il dispose pour y faire face (R. Lazarus et S. Folkman, 1984). Dans le contexte camerounais, les contraintes économiques quotidiennes, notamment l'obligation de générer un revenu minimal pour couvrir les charges journalières, renforcent ce sentiment de surcharge psychologique. Les travaux portant sur la mobilité professionnelle informelle montrent que cette pression économique conduit fréquemment les conducteurs à privilégier la rapidité au détriment de la sécurité (G. Atcha et E. Mvessomba, 2023).

Par ailleurs, l'hypothèse H1a, qui stipulait qu'une forte capacité à faire face aux stressors réduit les comportements à risque, est également confirmée. Les résultats montrent une relation négative significative entre la capacité d'adaptation au stress et les conduites dangereuses ($\beta = -0,28$; $p < 0,05$). Cette relation indique que les mototaximens disposant de meilleures ressources d'adaptation adoptent davantage des comportements prudents. Toutefois, la taille d'effet plus modérée suggère que les ressources individuelles ne suffisent pas à neutraliser totalement l'impact des contraintes professionnelles. Cette observation rejoint la théorie du stress professionnel selon laquelle le stress apparaît lorsqu'il existe un déséquilibre entre les exigences du travail et le contrôle perçu sur l'activité (R. Karasek et T. Theorell, 1990). Chez

les mototaximens, la faible régulation institutionnelle du secteur et l'instabilité économique contribuent à renforcer cette situation de déséquilibre (C. Kalieu, 2016).

S'agissant de l'hypothèse H2, selon laquelle les mototaximens mobilisant des stratégies de régulation émotionnelle adaptées présentent moins de comportements à risque, les résultats confirment cette prédiction. La relation négative observée entre la régulation émotionnelle globale et les comportements dangereux ($\beta = -0,42$; $p < 0,01$) indique que les conducteurs capables de gérer efficacement leurs émotions sont moins enclins à adopter des conduites imprudentes. Ce résultat peut être interprété à la lumière de la Théorie de la Motivation à la Protection, selon laquelle l'adoption de comportements protecteurs dépend de la perception du danger et du sentiment d'efficacité personnelle (R. Rogers, 1983). Une régulation émotionnelle efficace favorise une analyse plus rationnelle des situations stressantes et renforce la conviction de pouvoir y faire face.

Ces résultats s'inscrivent également dans la Théorie du Comportement Planifié, qui souligne que l'intention comportementale dépend du contrôle perçu et des attitudes envers le comportement (I. Ajzen, 1991). La régulation émotionnelle peut influencer ces processus en réduisant l'impulsivité et en favorisant une prise de décision plus réfléchie. Néanmoins, certains travaux montrent que certaines stratégies de régulation émotionnelle, comme la suppression expressive, peuvent mobiliser des ressources cognitives importantes et réduire l'attention lors de la conduite, augmentant ainsi le risque d'accident (C. Havârneanu et al., 2018). Ainsi, l'effet protecteur observé pourrait être principalement attribué à des stratégies plus adaptatives, telles que la réévaluation cognitive (J. Gross et O. John, 2003 : p. 349).

Enfin, l'hypothèse générale postulant un rôle médiateur de la régulation émotionnelle dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque est confirmée. L'effet indirect observé ($a*b = 0,16$; IC 95 % [0,07 ; 0,26]) indique que le stress perçu influence les comportements dangereux en altérant les capacités de régulation émotionnelle. Le chemin a montre que l'augmentation du stress est associée à une diminution des capacités de régulation émotionnelle ($\beta = -0,37$), tandis que le chemin b indique que cette diminution favorise l'adoption de comportements à risque ($\beta = -0,42$). Ce mécanisme confirme que le stress agit à la fois de manière directe et indirecte sur les comportements, en fragilisant les ressources psychologiques nécessaires à la gestion des situations critiques. Cette interprétation rejoint les analyses issues de la psychologie du risque, selon lesquelles les contraintes objectives peuvent se transformer en réponses comportementales inadaptées par l'intermédiaire de mécanismes émotionnels (E. Mvessomba, 2015).

Toutefois, la persistance d'un effet direct significatif du stress sur les comportements à risque après l'introduction du médiateur ($c' = 0,32$) indique que la médiation est partielle. Ce résultat suggère que d'autres facteurs interviennent dans cette relation, notamment les normes sociales professionnelles et les contraintes économiques. Plusieurs travaux montrent que les normes informelles du groupe professionnel peuvent légitimer certaines infractions routières et maintenir les comportements dangereux (H. Ngah Essomba, 2017). Dans l'ensemble, ces résultats confirment que la régulation émotionnelle constitue un mécanisme explicatif central dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque chez les mototaximens camerounais, tout en soulignant la nécessité d'une approche intégrée prenant en compte les facteurs individuels et structurels.

Conclusion

L'objectif de cette recherche était d'examiner le rôle médiateur de la régulation émotionnelle dans la relation entre le stress perçu et les comportements à risque chez les mototaximens camerounais. Les résultats montrent que des contraintes professionnelles élevées augmentent la probabilité d'adopter des conduites dangereuses, à la fois directement et indirectement, en affaiblissant les capacités de régulation émotionnelle. L'analyse réalisée auprès de 184 mototaximens de Yaoundé 1er et de SOA indique une médiation partielle de la régulation émotionnelle, confirmant que la fragilisation des processus émotionnels favorise des décisions risquées sur la route. Ces observations soulignent l'importance d'intégrer la santé mentale dans les stratégies de prévention de la sécurité routière, en combinant des interventions psychosociales visant à renforcer la réévaluation cognitive et d'autres stratégies adaptatives de régulation émotionnelle (Gross, 2002 ; Shapero, Mezulis & Alloy, 2016), avec des mesures structurelles améliorant les conditions de travail des conducteurs. Cependant, certaines limites doivent être prises en compte : le devis transversal ne permet pas d'établir des relations causales, et l'étude reste circonscrite à un contexte géographique précis. Des recherches futures pourraient adopter des approches longitudinales et qualitatives pour mieux saisir les expériences subjectives du stress et les pratiques de régulation émotionnelle, ainsi que des études interventionnelles pour tester l'efficacité de programmes de prévention inspirés de bonnes pratiques internationales, en intégrant notamment le soutien social et les normes de groupe (Muni et al., 2019 ; Tuan & Mateo-Babiano, 2013). En somme, ce travail met en évidence la nécessité de considérer simultanément les dimensions psychologiques et environnementales pour prévenir les comportements à risque chez les mototaximens et

constitue une base solide pour orienter des politiques publiques et des actions de formation ciblées.

Références bibliographiques

ADÈS Jean, LEJOYEUX Michel, TASSAIN Valérie, 1994, « Sémiologie des conduites de risque », *Encyclopédie médico-chirurgicale, Psychiatrie*, 37-210-A-10.

AJZEN Icek, 1985, *From intentions to actions: A theory of planned behavior*, In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action control: From cognition to behavior*, Springer-Verlag.

ATCHA Georges, MVESSOMBA Adrien Edouard, 2023, « Adapting the Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) to the Cameroonian context », *International Multilingual Journal of Science and Technology*, 8(3), p.1-15.

BANDURA Albert, 1997, *Self-efficacy: The exercise of control*, W. H. Freeman and Company.

BARBOSA T., SILVA R., PEREIRA L., 2014, « Road safety and risk behaviors among motorcycle taxi drivers in Northeast Brazil », *Accident Analysis & Prevention*, 70, p.34-40.

BATISTONI Samila Sather Tavares, NERI Anita Liberalesso, CUPERTINO Ana Paula Fabrino Bretas, 2013, « Validade da escala de regulação emocional (ERQ) em idosos brasileiros », *Psicologia: Reflexão et Crítica*, 26(1), p.10-18.

CADET Bernard, 2006, « Percevoir et évaluer les risques », In D. R. KOUABENAN, B. CADET, D. HERMAND, M. T. MUNOZ SASTRE (Eds.), *Psychologie du risque : identifier, évaluer, prévenir*, De Boeck Supérieur, p.35-60.

CHEN Chih-Fu, 2023, « Investigating the effects of work stress on distracted and risky driving among food delivery motorcyclists », *Safety and Health at Work*, 14(2), p.207-214.

COHEN Sheldon, KAMARCK Tom, MERMELSTEIN Robin, 1983, « A global measure of perceived stress », *Journal of Health and Social Behavior*, 24(4), p.385-396.

DELHOMME Patricia, 1991, « Comparing one's driving with others': Assessment of abilities and frequency of offences », *Accident Analysis & Prevention*, 23(6), p.493-508.

DJOSSOU G. N., 2024, « Analyse des risques et des déterminants du choix de l'activité de taxi-moto à Cotonou (Bénin) », *Revue de Gestion et d'Économie*, 12(1), p.45-62.

GISCARD Pierre-Henri, 1967, « Conduite automobile et sécurité, deuxième partie », *Cahiers d'études de l'ONSER*, 15, p.75-145.

- GONZÁLEZ-PONCE Beatriz M., CARMONA-MÁRQUEZ Juan, PILATTI Angelina, DÍAZ-BATANERO Carmen, FERNÁNDEZ-CALDERÓN Francisco, 2024, « Protection motivation theory as an explanatory model of the intention to use behavioral protective strategies against alcohol consumption habits in young adults », *Accident Analysis & Prevention*, 208, Article 107797.
- GRATZ Kim L., TULL Matthew T., 2022, « The role of emotion regulation in psychological functioning: Implications for interventions », In J. J. GROSS (Ed.), *Handbook of emotion regulation*, 3rd ed., Guilford Press, p.43-62.
- GROSS James J., 1998, « The emerging field of emotion regulation: An integrative review », *Review of General Psychology*, 2(3), p.271-299.
- GROSS James J., 2001, « Emotion regulation in adulthood: Timing is everything », *Current Directions in Psychological Science*, 10(6), p.214-219.
- GROSS James J., 2002, *Emotion regulation: Affective, cognitive, and social consequences*, Guilford Press.
- GROSS James J., JOHN Oliver P., 2003, « Individual differences in two emotion regulation processes: Implications for affect, relationships, and well-being », *Journal of Personality and Social Psychology*, 85(2), p.348-362.
- GUÉHO L., 2015, *Approche psychosociale des effets de l'identité sexuée sur les comportements à risque déclarés au volant et dans différents domaines chez les jeunes conducteurs*, Thèse de doctorat, Aix-Marseille Université.
- HAVÂRNEANU Cornel E., MAIREAN Cornelia, POPUSOI Simona A., 2018, « Workplace stress as a predictor of risky driving behavior among taxi drivers », *Safety Science*, 111, p.104-112.
- KALIEU Christian, 2016, *Surgissement, prolifération et intégration de motos-taxis dans les villes camerounaises : les exemples de Douala et Bafoussam*, Thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale.
- KARASEK Robert A., THEORELL Töres, 1990, *Healthy work: Stress, productivity, and the reconstruction of working life*, Basic Books.
- KOUABENAN Dongo Rémi, 1998, « Beliefs and the perception of risks and accidents », *Risk Analysis*, 18(3), p.243-252.

KOUABENAN Dongo Rémi, 2012, « Décision, perception du risque et sécurité », In J.-L. BERNAUD, C. LEMOINE (Eds.), *Traité de psychologie du travail et des organisations*, Dunod, p. 281-322.

LAZARUS Richard S., FOLKMAN Susan, 1984, *Stress, appraisal, and coping*, Springer Publishing Company.

MVESSOMBA Adrien Edouard, 2015, *Pour une psychologie de la santé*, L'Harmattan.

MUNI Kennedy, KOBUSINGYE Olive, MOCK Charlie, HUGHES James P., HURVITZ Philip M., GUTHRIE Brandon, 2019, « The motorcycle taxi programme is associated with reduced risk of road traffic crash among motorcycle taxi drivers in Kampala », *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 26(3), p.294-301.

MVESSOMBA Adrien Edouard, NGAH ESSOMBA Hélène Chantal, VIGTO P. C., 2017, *La prise de risque routier au Cameroun*, L'Harmattan.

NGAH ESSOMBA Hélène Chantal, 2017, *Culture, croyances et prise de risque chez les jeunes utilisateurs vulnérables de la route français et camerounais*, Thèse de doctorat, Université Paris 8.

NGAH ESSOMBA Hélène Chantal, CESTAC Julien, MVESSOMBA Adrien Edouard, MBÉDÉ R., DELHOMME Patricia, 2022, « Prise de risques, culte, valeurs mentales et croyances : comparaison Cameroun–France », *International Journal of Psychology, Research and Review*, 5(1), p.68-101.

NGUYEN-PHUOC D. Q., DE GRUYTER C., NGUYEN H. A., NGUYEN T., SU D. N., 2020, « Risky behaviours associated with traffic crashes among app-based motorcycle taxi drivers in Vietnam », *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 70, 249–259.

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, 2015, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, OMS.

REASON James, MANSTEAD Antony, STRADLING Stephen, BAXTER J., CAMPBELL K., 1990, « Errors and violations on the roads: A real distinction? », *Ergonomics*, 33(10-11), p.1315-1332.

ROGERS Ronald W., 1983, « Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of protection motivation », In J. T. CACIOPPO, R. E. PETTY (Eds.), *Social psychophysiology: A sourcebook*, Guilford Press, p.153-176.

SHAPERO Benjamin G., MEZULIS Amy H., ALLOY Lauren B., 2016, « Cognitive reappraisal as a protective factor for depression », *Cognition and Emotion*, 30(5), p.1029-1040.



SOMORAY Klaire, WHITE Katherine M., WATSON Barry, LEWIS Ioni, 2024, « Predicting risky driving behaviour using the theory of planned behaviour: A meta-analysis », *Accident Analysis & Prevention*, 208, Article 107797.

TUAN L. A., MATEO-BABIANO I., 2013, « Motorcycle taxis in developing cities: Implications for road safety and urban mobility », *Transport Policy*, 30, p.1-9.

USECHE Sergio A., ALONSO Francisco, CENDALES Boris, 2023, « Are subjective outcomes a “missing link” between driving stress and risky driving behaviors of commuters? Assessing the case of a LMIC », *Safety Science*, 158, 105971.