

M.E.S., Numéro 134, Vol. 2, mai – juin 2024

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

N°ISSN (en ligne) : 2790-3109

N°ISSN (impr.) : 2790-3095

Mis en ligne : le 25 juin 2024



Revue Internationale des Dynamiques Sociales

Mouvements et Enjeux Sociaux

Kinshasa, mai - juin 2024

PERCEPTION SUR LES RISQUES DES ACCIDENTS ROUTIERS PAR LES CONDUCTEURS DE 2-3 ROUES A KINSHASA

par

Franck KANIONGA
Willy MUPOTE EYUS

(Tous) Chefs de travaux, Faculté de Psychologie

Résumé

L'étude se propose de démontrer que la prise en compte des variables sociodémographiques est nécessaire dans la compréhension et dans la saisie du rôle dans la construction des biais sociocognitifs, notamment, dans l'entendement de cet optimisme irréaliste que manifestent au quotidien, conducteurs de 2 – 3 roues qui ont tendance à croire qu'ils ont plus de chance de connaître des événements positifs et moins de chances d'expérimenter des événements négatifs moins que les autres. Une telle perception impacte dangereusement le comportement sécuritaire des conducteurs de 2-3 roues à Kinshasa.

Mots-clés : Perception du risque, accident, biais sociocognitif d'optimisme irréaliste, variables sociodémographiques

Abstract

The study aims to demonstrate that taking sociodemographic variables into account is necessary in understanding and grasping the role in the construction of sociocognitive biases, in particular, in the understanding of this unrealistic optimism that the drivers of 2 – 3 wheelers who tend to believe that they are more likely to experience positive events and less likely to experience negative events less than others. Such a perception dangerously impacts the safety behavior of 2-3 wheel drivers in Kinshasa.

Keywords : Perception of risk, accidents, unrealistic optimism bias, sociodemographic variables

INTRODUCTION

La République Démocratique du Congo fait face depuis son indépendance à des crises interminables qui engendrent dans le vécu quotidien des Congolais des conséquences sans nombre au plan socio-économique avec en ligne de mire, la précarité de la vie, le chômage, la corruption généralisée, ainsi que dans la marche des institutions. C'est cette situation de précarité qui, à un moment donné, a conduit à l'arrêt des investissements en faveur des services sociaux de base (éducation, agriculture, santé, routes et voies de communication, création des emplois et de richesse) (Muamba, 2007). Cela fait que nous faisons face à des inégalités au sein de la population en termes d'orientation et de distribution des investissements entre le milieu urbain et le milieu rural. Ces inégalités ont pour fondement l'exode rural qui se vit depuis les années 1970 et qui a pris de l'envol surtout vers les années 1990 et qui ont connu une nette intensité à partir de l'année 2000 jusqu'à ce jour.

De notre point de vue, nous continuons de penser que c'est cette exacerbation de l'exode rural au départ des années 2000 qui a fait que le chômage ait pris de l'ampleur qu'on connaît en milieux urbains, notamment, parmi les jeunes qui, à Kinshasa, est venu renforcer d'autres facteurs sur fond d'une pauvreté généralisée dans les ménages. Ne sachant à quel saint se vouer, cette jeunesse a résolu de s'investir dans le secteur du transport urbain par l'introduction des motos et des tricycles à Kinshasa (Smith, 2017).

I. PROBLEMATIQUE

Le phénomène des motos voit le jour à Kinshasa vers 2008 (ANIPTMC, 2023, Lelo, 2014). Avec un effectif de 11.168 motos au départ, entre 2008 à 2011 ce nombre passe de 24.310 motos en 2014 à plus ou moins 102.975 motos entre 2020 à 2021 (ANIPTMC, 2023). L'émergence de la moto à Kinshasa a certainement contribué à la solution relative à l'insuffisance de moyens de transport, tout en facilitant la fluidité de circulation routière et l'accessibilité à des coins les plus reculés de la capitale congolaise. Bien plus, le recours à la moto a conduit à la création des emplois connexes absorbant ainsi un grand nombre de jeunes chômeurs. Toutefois, en dépit des avantages qu'elles offrent, les conducteurs de ces engins à 2 et/ou à 3 roues exposent la vie des piétons comme celle de leurs clients aux risques des accidents routiers.

En effet, la conduite des engins motorisés à 2 et/ou 3roues, à Kinshasa met en évidence l'adoption des comportements à risque tels que: le dépassement intempestif, l'excès de vitesse, le non-respect du code de la route et de ses corollaires obligés, le non port de casque de protection, la consommation de l'alcool et des stupéfiants. Ces comportements seraient tributaires du manque d'encadrement et de formation conformément aux prescrits légaux (code de la route). Dès lors, le manque de connaissances théoriques ainsi que le manque d'encadrement dont ces motocyclistes font montre engendrent des conséquences innombrables dont, des traumatismes subis, des dépenses financières engagées de suite d'un accident, des

dommages matériels et des pertes en vie humaine.

Tieffi et alii (2017) relèvent que les agents de police routière se fondent essentiellement sur des aspects techniques pour expliquer les accidents routiers oubliant souvent que les risques pris par les conducteurs sont souvent à la base de la majeure partie des accidents et autres conséquences collatérales.

Deux causes sont à la base des accidents routiers. Il s'agit des causes liées à la technique défectueuse de l'engin et des causes relatives aux comportements humains (Tieffi et alii, 2017, Charbit C,1997). Ces dernières sont celles qui interpellent leur attention. Car, pour expliquer les accidents routiers, Kouabenan (2007), Tieffi et compagnie suggèrent d'orienter les recherches vers le comportement humain, à savoir les facteurs cognitifs. Les déterminants humains sont essentiels pour comprendre la perception du risque des accidents routiers. Cette perception a de l'influence sur le comportement qu'affiche dans l'exercice de leur fonction, les conducteurs routiers des motos et des tricycles sur la route (Kobayashi, 1994).

S'agissant des études qui portent sur la perception du risque, elles se basent, entre autres, sur les effets produits par des variables sociodémographiques, sur les biais sociocognitifs et sur ses implications sur les comportements de sécurité chez les conducteurs (Belhaj, 2010, Ghazali, 2016, Ilunga, 2019). Ces études s'intéressent particulièrement sur les conducteurs des autobus, des camions, etc. Cependant, les recherches qui portent sur les conducteurs 2-3 roues, à Kinshasa sont rares. Or, le nombre des conducteurs de 2-3 roues, tout en devenant très nombreux ont sensiblement fait accroître parallèlement le nombre d'accidents au quotidien à Kinshasa où les accidents routiers sont devenus un phénomène de santé publique.

Par le biais, il faut entendre une déformation systématique d'une information ou celle d'une erreur d'interprétation. Les biais habituellement observés dans la perception du risque sont : le biais de surconfiance, l'optimisme irréaliste, l'optimisme comparatif, l'illusion de contrôle et l'illusion d'invulnérabilité. Ceux-ci sont des illusions positives parce qu'ils véhiculent une vision positive de soi et conduisent généralement à une sous-évaluation des risques pour soi (Kouabenan, 2006d). Nous nous sommes intéressés au biais d'optimisme irréaliste pour la présente étude. Ce dernier est une tendance à croire qu'on a plus de chances de vivre des événements positifs et moins de chances de vivre des événements négatifs que ses semblables (Kouabenan, 2007).

Un tel constat nous a conduit aux questions suivantes:

- la perception du risque des accidents routiers ne serait-elle pas tributaire du biais d'optimisme irréaliste chez les conducteurs ?
- les variables sociodémographiques (âge, niveau d'études, temps d'apprentissage, ancienneté, nombre d'accidents connus, et province d'origine) auraient-elles une influence sur le biais d'optimisme irréaliste chez les conducteurs ?
- le biais d'optimisme irréaliste impacterait-il négativement et/ou positivement sur les comportements routiers des conducteurs ?

A ces questions, nous formulons les hypothèses suivantes:

- les conducteurs de 2-3roues ont une perception contrastée de risques et des accidents de route dont ils sont eux-mêmes et leurs clients victimes pendant leur conduite. Pour eux, les facteurs exogènes sont principalement épinglés comme étant à la base du risque des accidents routiers.
- les variables sociodémographiques (âge, niveau d'études, temps d'apprentissage, ancienneté, nombre d'accidents connus, et province d'origine) influenceraient le biais d'optimisme irréaliste observé chez les conducteurs.
- le biais sociocognitif d'optimisme irréaliste impacterait négativement la perception du risque des accidents.

II. METHODOLOGIE

2.1. Population et échantillon

La population d'enquête est constituée des conducteurs de 2-3 roues de la Ville de Kinshasa. L'échantillon comprend 122 participants travaillant à Lemba et à Ngaba. Ils se répartissent selon les variables sociodémographiques comme suit: âge : 55,7% se situent dans la tranche de 32ans et plus, suivi de 32,8% entre 25-31 ans, 11,5% sont âgés de 18-23ans. Pour le niveau d'études: 50% sont diplômés d'Etat, suivi de 33,6% de niveau universitaire (gradués ou licenciés) et de 16,4% n'ayant pas de niveau d'études. Pour la variable temps d'apprentissage: 54,1% des participants ont passé 1jour à une semaine d'apprentissage, 44,3% des participants avec 2-3 semaines d'apprentissage et, enfin, 1,6% avec 1 mois et plus d'apprentissage. Pour l'ancienneté: 41,8% des participants ont une expérience de 8 ans et plus d'ancienneté, 39,3% avec 1mois-3ans d'ancienneté, 18,9% avec 4-7ans d'ancienneté. Pour le nombre d'accidents connus, 40,2% des

participants ont connus 3-5 accidents, 28,7% entre 0-3 accidents connus, 11,5% plus 15 accidents. Enfin, pour la province d'origine, 54% des participants du Bandundu, suivis de 44% sont ressortissants du Kasai.

2.2. Instrument et son administration

Nous avons utilisé l'échelle d'optimisme irréaliste, l'une des échelles utilisées en matière de perception du risque des accidents routiers. Elaborée par Schier et alii.(1985) et utilisée par Salami (2013) et Ilunga (2019). Elle est constituée de 9 items. Pour une meilleure compréhension de cet instrument, les items étaient en français, mais nous les avons traduits en lingala compte tenu de la mobilité des conducteurs de motos, nous avons procédé par l'administration directe et individuelle de notre questionnaire. Pour le traitement des données, le logiciel SPSS version 21.0 a servi pour cette cause.

III. PRESENTATION, ANALYSE ET INTERPRETATION DES RESULTATS

3.1. Etude de l'homogénéité de l'échelle

Le test d'alpha de Cronbach a donné lieu aux résultats suivants.

Tableau n°1: Etude de l'homogénéité de l'échelle

Echelles	Alpha de Cronbach	Alpha de Cronbach basé sur des éléments standardisés	Nombre d'éléments
Optimisme irréaliste	,709	,731	9

Nous observons que la valeur de l'indice alpha de Cronbach pour l'échelle d'optimisme irréaliste est de ,709 dépassant le seuil minimum requis de 0,70, largement accepté par la communauté scientifique. Par conséquent, nous estimons que cette échelle a une cohérence interne satisfaisante.

3.2. Résultats de l'analyse de variance entre les variables sociodémographiques et les dimensions du biais d'optimisme irréaliste

A travers ce point, nous procédons à la présentation des résultats obtenus concernant le biais d'optimisme irréaliste, en recourant au test d'analyse de variance pour savoir s'il existe un lien entre eux et les différentes variables sociodémographiques.

3.2.1. Résultats de l'analyse de la variance entre les variables et la dimension « risque de causer un accident routier ».

L'analyse donne les résultats ci-après, par variable sociodémographique : âge: $f(,954)=,435$ $p<.05$; niveaux d'études: $f(,774)=,544$ $p<.05$; ancienneté: $f(2,118)=,083$ $p<.05$; nombre d'accidents connus : $f(,643)=,633$ $p<.05$; et province d'origine: $f(1,588)=,182$ $p<.05$. Nous constatons les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. Ainsi, il n'y a pas d'influence des variables sociodémographiques sur le biais d'optimisme irréaliste. En revanche, la manipulation de la variable temps d'apprentissage donne ces résultats: $f(2,538)=,044$ $p<.05$. La signification asymptotique étant inférieure à .05, il y a une relation entre l'échelle d'optimisme irréaliste et la variable temps d'apprentissage. En d'autres termes, cette variable exerce de l'influence sur la dimension « risque de causer un accident routier » de l'optimisme irréaliste.

3.2.2. Résultats de l'analyse de la variance entre les variables et la dimension « implication dans un accident routier ».

Pour cette dimension, nous avons obtenu les résultats suivants, par variable sociodémographique : Age: $f(,234)=,919$ $p<.05$; niveau d'études: $f(1,092)=,364$ $p<.05$; ancienneté : $f(,595)=,667$ $p<.05$; nombre d'accidents connus : $f(1,873)=,120$ $p<.05$ et province d'origine : $f(1,172)=,327$ $p<.05$. Toutes les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. Ainsi, il n'y a pas d'influence des variables sociodémographiques y afférentes sur le biais d'optimisme irréaliste concernant cette dimension. En revanche, les résultats de la variable temps d'apprentissage sont: $f(3,995)=,004$ $p<.05$. Cette signification étant inférieure à .05, il y a une relation entre la dimension « implication dans un accident routier » et la variable temps d'apprentissage. En d'autres termes, cette variable est opérante.

3.2.3. Résultats de l'analyse de la variance entre les variables et la dimension « grave blessure lors d'un accident ».

L'analyse donne les résultats ci-après, par variable sociodémographique : âge: $f(,532)=,712$ $p<.05$; niveau d'études: $f(1,176)=,325$ $p<.05$; ancienneté : $f(1,573)=,186$ $p<.05$, nombre d'accidents connus: $f(1,443)=,224$ $p<.05$ et province d'origine: $f(,839)=,503$ $p<.05$. Toutes les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. Ainsi, il n'y a pas d'influence des variables sociodémographiques sur cette dimension. Cependant, pour le temps d'apprentissage, les résultats obtenus sont: $f(2,607)=,039$ $p<.05$. Cette

signification asymptotique étant inférieure à .05, il existe une relation entre l'échelle d'optimisme irréaliste et la variable temps d'apprentissage. Celle-ci influe sur la dimension du biais d'optimisme irréaliste.

3.2.4. Résultats de l'analyse de la variance entre les variables et la dimension «endommager la moto lors d'un accident».

L'analyse livre les résultats suivants, par variable sociodémographique : âge: $f(1,431)=,228$ $p<.05$; niveau d'études : $f(,981)=,421$ $p<.05$; ancienneté: $f(1,448)=,223$ $p<.05$; nombre d'accidents connus : $f(,561)=,692$ $p<.05$, temps d'apprentissage: $f(1,305)=,272$ $p<.05$ et province d'origine : $f(,818)=,516$ $p<.05$. Nous constatons que toutes les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. Ainsi, il n'y a pas d'influence des variables sociodémographiques contrôlées sur la dimension.

3.2.5. Résultats de l'analyse de la variance entre les variables et la dimension «léger frôlement d'un piéton».

Il ressort de l'analyse les résultats suivants, par variable sociodémographique: âge: $f(,663)=,619$ $p<.05$; niveau d'études: $f(,503)=,734$ $p<.05$; ancienneté: $f(,309)=,871$ $p<.05$; nombre d'accidents connus : $f(,346)=,846$ $p<.05$; temps d'apprentissage : $f(1,946)=,107$ $p<.05$ et province d'origine : $f(2,175)=,076$ $p<.05$. Toutes les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. D'où, il n'y a pas d'influence des variables sociodémographiques sur la dimension «léger frôlement d'un piéton» du biais d'optimisme irréaliste chez les participants.

3.2.6. Résultats de l'analyse de variance entre les variables et la dimension «renverser un piéton à cause de la perte du contrôle de la moto».

L'analyse donne les résultats suivants, par variable sociodémographique : âge: $f(,949)=,438$ $p<.05$; niveau d'études : $f(,131)=,971$ $p<.05$; ancienneté: $f(,086)=,987$ $p<.05$; nombre d'accidents connus : $f(,941)=,443$ $p<.05$; temps d'apprentissage: $f(1,700)=,155$ $p<.05$ et province d'origine : $f(,285)=,888$ $p<.05$. Nous observons que toutes les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. Ainsi, il n'y a pas d'influence des variables sociodémographiques sur la dimension «renverser un piéton à cause de la perte du contrôle de la moto» du biais d'optimisme irréaliste.

3.2.7. Résultats de l'analyse de la variance entre les variables et la dimension «optimisme dans la conduite de la moto».

L'analyse indique les résultats ci-après, par variable sociodémographique : âge: $f(,325)=,861$ $p<.05$; niveau d'études : $f(,173)=,952$ $p<.05$; ancienneté: $f(,565)=,688$ $p<.05$; nombre d'accidents connus : $f(2,370)=,056$ $p<.05$ et province d'origine : $f(,847)=,498$ $p<.05$. Les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. Il n'y a pas d'influence des variables sociodémographiques susmentionnées sur la dimension «optimisme dans la conduite de la moto» du biais d'optimisme irréaliste. Cependant, la variable temps d'apprentissage influe sur cette dimension. En effet après contrôle, la signification asymptotique est inférieure à .05.

3.2.8. Résultats de l'analyse de la variance entre les variables et la dimension «éviter d'accidents grâce aux révisions mécaniques régulières».

Concernant la dimension «éviter d'accidents grâce aux révisions mécaniques régulières» du biais d'optimisme irréaliste, les résultats suivants sont obtenus, par variable sociodémographique : âge: $f(,710)=,587$ $p<.05$; ancienneté: $f(1,558)=,190$ $p<.05$; nombre d'accidents connus: $f(,798)=,529$ $p<.05$; temps d'apprentissage : $f(,749)=,561$ $p<.05$ et province d'origine : $f(1,648)=,167$ $p<.05$. Nous constatons que les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. Ainsi, aucune variable sociodémographique susmentionnée n'influe sur cette la dimension du biais d'optimisme irréaliste. Mais, après le contrôle de la variable niveau d'études, les résultats suivants sont enregistrés: $f(3,026)=,020$ $p<.05$. Cette signification asymptotique étant inférieure à .05, on peut dire qu'il y a une relation entre l'échelle d'optimisme irréaliste et le niveau d'études. Autrement dit, cette dimension subit l'influence de ce dernier.

3.2.9. Résultats de l'analyse de la variance entre les variables et la dimension «éviter d'accidents par la maîtrise des risques routiers».

L'analyse réalisée donne les résultats relatifs aux variables sociodémographiques: âge: $f(,418)=,795$ $p<.05$; niveau d'études: $f(1,637)=,170$ $p<.05$; ancienneté: $f(1,169)=,328$ $p<.05$; nombre d'accidents connus: $f(,042)=,997$ $p<.05$; temps d'apprentissage: $f(,867)=,486$ $p<.05$ et province d'origine: $f(,309)=,872$ $p<.05$. Nous constatons que toutes les significations asymptotiques ci-dessus sont supérieures à .05. D'où, il n'y a pas d'influence des variables sociodémographiques sur la dimension susmentionnée.

3.3. Interprétation et discussion

A la lumière de la théorie de perception du risque des accidents routiers, nous procédons à l'interprétation des résultats basés sur le biais d'optimisme irréaliste. Les résultats de l'analyse de la variance ont mis en évidence l'existence des relations significative entre les dimensions suivantes et les

variables sociodémographiques : les items 7, 8, 9, 13 et le temps d'apprentissage, l'item 14 et le niveau d'études.

- *La variable temps d'apprentissage* : - Le contrôle de la dimension « risque de causer un accident » a abouti aux résultats suivants : $f(2,538)=,044$ $p<.05$. Le niveau de signification ainsi obtenu étant inférieur à .05, il existe donc une relation entre l'échelle d'optimisme irréaliste pour cette dimension et la variable temps d'apprentissage ; -Le contrôle de la dimension « implication dans un accident routier » a obtenu les résultats ci-après: $f(3,995)=,004$ $p<.05$. Le niveau de signification étant inférieur à .05, il existe ainsi une relation entre l'échelle d'optimisme irréaliste et la variable temps d'apprentissage; - Le contrôle de la dimension « grave blessure lors d'un accident » est arrivé aux résultats suivants : $f(2,607)=,039$ $p<.05$. Le niveau de signification étant inférieur à .05, il y a une relation significative entre l'échelle d'optimisme irréaliste à travers cette dimension et la variable temps d'apprentissage ; - Le contrôle de la dimension « optimisme permanent dans la conduite de la moto » a donné lieu aux résultats suivants: $f(3,017)=,021$ $p<.05$. Le niveau de signification étant inférieur à .05, il existe ainsi une relation entre cette dimension de l'échelle d'optimisme irréaliste et la variable temps d'apprentissage.
- *La variable niveau d'études* : - Le contrôle de la dimension « possibilité d'éviter des accidents grâce aux révisions mécaniques régulières » a donné les résultats suivants: $f(3,026)=,020$ $p<.05$. Le niveau de signification étant inférieur à .05, on peut conclure à l'existence d'une relation entre l'échelle d'optimisme irréaliste concernant cette dimension et la variable niveau d'études.

D'une manière générale, les conducteurs ayant plus de 4 ans d'expérience dans la conduite estiment faible la possibilité de causer un accident routier. Ainsi, ils sous-estiment leur risque d'être auteur d'un accident routier. Cette attitude traduit le biais d'optimisme irréaliste dont fait preuve ces conducteurs dans la perception de risque des accidents routiers. Cette tendance a été aussi mise en évidence par Kouabenan (2002a), Ghazali (2016) et Ilunga (2019). Les résultats de ces auteurs révèlent que les conducteurs qui ont plus d'expérience ont tendance à minimiser les risques routiers.

Concernant le niveau d'études, les résultats obtenus vont dans le même sens que ceux de Slovic (1992). En effet, Slovic démontre que les personnes les moins scolarisés perçoivent des niveaux inférieurs à ceux des autres. Les différences plus importantes concernent les produits chimiques, les déchets radioactifs, le sida, la violence, l'alcool, la malnutrition et les lignes à haute tension. Ainsi, plus le niveau de scolarisation est élevé, plus les individus perçoivent un risque élevé.

Les résultats trouvés font donc apparaître le biais d'optimisme irréaliste chez les participants. Celui-ci suscite la croyance de penser qu'on a plus de chance de vivre des situations positives et moins de chance de vivre des situations négatives qu'autrui.

CONCLUSION

Parmi les biais sociocognitifs habituellement observés dans la perception du risque figure en bonne place, le biais d'optimisme irréaliste. Ce biais se manifeste par une tendance à croire qu'on a plus de chances de vivre des événements positifs et moins de chances de vivre des événements négatifs que ses semblables (Kouabenan, 2007).

Au terme de cette étude, nous pouvons relever quelques points saillants auxquels nous sommes parvenus. La présente étude a pris en compte une catégorie particulière des conducteurs routiers, à savoir : les conducteurs de 2-3 roues. Par ailleurs, en plus des variables sociodémographiques habituellement contrôlées, la présente étude a contrôlée l'influence des variables temps d'apprentissage de la conduite et la province d'origine. Au préalable, l'étude a montré que la prise en compte des variables sociodémographiques est nécessaire pour comprendre et saisir leur rôle dans la construction des biais sociocognitifs, notamment celui d'optimisme irréaliste et, par ricochet, celles des comportements de sécurité chez les conducteurs de 2-3 roues.

En effet, les conducteurs de 2-3 roues de Kinshasa s'estiment faiblement capables de causer un accident routier. Les facteurs qui concourent à cette sous-estimation de leurs responsabilités dans le risque d'accident routier sont, dans l'ordre d'importance numérique :

- renverser un piéton ;
- endommager la moto ;
- frôler légèrement un piéton ;
- blesser lors d'un accident ;
- impliquer dans un accident.

D'une manière générale, les résultats obtenus confirment l'existence du biais d'optimisme chez les conducteurs de 2-3 roues. Par conséquent, la première hypothèse et la troisième sont confirmées. Par

ailleurs, les résultats de l'analyse de la variance mettent en évidence l'existence d'une relation significative entre certaines dimensions du biais sociocognitif à l'étude et certaines variables sociodémographiques. Il s'agit-là de la relation entre la variable temps d'apprentissage de la conduite de la moto et les dimensions « risque de causer un accident routier », « implication dans un accident routier », « grave blessure lors d'un accident » et « optimisme dans la conduite de la moto » et, enfin la relation entre la variable niveau d'études et la dimension « évitement d'accidents grâce aux révisions mécaniques régulières ». Ces résultats confirment partiellement l'hypothèse de l'influence des variables sociodémographiques sur l'optimisme irréaliste.

BIBLIOGRAPHIE

- ANIPTMC. (2023). Archive. Kinshasa.
- Assailly. (2006). *Perception et acceptation du risque routier. Déterminants sociaux et psychologiques*. In D. R. Kouabenan, B. Cadet, D. Hermand, & M. T. Munoz-Sastre(Eds). *Psychologie du risque. Identifier, évaluer, prévenir*. Bruxelles: De Boeck.
- Belhaj & al. (2009). *Psychosociologie des représentations et des pratiques quotidiennes* (1^{ère} édition). Bouregreg.
- Charbit, C.(1997). *Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention*. France: Fondation Maif. Juin.
- Dejoy. (1989). The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accident Analysis and Prevention*. 21. 333-340.
- Ghazali (2016). Perception du risque des accidents et comportements de prévention chez les conducteurs des grands véhicules routiers. Thèse de doctorat. Université Mohamed V. Maroc.
- Ilunga (2019). Perception du risque routier et les comportements déclarés chez les conducteurs particuliers. Thèse de doctorat. Université Mohamed V. Maroc.
- Kouabenan & al.(2003b). *Contribution de l'analyse naïve au diagnostic et à l'aménagement ergonomiques: le cas d'une mise en conformité sécurité*. *Cognitie. Creier. Comportamente*. 259-275.
- Kouabenan. (2006). « Psychologie du risque ou pourquoi étudier la perception et réévaluation du risque? ». In Kouabenan, & al. *Psychologie du risque: identifier, évaluer, prévenir*. pp. 7-15. Bruxelles: De Boeck.
- Lelo Ngoma .(2014). Les accidents du trafic routier aux Cliniques Universitaires de Kinshasa. Mémoire de spécialisation en médecine. Université de Kinshasa.
- Muamba. (2007). *Le défi d'un Congo démocratique uni, libre, prospère*. Paris: Harmattan.
- Smith A. (2017). *Solution triporteur*. Kinshasa: Elan.
- Tieffi & al. (2017). « Perception du risque routier: le cas de la conduite des conducteurs professionnels de transport en commun à Abidjan ». In *European Scientific Journal*. November. vol.13. n°32. ISSN: 1857-7881.