



**Revue des Sciences humaines
et sociales, Lettres, Langues et
Civilisations**

**ISSN
(E) 2958-2814
(P) 3006-306X**

Volume 3, Numéro 2, Tome 2, Mars 2025

**Université Alassane Ouattara
UFR Communication Milieu et Société**

revue.akiri-uao.org



ISSN-L: **2958-2814**

ISSN-P: **3006-306X**

DOI: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri>

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : revueakiri@gmail.com

Editeur

UFR Communication, Milieu et Société

Université Alassane Ouattara, Bouaké (Côte d'Ivoire)



ISSN-L: **2958-2814**

ISSN-P: **3006-306X**

INDEXATIONS INTERNATIONALES

Pour toutes informations sur l'indexation internationale de la revue *AKIRI*, consultez les bases de données ci-dessous :

auré HAL
accès aux données
de référence de HAL

<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946>

Mirabel
“(RE) CUEILLIR
LES SAVOIRS”

<https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>



<http://sifactor.com/passport.php?id=23334>

ORCID

<https://orcid.org/0009-0002-6794-1377>

**Academic
Resource
Index**
ResearchBib

<https://journalseeker.researchbib.com/view/issn/2958-2814>

AJOL
AFRICAN JOURNALS ONLINE

<https://www.ajol.info/index.php/akiri>

IPIndexing
Indexing Portal

[https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-\(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales-lettres-langues-et-civilisations\)/2360](https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales-lettres-langues-et-civilisations)/2360)

DRJI

<https://olddrji.lbp.world/IndexingCertificate.aspx?jid=14086>

SJIF 2024 : 5.214

REVUE ELECTRONIQUE

ISSN-L: **2958-2814**

ISSN-P: **3006-306X**

AKIRI

Revue Scientifique des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations

E-ISSN 2958-2814 (Online ou en Ligne)

I-ISSN 3006-306X (Print ou imprimé)

Equipe Editoriale

Coordinateur Général : BRINDOUMI Kouamé Atta Jacob

Directeur de publication : MAMADOU Bamba

Rédacteur en chef : KONE Kiyali

Chargé de diffusion et de marketing : KONE Kpassigué Gilbert

Webmaster : KOUAKOU Kouadio Sanguen

Comité Scientifique

SEKOU Bamba, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

OUATTARA Tiona, Directeur de recherches, IHAAA, Université Félix Houphouët-Boigny

LATTE Egue Jean-Michel, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches, CNRST,

ALLOU Kouamé René, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

KAMATE Banhouman André, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

SANGARE Abou, Professeur titulaire, Université Peleforo Gbon Coulibaly

SANGARE Souleymane, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

COULIBALY Amara, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

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

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Université Marien N'gouabi de Brazzaville

DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara

NGUE Emmanuel, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

N'GUESSAN Mahomed Boubacar, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny

BA Idrissa, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop

KAMARA Adama, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop

ALLABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

TOPPE Eckra Lath, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

M'BRA Kouakou Désiré, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara

Comité de Lecture

BATCHANA Essohanam, Professeur titulaire, Université de Lomé
 N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
 CAMARA Moritié, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 FAYE Ousseynou, Professeur titulaire, Université Cheick Anta Diop
 BA Idrissa, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
 BAMBA Mamadou, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 SARR Nissire Mouhamadou, Maître de conférences, Université Cheick Anta Diop
 GOMGNIMBOU Moustapha, Directeur de recherches,
 DEDOMON Claude, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 BRINDOUMI Atta Kouamé Jacob, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara
 DIARRASOUBA Bazoumana, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 ALABA Djama Ignace, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 DEDE Jean Charles, Maître-Assistant, Université Alassane Ouattara
 BAMBA Abdoulaye, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny
 BAKAYOKO Mamadou, Maître de conférences, Université Alassane Ouattara
 SANOGO Lamine Mamadou, Directeur de recherches, CNRST, Ouagadougou
 GOMA-THETHET Roval, Maître-Assistant, Université Marien N'gouabi de Brazzaville
 GBOCHO Roselyne, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
 SEKA Jean-Baptiste, Maître-Assistant, Université Lorognon Guédé,
 SANOGO Tiantio, Maître-Assistante, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle
 ETTIEN N'doua Etienne, Maître-Assistant, Université Félix Houphouët-Boigny
 DJIGBE Sidjé Edwige Françoise, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara
 YAO Elisabeth, Maître-Assistante, Université Alassane Ouattara

Comité de rédaction

N'SONSSISA Auguste, Professeur titulaire, Marien N'gouabi de Brazzaville
 KONÉ Kpassigué Gilbert, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara
 KONÉ Kiyali, Maître-Assistant, Histoire, Université Péléforo Gon Coulibaly
 BAKAYOKO Mamadou, Maître de Conférences, Philosophie, Université Alassane Ouattara
 OULAI Jean-Claude, Professeur titulaire, Communication, Université Alassane Ouattara
 MAMADOU Bamba, Maître-Assistant, Histoire, Université Alassane Ouattara
 TOPPE Eckra Lath, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Alassane Ouattara,
 ALLABA Djama Ignace, Maître de Conférences, Etudes Germaniques, Université Félix Houphouët-Boigny,
 KONAN Koffi Syntor, Maître de Conférences, Espagnol, Université Alassane Ouattara
 SIDIBÉ Moussa, Maître-Assistant, Lettres Modernes, Université Alassane Ouattara
 ASSUÉ Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Géographie, Université Alassane Ouattara
 KAZON Diescieu Aubin Sylvère, Maître de Conférences, Criminologie, Université Félix Houphouët-Boigny
 MEITÉ Ben Soualiou, Maître de Conférences, Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny
 BALDÉ Yoro Mamadou, Assistant, FASTEF, Université Cheikh Anta Diop de Dakar
 MAWA Miraille-Clémence, Chargée de cours, Université de Bamenda

Contacts

Site web: <https://revue.akiri-uao.org/>

E-mail : revueakiri@gmail.com

Tél. : + 225 0748045267 / 0708399420/ 0707371291

Indexations internationales :

Auré HAL : <https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/398946>

Mir@bel : <https://reseau-mirabel.info/revue/15150/Akiri>

Sjifactor: <http://sjifactor.com/passport.php?id=23334>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-6794-1377>

AJOL: <https://www.ajol.info/index.php/akiri>

IPIndexing: [https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-\(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations\)/2360](https://ipindexing.com/journal-details/AKIRI-(Revue-des-sciences-humaines-et-sociales,-lettres,-langues-et-civilisations)/2360)

DRJI: <https://olddrjilbp.world/IndexingCertificate.aspx?iid=14086>

ISSN-L: 2958-2814

ISSN-P: 3006-306X

PRESENTATION DE LA REVUE AKIRI

Dans un environnement marqué par la croissance, sans cesse, des productions scientifiques, la diffusion et la promotion des acquis de la recherche deviennent un impératif pour les acteurs du monde scientifique. Perçues comme un patrimoine, un héritage à léguer aux générations futures, les productions scientifiques doivent briser les barrières et les frontières afin d'être facilement accessibles à tous.

Ainsi, s'inscrivant dans la dynamique du temps et de l'espace, la revue « **AKIRI** » se présente comme un outil de promotion et de diffusion des résultats des recherches des enseignants-chercheurs et chercheurs des universités et de centres de recherches de Côte d'Ivoire et d'ailleurs. Ce faisant, elle permettra aux enseignants-chercheurs et chercheurs de s'ouvrir davantage sur le monde extérieur à travers la diffusion de leurs productions intellectuelles et scientifiques.

AKIRI est une revue à parution trimestrielle de l'Unité de Formation et de Recherches (UFR) : Communication, Milieu et Société (CMS) de l'Université Alassane Ouattara. Elle publie les articles dans le domaine des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations. Sans toutefois être fermée, cette revue privilégie les contributions originales et pertinentes. Les textes doivent tenir compte de l'évolution des disciplines couvertes et respecter la ligne éditoriale de la revue. Ils doivent en outre être originaux et n'avoir pas fait l'objet d'une acceptation pour publication dans une autre revue à comité de lecture.

PROTOCOLE DE REDACTION DE LA REVUE AKIRI

La revue *AKIRI* 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 apparait 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 ...

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 Odzukru, 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 : Les articles sont la propriété de la revue.

SOMMAIRE

LANGUES, LETTRES ET CIVILISATIONS

Anglais

- 54. A Postmodern Gaze at Cultural Practices in Ngugi's The Black Hermit**
Yélian Constant AGUESSY, Panaewazibiou DADJA-TIOU &
N'kpé Pascal N'TCHA..... 845-867
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.54>

Espagnol

- 55. Beneficios de los huertos escolares para los educandos con discapacidad intelectual en Cuba**
Xiomara SÁNCHEZ VALDÉS, Sonia ALVAREZ PINEDA &
Ahmadou MAÏGA..... 868-883
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.55>

Lettres Modernes

- 56. Professeur Sê-Thou et les putschistes : panorama sur les coups d'État africains**
Yaoua Bio ADJOUANI..... 884-894
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.56>
- 57. Analyse sémantico-syntaxique du logo de la SN Citec**
Issouf BEREMWIDOUYOU..... 895-911
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.57>
- 58. Le soi dans l'œuvre d'Aimé-Noël NGWA-NGUEMA**
Clément MOUPOUMBOU..... 912-923
doi : <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.58>

COMMUNICATION, SCIENCES DU LANGAGE, ARTS ET PATRIMOINE

Sciences du langage et de la communication

- 59. Publicité des marques automobiles en Côte d'Ivoire sur Facebook en période de rentrée scolaire 2024-2025**
Ouliaouli Francine Christelle SANNE TIA..... 924-940
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.59>
- 60. Politiques linguistiques de la troisième république dans le système éducatif au Burkina Faso**
Koudtanga Christine OUÉDRAOGO..... 941-951
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.60>
- 61. Tribulations identitaires et marketing social en Côte d'Ivoire : vers une politique linguistique pluraliste**
Koffi Angelin KONAN & Tano Kouakou Frédéric MORIFIE..... 952-965
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.61>

SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

Histoire

- 62. Dynamique de l'occupation du sol de 1990 à 2020 dans le département de Keur Massar (Dakar, Sénégal)**
René Ndimag DIOUF, Daouda Bécaye NDIAYE, Honoré DACOSTA & Ansoumana BODIAN..... 966-979
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.62>
- 63. Histoire de l'adoption des noms baoulé-assabou par les Sénoufo-tagbana (première moitié du XVIIIe siècle-1899)**
Yalamoussa COULIBALY & Wayarga COULIBALY 980-995
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.63>
- 64. Aphrodite dans l'espace culturel de la Cyrénaïque pendant l'Antiquité**
Bara GUËYE & Sana BALDÉ..... 996-1012
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.64>
- 65. Les cantines scolaires ivoiriennes à l'ère des programmes intégrés de pérennisation de 1998 à nos jours**
Méa Innocent BROU 1013-1028
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.65>
- 66. Les relations entre Félix Houphouët-Boigny et Péléforo Gbon-Coulibaly, de 1944 à 1962**
Sidjè Françoise Edwige DJIGBE & Nibonténé Olivier SORO..... 1029-1040
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.66>
- 67. La situation financière des planteurs en Côte d'Ivoire pendant la période coloniale de 1880 à 1960**
DJE Yao Lopez 1041-1054
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.67>
- 68. La dissolution de la SODEFEL et le déclin de la filière maraichère à Ferkessédougou : dynamiques et ruptures (1991-2002)**
Dégnimani YEO & Jean-Jacques SERI..... 1055-1068
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.68>
- 69. Rumeurs et sermons au bas moyen âge : l'exemple des sermons de 1405 à la cour royale en France**
Kouassy Adoum Elie Sam-Francis N'da..... 1069-1084
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.69>

Géographie

- 70. Grossesse précoce et insertion de la jeune fille dans le département d'Adzopé (Côte d'Ivoire)**
Adou Jean Marc Le Thoi ADJI, Guy Matthieu Ettien AFFORO, One Enoc GUEDE, Dadja Zénobe ETTIEN & Joseph Pierre ASSI-KAUDJHIS..... 1085-1102
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.70>

- 71. Orpaillage et le facteur foncier dans la commune rurale de Fourou, Cercle de Kadiolo**
 Adama Dembélé, Mamadi Djiré, Boubacar Ousmane TOURE & Harouna Bagayoko 1103-1118
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.71>
- 72. Eaux usées domestiques et risques sanitaires au quartier Madou Sawa dans la ville de Soubré (Sud-ouest Côte d’Ivoire)**
 DRISSA Traoré 1119-1136
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.72>
- 73. Transport fluviomaritime à Ziguinchor (Sénégal) : un levier de désenclavement et de développement socioéconomique**
 Abdourahmane Mbade SENE & Adama FAYE..... 1137-1156
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.73>
- 74. Gestion des eaux usées et nuisances sanitaires au quartier Marcoussis à Ouagadougou (Burkina Faso)**
 Rihanata NANA, Mariam Myriam ZONGO DAMA & Yélézouomin Stéphane Corentin SOMÉ..... 1157-1172
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.74>
- 75. Les entraves au développement de la ville secondaire de Napié (région du Poro-Côte d’Ivoire)**
 Monhmon Adjaratou KONÉ, Kra Serge Vincent KOUADIO, N’Taho Élisabeth Juana GRIS & Anoh Blaise KACOU..... 1173-1186
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.75>
- 76. Impacts socioéconomiques et environnementaux de la construction autoroutière Anani-Port-Bouet à Moossou, Grand-Bassam (Côte d’Ivoire)**
 KOFFI Edoukou, YOHOU Kouteme Flore Elvire épouse ASSALE & MOUSSA Diakité..... 1187-1205
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.76>
- 77. Transmission intergénérationnelle de l’entrepreneuriat dans le secteur informel au Burkina Faso**
 Moussa Bougma & Tebkietta Alexandra Tapsoba..... 1206-1221
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.77>
- 78. Problématique de la migration et des phénomènes de radicalisation et d’extrémisme violent**
 Yacinthe Vidéou AGBADJAGAN & Yvette ONIBON DOUBOGAN..... 1222-1243
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.78>
- 79. Etude de la concentration du monoxyde de carbone et du dioxyde d’azote au niveau de la commune de Diass à partir des données du satellite sentinel-5 precursor**
 Saliou Mbacké FAYE & Mamadou FAYE..... 1244-1254
 doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.79>

Philosophie

- 80. Les répercussions sociales de la révolution médicale chez Claude Bernard**
TRA BI IRIÉ BERTRAND..... 1255-1268
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.80>
- 81. De l'écophilosophie à l'écocitoyenneté : ceinture verte et développement communautaire**
Bassa Jean-Marie KOMENAN..... 1269-1287
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.81>
- 82. Leadership africain et développement durable**
Berté YAYA..... 1288-1306
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.82>
- 83. Éducation à la citoyenneté et cohésion sociale**
Boureima SANA..... 1307-1320
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.83>
- 84. Bioéthique et gouvernance climatique en Afrique**
Kouassi Hermann SIALLOU..... 1321-1341
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.84>
- 85. Penser et Panser la crise de l'emploi avec Joseph Ki-Zerbo**
Yéo Tamagadènin Sarah..... 1342-1354
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.85>
- 86. Santé connectée et problématique de la confidentialité des données de santé en Afrique**
Zoukou Sabine SEKIA & Kouadio Victorien EKPO..... 1355-1368
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.86>

Anthropologie et sociologie

- 87. Pratiques thérapeutiques et Perception sociale des Accidents Vasculaires Cérébraux (AVC) en milieu rural : cas de la localité de Kamidja (Centre Ouest Ivoirien)**
Modeste Konan Bah GNAMIEN..... 1369-1380
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.87>
- 88. Des usages sociaux du corps : le cas du « bizzi » en Côte d'Ivoire**
N'DA Roseline Gbocho 1381-1392
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.88>
- 89. Médias sociaux et stratégies de mobilisation dans la crise politico-sociale à Bamako**
Amidou SOGODOGO & Soumaïla OULALE..... 1393-1409
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.89>
- 90. Mobilités sous contraintes, perceptions sociales et stratégies de réappropriation des espaces déguerpis à Abidjan**
MEITE Youssouf & Sylvestre TCHAN BI..... 1410-1427
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.90>

- 91. Système de communication du centre transtufion sanguine et pratique du don de sang à Bouaké**
Adjoua Rachelle KOUADIO..... 1428-1441
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.91>
- 92. Les enfants de la rue à Lomé (Togo) : Parcours et réalités quotidiennes**
Ablavi Esseyram GOGOLI..... 1442-1457
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.92>
- 93. Les politiques publiques d'autonomisation des paysans de Kovie au Togo à l'épreuve de logiques des acteurs**
Solenko GNENDA 1458-1472
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.93>
- 94. La transformation du maïs comme levier de développement local : un modèle d'autonomisation et d'inclusion sociale des femmes et jeunes dans le département du Plateau au Bénin**
Missimahou Daniel NOUKPOZOUNKOU & Emilia Mawugnon AZALOU TINGBE..... 1473-1497
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.94>
- 95. Réseaux téléphoniques mobiles et vulnérabilité des consommateurs MTN / Orange Cameroun: analyse sociologique du phénomène d'arnaques**
Paulette Mappi Dzukou..... 1498-1516
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.95>
- 96. Croyances sociales et détournement des ouvrages de drainage des eaux pluviales à Bouaké (Côte d'Ivoire)**
Bê Gbon Moussa COULIBALY & Claude Koré BALLY..... 1517-1532
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.96>
- 97. Les automobilistes et la Circulation au Cameroun : violence et agression routière**
Placide AKOA OWONA..... 1533-1552
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.97>
- 98. Acteur stratégique et agir stratégique dans des actions décoloniales du M.P.S.R.**
Patoin-Samba Juste Honoré OUÉDRAOGO..... 1553-1571
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.98>
- 99. La famille contemporaine à l'épreuve de la criminalité juvénile à Allada**
SOKOU Donatien..... 1572-1583
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.99>

Science de l'éducation

- 100. Comparaisons entre la fiche pédagogique du français langue seconde et le français langue étrangère. Importances, difficultés et perspectives du français langue seconde**
Sanodji Yonbel Abiathar & Djimrabei Mbaindo 1584-1595
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.100>
- 101. Accompagnement psychopédagogique des homosexuels dans les institutions éducatives en République du Bénin**
CHOGOLOU ODOUWO Guillaume Abiodoun 1596-1610
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.101>
- 102. Rapport à la contraception et grossesse en cours de scolarité chez les filles au Collège Moderne de Languibonou (Côte d'Ivoire)**
Amani Maxime YAO..... 1611-1621
doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.102>



Les automobilistes et la Circulation au Cameroun : violence et agression routière

Placide AKOA OWONA

Université de Ngaoundéré, Ngaoundéré, Cameroun,

Email: pakoawona@gmail.com

Date de soumission : 08-02-2025

Date de publication : 31-03-2025

doi: <https://dx.doi.org/10.4314/akiri.v3i2.97>

Résumé

Les accidents de la circulation constituent un fait social, économique et de santé publique majeurs. Si le nombre d'accidents de la circulation ainsi que leur gravité semblent de plus en plus important au Cameroun, la raison première réside dans les études jusque-là menées par les pouvoirs publics à cet effet. Or, les pouvoirs publics, au regard des différents rapports produits, privilégient le facteur humain (le chauffeur), en occultant le social. Or, un mauvais diagnostic ne peut aboutir qu'à une mauvaise prescription médicale. C'est donc le cas au Cameroun où, au lieu de traiter les trois facteurs (l'homme-machine-infrastructure) des accidents à la fois, se borne à ne traiter que le facteur humain. Cependant, le problème de l'accidentogénéité du Cameroun doit se fonder sur la trilogie interrogative suivante : Qui ? Conduit quoi ? Où ? De ces trois questions, l'hypothèse suivante a été formulé, les accidents de circulation sont dus aux facteurs humains, matériels et infrastructurels. Pour cela, nous avons fait recours à deux théories à savoir : la théorie du risque qui met en exergue la dangerosité des routes camerounaises. Pour ce qui est de l'approche systémique, celle-ci rend compte de ce que le conducteur, n'est que maillon de toute une chaîne.

Mots clés : automobilistes, Circulation, violence, agression routière

Motorists and traffic in Cameroon: violence and road assault

Abstract

Traffic accidents are a major social, economic and public health fact. If the number of traffic accidents as well as their severity seem increasingly important in Cameroon, the primary reason lies in studies hitherto conducted by the public authorities for this purpose. However, the public authorities, with regard to the various reports produced, favor the human factor (the driver), by obscuring the social. However, a bad diagnosis can only lead to poor medical prescription. This is therefore the case in Cameroon where, instead of treating the three factors (man-machine-infrastructure) of accidents at a time, is limited to treating only the human factor. However, the problem of accidentity of Cameroon must be based on the following interrogation trilogy: Who? What? Or ? From these three questions, the following hypothesis was formulated, traffic accidents are due to human, material and infrastructural factors. For this, we have used two theories, namely: the risk theory which highlights the danger of Cameroonian roads. As for the systemic approach, it accounts for what the driver is only a link in a whole chain.

Keywords : Motorists, traffic, violence, road assault.



Introduction

La circulation routière est considérée comme un espace public fondamental de la vie contemporaine, très articulé autour de l'expérience de la modernité. Tout en tenant compte du sens métaphorique et utopique d'un certain projet républicain fondateur, on peut voir de manière très concrète, dans la mouvance quotidienne des villes, les possibilités de rencontres individuelles, le contact entre les différentes altérités, les manières distinctes de vivre et les différences de toutes sortes selon les moyens de transport utilisés. L'idéal démocratique moderne s'actualise difficilement dans le contexte d'un pays colonial comme le Cameroun, dont les traces d'un « apartheid social » persistent encore aujourd'hui. Certains spécialistes de la recherche (A. BELLENGERE, S. KHAN, B. LOOTVOET, & S. VERMEULIN (2004) repèrent dans le discours des « risques » et de la « peur de l'autre », c'est-à-dire du différent, une augmentation importante de la tendance à la ségrégation urbaine au cours des dernières décennies.

Plusieurs dimensions sont présentes dans les rapports sociaux en jeu dans la circulation routière. Rossal et Fraiman (2007) ont montré l'importance de penser le trafic routier comme un lieu sociologique, plein de relations sociales, et celle de les dénaturer, en se penchant sur les sujets qui sont toujours acteurs dans ce décor, notamment ceux et celles qui circulent à pied ou qui conduisent un véhicule. Ces auteurs, qui ont élaboré une ethnographie du trafic routier, observent la manière dont les aspects liés aux conditions de travail des chauffeurs et des chauffeuses ont rapport avec leur manière de conduire leurs véhicules. Ils soulignent aussi la transformation croissante des « accidents de la route » en « catastrophes naturelles », alors qu'ils ne peuvent être pensés qu'en tant qu'événements sociaux; ils attirent ainsi l'attention sur ce que nous appelons « le phénomène de naturalisation des accidents de la route » (P. AKOIA OWONA, 2016.), comme on peut l'observer dans le travail sur le terrain.

Les sujets interviewés ont rapporté des expressions très courantes qui font référence à une manière féminine de conduire l'automobile, par exemple : « Femme au volant, danger au tournant! », « Ça doit être une femme », « Retournez à vos fourneaux! » Les différentes connotations de ces expressions permettent de voir de quelle manière elles s'articulent autour d'une autre idée très courante, surtout dans les médias, mais aussi présente dans les statistiques sur les accidents de la route qui est celle de la violence routière, souvent appelée « rage au volant », considérée comme masculine et jeune, étant donné la prédominance des jeunes hommes dans les accidents.

L'*épidémie* d'accidents de la route, selon les spécialistes, est apparue au Cameroun durant la dernière décennie : les données de 2010, publiées par la gendarmerie camerounaise, indiquaient plus de 1256 décès des suites d'accidents en zone interurbaine (sans tenir compte des blessures entraînant la mort quelques jours après l'accident, ni des autres problèmes de santé qui en découlent, notamment la paraplégie et la tétraplégie), (P. AKOA OWONA, 2016 : 38). Ceux et celles qui s'intéressent à cette question ont remarqué ce manque dans les statistiques officielles sur les accidents, qui ne considèrent que les blessures et les décès se produisant sur place (J. DAWSON, & I. BARWELL, 1993). Les autorités publient aussi les coûts élevés de dépenses publiques consacrés aux victimes – ce dont témoignent en détail les études épidémiologiques. D'ailleurs, cet argument a remporté du succès auprès des adeptes de l'*éducation routière* et des *pénalités plus sévères*, soutenant l'idée que l'État devrait investir plus d'argent en prévention qu'en réparation, même s'il paraît difficile d'envisager comment « réparer » quand il s'agit de sujets décédés ou victimes de blessures irréversibles. Considéré comme une épidémie, le problème attire l'attention des professionnelles et des professionnels qui élaborent sans cesse (et sans résultats effectifs) des campagnes éducatives pour « enrayer le problème ».

De plus, il importe de saisir la manière dont ce cadre a évolué, les données qui ont été recueillies et la façon dont s'articulent les représentations des acteurs et d'autres rapports sociaux aussi fondamentaux dans la compréhension des inégalités sociales en ce qui concerne la mobilité routière. Les données déjà publiées et les données obtenues des agences gouvernementales sur le sujet composent une sorte de discours commun autour duquel se (re)produisent les représentations sociales du trafic, de la violence et de la personnalité des conducteurs et des conductrices. Le premier critère retenu est toujours celui du comportement de la personne qui conduit; si le sexe des victimes est difficilement pris en compte; on enregistre néanmoins de l'information sur l'âge, le port du permis de conduire, la nationalité et le type de véhicule impliqué dans l'évènement. Toutefois, plusieurs renseignements relatifs à d'autres critères sociologiques pertinents ne sont pas recueillis (classe sociale, scolarité, profession, religion, ethnie) malgré leur importance pour analyser, notamment, le phénomène de la violence routière.

On observe dans les discours des personnes qui se disent « pour la paix dans le trafic », peu importe leur statut, diverses explications de ce problème : manque d'éducation des conducteurs et des conductrices, manque de respect des droits d'autrui et d'esprit collectif de la population, pénalisation précaire par le pouvoir public, manque de rigueur du pouvoir judiciaire en ce qui a trait au fait de punir des crimes commis sur la route, particulièrement ceux qui le sont par les élites. Au volant, il arrive que même les personnes les plus charmantes se transforment en brutes



épaisses, grossières et impulsives. Rien ne doit se mettre en travers de leur chemin. Injures, queues de poisson, dépassement par la droite : voilà pour les symptômes de ce mystérieux mal qui semble s'abattre sur elles.

Cadre théorique et méthodologique

Le terrain de la recherche est le réseau routier camerounais les données sur lesquelles porte l'analyse proviennent du discours, tant des autorités en charge des questions liées à la sécurité routière (la police, la gendarmerie à travers le service du fichier route du Secrétariat à la Défense chargé de la gendarmerie) et des observations faites. Ces sont ici prises en tant que discours fondateurs sur le trafic routier, qui produisent des pratiques – tant des politiques publiques que des lignes directrices du secteur privé (par exemple, pour les ambulances et autres entreprises de secours). On remarque aussi qu'elles (re)produisent des représentations sociales, particulièrement concernant le sexe et la tranche d'âge. Nous faisons aussi référence, de façon non systématique, aux nombreux reportages des médias nationaux sur le thème de la « violence » et de la « paix » dans le trafic routier. Notre recherche part de l'hypothèse suivante : les gens qui ont subi un événement dramatique, tel qu'un accident dans la rue, ont des idées particulières sur l'« épidémie » de victimes de la route et, plus que les personnes qui ne l'ont pas été, peuvent analyser d'une façon plus distanciée l'idée sacrée et naturalisée de la mobilité centrée sur la route et de l'automobile individuelle comme principal moyen de déplacement.

Le cadre d'analyse explore notamment l'interprétation des relations qu'entretiennent les automobilistes, dans des situations concrètes, avec les dispositifs normatifs encadrant la conduite automobile. Empruntant principalement aux travaux de Raymond Boudon sur l'action rationnelle, nous interpréterons ces pratiques à partir de l'idée de la « théorisation des situations ». Dans cette perspective, le cadre propose des démarches qui, bien que s'appuyant sur des traditions de recherche, s'ouvrent à de nouvelles voies de questionnement et sont susceptibles de rendre compte des pratiques normatives des automobilistes.

À partir d'une recherche menée dans le cadre de la rédaction de notre thèse de doctorat, nous nous proposons dans le texte qui suit d'analyser les représentations sociales des relations entre automobilistes, en ce qui concerne la « violence du trafic routier ». À noter que cette expression est employée provisoirement pour sa valeur émique. Seront ici présentées les principales réflexions qui orientent la recherche, et qui composent la toile de fond sur laquelle le travail de terrain est accompli, dans une perspective socio-anthropologique. Cette recherche qualitative est basée sur l'observation participante dans les salles d'attente du Service du trafic routier, et sur la récolte de récits de vie de personnes (ou d'un ou d'une membre de leur famille) qui ont

vécu un accident soit comme victimes, soit comme « coupables ». Des entrevues semi-structurées ont aussi été faites avec des professionnelles et des professionnels du même service. À noter que les observations exposées ci-dessous sont des hypothèses, car le travail de terrain se poursuit toujours.

1. Représentation de la possession d'un véhicule au Cameroun

La valeur symbolique de l'automobile individuelle agit de telle sorte que l'acquisition d'une voiture (et d'un permis de conduire) est perçue comme un emblème de mobilité sociale et comme une forme de distinction. Véhiculée dans les messages publicitaires, dans le discours lié à la vente, et aussi par les sujets interrogés sur le terrain, la distinction est présente dans les formes de catégorisation utilisées par les conducteurs-citoyens et les conductrices-citoyennes et se reflète, peut-être, dans les rapports sociaux établis dans cet espace. Dans une société hautement segmentée et stigmatisée, posséder une voiture à soi est synonyme de distinction, dont les signes indiquent et identifient les conducteurs et les conductrices (sujets du trafic routier) comme appartenant à un fragment de classe ou à un autre, à un style de vie ou à un autre, à un sexe ou à l'autre. Il est important de souligner l'aspect d'« apartheid » présent dans la société camerounaise, lequel divise la population en distinguant les services publics (santé, éducation et transport) pour les pauvres et les services privés pour les riches. C'est dans ce contexte qu'une personne qui ne dispose pas de l'« appareil de la voiture » est infériorisée, ou plus encore, sujette à soupçon (P. BOURDIEU, 2001).

Selon une tendance nationale, la grande majorité des automobilistes du pays est constituée d'hommes, alors que les femmes, les jeunes et les enfants utilisent principalement les transports en commun, eux-mêmes presque exclusivement routiers, malgré la condition d'insularité des villes camerounaises. La grande mobilité interurbaine des classes aisées et moyennes contraste avec les difficultés de déplacement des classes populaires. De nombreuses études sur les classes populaires au Cameroun attestent le poids des dépenses du transport en commun dans le budget familial, ce qui amène plusieurs familles à habiter près de leurs lieux de travail – dans des zones dégradées – et à résister à un éventuel déménagement qui les obligerait à abandonner leur travail (J-C. MEDOU, 2004).

Une voiture à soi, ce privilège réservé aux personnes salariées et aux « opérateurs économiques », présente un autre aspect dont il faut tenir compte : les entreprises où l'on vend des voitures offrent des avantages aux acheteurs et aux acheteuses, ce qui établit une sorte de « démocratisation de la voiture » entre la population tout entière, avec la nette participation des agences gouvernementales qui autorisent sans cesse l'augmentation des tarifs des transports en

commun, sans exiger des entreprises du secteur une amélioration du service. Il faut ajouter encore que la croissance de l'industrie automobile, durant les dernières décennies, est la conséquence de l'adoption d'un modèle de développement prédateur des ressources naturelles et profondément ségrégationniste dans les rapports entre les classes sociales.

Le modèle centré sur la route, exacerbé au Cameroun, produit des conséquences diverses, et paradoxales, quand on tient compte des particularités écologiques du pays, dont les cas des nationales n° 1, 3, 4 et 5¹ sont emblématiques. Le paradoxe de la société centrée sur l'automobile est que, à partir du moment où l'on adopte un modèle universel de mobilité en vue d'une plus grande liberté de circulation, on produit une certaine paralysie et le risque d'accident augmente. Cette situation a été créée au Cameroun : outre le record d'accidents de la route avec victimes, le pays présente un des plus petits nombres de voitures par personne qui y habite². Avoir une voiture de son style à soi est le *rêve de consommation*, de tous et de toutes; la publicité se charge d'établir des modèles projetés selon le sexe, l'âge, le style de vie et le pouvoir d'achat de chaque consommateur ou consommatrice dans un processus d'« anthropomorphisation » des voitures et de « coutumisation » de ce bien durable de consommation, dont la durée de vie, au moins symboliquement, semble chaque jour plus courte, comme le suggèrent Sheller et Urry (2000).

1.1. Des incertitudes

Le développement du parc automobile camerounais est paradoxalement lié aux crises économiques des années 1980 et 1990. Dans plusieurs pays, le transport routier a représenté un refuge pour des entrepreneurs, épargnants (retraités notamment) ou émigrés, et un pourvoyeur d'emplois « en attendant » pour des chômeurs en nombre croissant. Dans un contexte économique marqué par l'effondrement progressif ou l'instabilité des secteurs productifs (agriculture principalement, élevage en partie, activités industrielles), le transport ne s'est pas uniquement développé en réponse à des besoins de mobilité croissants ; il a aussi été porté par des logiques déconnectées de la réalité du marché : recherche de rentes, fourniture d'emplois (fonction sociale) ou de services économiquement non rentables (dans les villages par exemple). Beaucoup ont investi dans le transport, avec des fortunes diverses. Le secteur s'est caractérisé par un *turn-over* important, des faillites, des véhicules abandonnés. Le transport est donc une affaire de petits « entreprenants », sinon d'entrepreneurs. En Afrique de l'Ouest et

¹ Respectivement : Yaoundé-Bertoua-Bangui-Ndjamena ; Yaoundé-Douala ; Yaoundé-Bafoussam et Bafoussam-Douala, qui sont les axes interurbains les plus fréquentés du Cameroun.

² Soit, un parc automobile estimé à moins de 1000 véhicules pour plus de 17.000.000 de citoyens selon les données du 3^{ème} RGPH, de 2005, publiées en 2010.

précisément au Burkina Faso (A. Sirpé, 2007), plus de 75 % des transporteurs sont des artisans : ils ne disposent que d'un seul véhicule et ignorent les techniques de gestion moderne (absence de planning des activités et de comptabilité, non maîtrise des techniques de prestations).

Si le transport routier fournit emplois et revenus à une population nombreuse (propriétaires de véhicules, chauffeurs, apprentis, rabatteurs et responsables des gares routières, mécaniciens, vulcanisateurs, laveurs de voitures, etc.), il génère aussi le désordre, par l'absence de régulation à l'entrée dans la profession et par le non-respect de la réglementation. A. Kumar et F. Barrett [2008] listent une série de problèmes que provoquent les transports par minibus privés dans les villes d'Afrique : congestion, insécurité due aux comportements des conducteurs, pollutions, incertitude des tarifs, des horaires et des trajets. À Yaoundé, Douala et comme dans tous les chefs-lieux des régions du Cameroun, le transport collectif est soumis au bon vouloir des chauffeurs, habitués à sectionner les trajets pour faire payer plusieurs fois l'usager ou à débarquer avant le terminus la clientèle alors obligée de réembarquer dans un autre véhicule. Le rôle des organisations professionnelles est ambigu.

Les trafics transfrontaliers, s'ils alimentent la dynamique des échanges, entretiennent la précarité de certaines formes de transport. S'appuyant sur des transports dérégulés et des jeux d'acteurs « hors la loi » ils contribuent à affaiblir les États, en produisant des territoires dans les territoires (les périphéries nationales de J. Igue, 1995). Les frontières « chaudes »³ trouvent ici matière à se renouveler dans des situations de marginalité et d'éloignement géographiques qui, elles, n'évoluent guère, par exemple autour du marché de Mbaiboum, aux confins de la République centrafricaine, du Cameroun et du Tchad (S. Bennafla, 1998). S'agit-il d'une intégration « par le bas », comme cela a été suggéré ? Ou plutôt d'une exploitation des différentiels existant de part et d'autre des frontières, mobilisables pour les trafics et profitant des capacités des systèmes de transport à bouger et à faire bouger ?

1.2. La culture du risque routier

Jacques Roux nous propose la définition suivante au sujet de ce qu'on pourrait entendre par « culture du risque » à partir du cas des inondations. « Ce que la science établit à l'aide de mises en séries, d'archivage, de recherche de causes qui produisent les mêmes effets, est inscrit, pour la population résidante, dans une mémoire incorporée, dans un mode d'habiter, dans des formes d'éducation, dans des habitudes de précaution, dans une "culture du risque" », (O. Roux, 2006

³ Selon l'expression contenue dans les études WALTPS (West African Long Term Perspectives Studies). Cf. Snrech (1994).

: 150). Si on transpose cette définition à l'objet de notre étude, la culture du risque routier, elle pourra s'entendre comme ce que les sciences appliquées au phénomène routier, à l'automobile et les techniques qui en résultent ont reformulées sur la pratique par leurs observations, enregistrements des accidents, expérimentations, expertises des infrastructures, découvertes, leurs inventions, puis à partir de mises en séries, d'archivage, de recherche de causes qui produisent les mêmes effets, mais aussi comme ce qui est inscrit dans la population des usagers de la voie publique dans une mémoire incorporée, dans les pratiques de conduites et de leurs enseignements, et enfin dans des habitudes de précautions.

Patrick Peretti-Watel propose quant à lui la définition suivante de la culture du risque. « Au sein d'une société d'avantage orientée vers le futur qu'ancrée dans le passé, les individus ont gagné en autonomie mais aussi en indétermination, chacun de nous étant exhorté à prendre sa vie en main, à gérer lui-même sa trajectoire biographique plutôt qu'à reproduire celle de ses parents. Pour cela, il nous faut coloniser le futur, scruter l'avenir, découvrir les menaces et les opportunités qu'il recèle, les évaluer et prendre dès à présent les décisions qui permettront d'anticiper les unes et les autres », (P. Peretti-Watel, 2003 : 130). À côté de l'approche par la science, la technique et les acteurs de Roux, la définition de Peretti-Watel rapporte la dynamique culturelle aux personnalités sociales, c'est-à-dire sur le type de personnalité forgé par une culture, statistiquement parlant, et aux modifications de la temporalité propre à la modernité réflexive. Il rappelait deux ans plus tôt que « cette culture du risque s'appuie sur le calcul probabiliste », (P. Peretti-Wattel, 2001 : 19) et l'étudiera plus tard sous l'angle d'un rapprochement entre sociologie et économie « en précisant les marqueurs sociaux de sa diffusion, et en examinant certaines des difficultés qu'elle rencontre et les paradoxes qui en résultent », (P. Peretti-Wattel, 2005 : 373). Cette dimension est bien évidemment à prendre en considération dans notre tentative de définition de la culture du risque routier.

La logique adoptée sur le coup de l'émotion est la suivante : Si l'arbre n'avait pas été présent, le drame n'aurait pu avoir lieu. « *Coupons les arbres, des accidents seront évités* ». Cette logique est réductrice et par conséquent, fausse. Si l'arbre n'avait pas été là, les choses auraient été bien différentes. Concernant le choix de vitesse par exemple, les conducteurs adaptent leur vitesse à l'environnement et par conséquent ont tendance à rouler plus vite sur des routes qui ne sont pas bordées d'obstacles. De plus, la théorie de l'homéostasie du risque a largement fait la démonstration de la compensation des comportements pour conserver un niveau de risque stable. Les routes dont les platanes ont été retirés n'ont pas vu leur risque diminué (G. Wilde, 2001 : 232).



Cette logique trouve encore crédit d'un point de vue scientifique dans la théorie des systèmes. Le système est composé de nombreux éléments sur lesquels on se doit d'agir en vue d'obtenir un effet. L'arbre fait partie de ce système. Concernant le risque routier, il s'agit du système « homme-véhicule-environnement ». Remarquons immédiatement que le social est absent des analyses d'accidents de la circulation. L'homme, ici, c'est l'individu avec ses caractéristiques propres. Il a un statut similaire au véhicule et à l'environnement, le tout faisant système en interaction.

Les religions et les mythes ont joué jadis le rôle explicatif de « ce qui arrive » (A. Virilio, 2002). Aujourd'hui ces grands récits ont perdu leur monopole. C'est ce qu'il est convenu d'appeler « la modernité » qui propose un nouveau cadre explicatif. La science joue un rôle important dans cette nouvelle construction mythique. En fait pas la science elle-même, mais bien plutôt « ce qui est dit » de la science, toujours en deuxième main : les usages sociaux de la science. Le rôle joué par cette vulgarisation est essentiel. L'intégration démocratique de la transposition didactique, au sens de « populaire », vient alors se nouer à l'endroit du juridique. Au passage, le discours est accroché et diffusé par les médias. Et finalement une professionnalisation d'agents s'opère en tant que garants de la vérité sociale à transmettre aux générations suivantes.

Comment mesurer la sécurité sur les routes ? D'un point de vue scientifique, la question n'est pas vraiment réglée. Wilde formule un état des lieux du débat concernant la définition de l'indice de sécurité (G. Wilde, 2001 : 55 - 66). Est-il plus pertinent de compter le nombre de « morts brut », ou bien le taux de mortalité par kilomètre parcouru, le taux d'accident par heure d'usage de la voie publique ou bien le taux de mortalité par habitant ? Certains soutiennent que le taux de gravité (nombre de morts pour cent accidents) est un bien meilleur indice de sécurité. Il reste que les « lunettes » qu'on chausse pour « observer » l'insécurité routière déterminent les conclusions qu'on pourra en tirer. Historiquement, au Cameroun, l'indice de prédilection est le nombre de « morts brut ».

2. De la violence a la mort routière au Cameroun

La violence semble bien être une dimension essentielle de l'homme à laquelle la culture est une tentative de réponse. Si on en juge à l'aune de la culture moderne du risque, cette réponse, ce moyen de nous défendre de notre violence revêt les traits d'un masque dont le rôle est la dissimulation de la violence, sa transformation en une violence légitime, socialement construite et acceptée. Les résultats décevants de toutes les tentatives modernes de conjurer les risques nous amènent à formuler l'hypothèse qu'aucun « progrès » n'a été effectué en ce qui concerne la transition du Moyen-âge à l'époque moderne. Peut-être même la qualité de vie a-t-elle pâti



de la culture technoscientifique en délaissant les anciens rites et les anciennes croyances. Ou bien est-ce simplement un des mouvements de l'homme qui cherche encore à retrouver son équilibre théologique avant de le perdre encore pour un autre avec fracas ?

Voilà comment Beck pose la question du progrès. « On a souvent insisté sur le fait que l'«ancienne» société industrielle était focalisée sur le progrès. En dépit de toutes les critiques du préromantisme à nos jours, on n'a pourtant jamais remis en question cette croyance *latente* au progrès qui est devenue précaire aujourd'hui avec la progression des risques : la croyance en la méthode de l'essai et de l'erreur, la croyance en la possibilité de maîtrise systématique de la nature intérieure et extérieure qui finit peu à peu par s'imposer en dépit des revers et des problèmes (un mythe présent aussi jusque très récemment au sein de la gauche, en dépit de toutes les critiques sur «la croyance au progrès propre au capitalisme»). D'un autre côté, cette musique de fond de la critique civilisationnelle n'a pas ôté aux transformations sociales accomplies sous le signe du «progrès» *un centième de leur puissance d'affirmation*. On voit bien là les conditions spécifiques dans lesquelles les transformations sociales pouvaient se réaliser «incognito» : «le progrès» est bien plus qu'une idéologie ; il est une *structure de transformation sociale extraparlamentaire permanente*, institutionnalisée, et considéré comme «normale», qui permet à la limite – et c'est assez paradoxal – de recourir à la puissance d'ordre étatique pour imposer une transformation des conditions en vigueur jusqu'alors contre les résistances qui voudraient maintenir ce qui est en place », (U. Beck, 2001 : 429-430).

La mort, la maladie, la souffrance, l'accident, le hasard sont devenus inadmissibles. Au début du XX^{ème} siècle on enseignait encore dans les écoles de médecine à distinguer un malade d'un mourant de façon à l'adresser au prêtre ou à dispenser des soins. Aujourd'hui, on tente l'opération aussi petite que soit les chances de réussites. Aujourd'hui, encore, on pourra entendre : « J'ai mon permis, (donc) je sais conduire ».

Ni le recul de la mortalité infantile, ni l'augmentation de l'espérance de vie ne peuvent porter un quelconque espoir si la vie ainsi gagnée (en quantité) perd son sens et sa valeur. L'immortalité même était déjà un calvaire pour les Dieux. Évènement potentiellement salutaire étant donné les difficultés propres à la condition humaine. La mort n'est pas non plus à souhaiter, sauf à un mourant. Elle est un point de repère, comme la naissance, la puberté et le mariage. Il faut être aveugle et moderne pour oublier que l'homme a une fin. Et cet oubli est la cause de bien des maux. La question moderne nous est posée par Morand : quel est le sens de la course infiniment accélérée du sujet moderne ? Voilà la réponse que les adolescents apportent à cette question : « *Un instant de bonheur dans l'extase vaut mieux que mille ans d'ennui* ». La

mort, c'est l'inconnu. Pourquoi devrions-nous la craindre ? De l'absurdité de la vie sartrienne et la castration freudienne, la mort est simplement l'évènement nécessaire de la fin de la vie.

2.1. Éthique de la conduite et de son enseignement

Après avoir étudié la production et la reproduction d'une culture du risque routier dans ses dimensions d'adolescence, de mort, de prévention, de consommation de mobilité et ses rapports avec le capitalisme, la démocratie et le féminisme, il est temps de mettre en exergue les questions de l'éthique de la conduite et de son enseignement. En fait, « le Prométhée définitivement déchainé, auquel la science confère des forces jamais encore connues et l'économie son impulsion effrénée, réclame une éthique qui, par des entraves librement consenties, empêche le pouvoir de l'homme de devenir une malédiction pour lui. [...] La promesse de la technique s'est inversée en menace, ou bien [...] celle-ci s'est indissolublement alliée à celle-là », (A. Jonas, 1995 : 15).

2.2. Éthique de la conduite

Beck pose la question du vivre ensemble à partir des risques liés à la modernisation. « Mais il ne suffit pas de mettre en rapport des éléments disjoints en posant l'existence d'un lien causal. Les risques dont on fait l'expérience présupposent un *horizon normatif* de sécurité perdue, de confiance brisée. C'est pourquoi les risques, même lorsqu'ils apparaissent muets, recouverts d'un habillage de chiffres ou de formules, restent par définition *liés à un point de vue* ; c'est pour cela qu'ils demeurent des poétisations mathématiques de visions déçues de la vie qui mériteraient d'être vécue. Or ces poétisations elles-mêmes demandent à être *crues*, ce qui équivaut à dire qu'on ne peut en faire l'expérience *comme ça*. En ce sens, on peut dire que les risques sont en négatif les images concrétisées des utopies dans lesquelles est conservé et revitalisé ce qu'il y a d'humain dans le processus de modernisation, ou du moins ce qu'il en reste. Malgré toutes ces transformations, cet horizon normatif qui seul permet de rendre perceptible ce qu'il y a de risqué dans le risque, on ne peut l'évacuer par le recours aux mathématiques ou à l'expérimentation. Tôt ou tard, quelle que soit l'intensité de cette concrétisation, s'impose la question de l'*acceptation*, et avec elle l'éternelle question, toujours d'actualité : *comment voulons-nous vivre ?* Qu'y a-t-il de proprement humain chez l'homme, de proprement naturel dans la nature, qu'il s'agirait de préserver ? Parler de la "catastrophe", c'est en ce sens exprimer de façon exacerbée, radicalisée, appliquée au concret, que cette évolution n'est *pas voulue* », (U. Beck, 2001 : 51).

La conduite implique une dimension morale. Elle est son essence. La manipulation du véhicule et la connaissance des règles du code de la route sont des dimensions tout à fait négligeables.



Elles participent de l'activité mais ne jouent aucun rôle déterminant dans le comportement des hommes. La dimension morale de la conduite s'entend dans le fait de *se* conduire en société. On peut encore la formuler sous l'étiquette de la bienséance et de la politesse. Les différences autour de ces codes sociaux sont caractéristiques de différentes cultures et de conflits de classes à l'intérieur d'une même culture. La présomption moderne voudrait qu'on puisse mener une action effective sur des individus ou des groupes dont l'identité et la personnalité sont déjà stabilisées. C'est évidemment un leurre. Ce fait est encore une autre explication aux échecs des dispositifs d'enseignement de la conduite lorsqu'on lui assigne de toucher à cette dimension morale dans le but de réduire le risque d'accident. L'enseignement de la conduite peut constituer une réussite éventuelle lorsqu'on parle d'apprentissage de la manipulation du véhicule et de connaissance des règles. Il est un échec certain lorsqu'on parle de *se* conduire. Le problème étant que cette dimension de la conduite en est la dimension essentielle.

Constituer une éthique de la conduite équivaut à la naissance d'une nouvelle religion¹⁴⁸. Les grands livres saints comme la Bible ou le Coran constituent différentes éthiques de la conduite qui ont guidé les peuples en leur temps. A partir de l'exemple de la conduite et de son enseignement et autour des questions de la science et de la technique, nous faisons l'hypothèse qu'une nouvelle religion est en train d'être formulée. L'usage de la voie publique et en particulier de l'automobile qui détient le monopole radical de la mobilité, tient une place essentielle dans la constitution de cette nouvelle religion. C'est à son endroit qu'est formulée une part importante de sa doctrine concernant le bien et le mal. Nous avons vu que les conducteurs sont catégorisés par les auteurs soit en tant que « saints » (sûrs) soit en tant que « pêcheurs » (dangereux).

3. Éthique de l'enseignement de la conduite

On ne peut pourtant rien voir de problématique dans les croyances et leurs enseignements. Les hommes ont besoin de croyances pour supporter les difficultés de la condition humaine. Concernant l'éducation des jeunes enfants, l'enseignement des croyances d'une culture constitue une part essentielle de leur socialisation. Cependant lorsqu'il s'agit de citoyen, la question est différente. Une obligation de formation équivaut à une obligation de conversion. Dès lors, le sujet disparaît. La possibilité de produire ses propres croyances est rendu interdite par voie légale. C'est le rôle que joue un programme de formation lorsqu'il s'impose par voie législative. Les professions de l'éducation remplissent alors une fonction apostolique. Qu'une église propose ses croyances et qu'un homme accepte volontairement de l'adopter est une chose. Que le monde entier (OMS) impose une croyance collective unique à tous par voie de

législation, en est une autre. Un danger bien plus grand guette ceux qui prétendent échapper aux risques d'accidents de la route : la pensée unique, qui n'est autre qu'une pensée morte, arrêtée et finalement qui n'est plus du tout une pensée mais le souvenir d'une pensée.

À la question de savoir si l'éducation ne serait pas le plus sûr moyen d'agir contre le suicide, voilà la réponse que formule Durkheim : « Mais c'est prêter à l'éducation un pouvoir qu'elle n'a pas. Elle n'est que l'image et le reflet de la société. Elle l'imité et la reproduit en raccourci ; elle ne la crée pas. L'éducation est saine quand les peuples eux-mêmes sont à l'état de santé ; mais elle se corrompt avec eux, sans pouvoir se modifier d'elle-même. Si le milieu moral est vicié, comme les maîtres eux-mêmes y vivent, ils ne peuvent pas n'en être pas pénétrés ; comment alors imprimeraient-ils à ceux qu'ils forment une orientation différente de celle qu'ils ont reçue ? Chaque génération nouvelle est élevée par sa devancière, il faut donc que celle-ci s'amende pour amender celle qui suit. On tourne dans un cercle. Il peut bien se faire que, de loin en loin, quelqu'un surgisse, dont les idées et les aspirations dépassent celles de ses contemporains ; mais ce n'est pas avec des individualités isolées qu'on refait la constitution morale des peuples. Sans doute, il nous plaît de croire qu'une voix éloquente peut suffire à transformer comme par enchantement la matière sociale ; mais, ici comme ailleurs, rien de vient de rien. Les volontés les plus énergiques ne peuvent pas tirer du néant des forces qui ne sont pas et les échecs de l'expérience viennent toujours dissiper ces faciles illusions. D'ailleurs, quand même, par un miracle inintelligible, un système pédagogique parviendrait à se constituer en antagonisme avec le système social, il serait sans effet par suite de cet antagonisme même. Si l'organisation collective, d'où résulte l'état moral que l'on veut combattre, est maintenue, l'enfant, à partir du moment où il rentre en contact avec elle, ne peut pas n'en pas subir l'influence. Le milieu artificiel de l'école ne peut le préserver que pour un temps et faiblement. À mesure que la vie réelle le prendra davantage, elle viendra détruire l'œuvre de l'éducateur. L'éducation ne peut se réformer que si la société se réforme elle-même. Pour cela, il faut atteindre dans ses causes le mal dont elle souffre », (E. Durkheim, 1999 : 427-428).

3.1. Prise de risque, agressivité et sécurité routière

De nombreux usagers de la route au Cameroun comme partout ailleurs dans le monde, se sentent exposés à une certaine forme d'agressivité dans le trafic et cette tendance semble être à la hausse, en particulier dans les pays très motorisés (V. Elslande, 2000). Si, par exemple, l'excès de vitesse est un comportement identifiable et mesurable, la « conduite agressive » demeure un concept vague qui comporte plusieurs significations qui se recouvrent partiellement et peut

couvrir différents types de comportements. Cependant, sa pertinence pour la sécurité routière est indiscutable.

Les comportements étudiés par Wickens et al. (2016) comprenaient des cris, des jurons, des gestes grossiers envers les autres usagers de la route (« agression mineure du conducteur »), la menace ou tentative d'endommager le véhicule ainsi que de blesser intentionnellement le conducteur ou le(s) passager(s), (« agression grave ») au cours de la dernière année de la date de l'enquête. 30,9% des participants ont rapporté exclusivement des agressions mineures, 0,3% ont rapporté des agressions exclusivement graves et 1,5% ont signalé des comportements agressifs mineurs et graves. Les principaux résultats suggèrent que « des formes de plus en plus graves d'agression du conducteur étaient associées à une probabilité accrue d'accident » (p.389). Cette association est statistiquement significative et l'impact de l'agression sur le risque de collision est comparable à celui d'autres pratiques de conduite dangereuse ayant fait l'objet d'une enquête, y compris la conduite avec facultés affaiblies par abus de substances. L'étude est d'autant plus remarquable qu'elle porte sur des comportements agressifs concrets et affectifs (hostiles) (et non sur la perception plutôt subjective de l'agressivité par les répondants) et exclue des comportements tels que la vitesse pouvant faire l'objet de débats.

Bien que la contribution de la conduite agressive sur la sécurité routière demeure peu claire, les recherches issues de différents pays tendent à suggérer qu'elle pourrait devenir plus importante.

3.2. L'agressivité dans le trafic routier

Les principes d'émergence de l'agressivité décrits précédemment peuvent également s'appliquer au trafic routier. Shinar (1998) a fourni une représentation schématique de ce processus. Ici également, une expérience frustrante constitue le point de départ. Pour de nombreux usagers de la route, la circulation est source d'une variété d'événements frustrants tels que les embouteillages ou les longues phases d'arrêt aux feux rouges. À cet égard, nous avons démontré que les conducteurs dans les axes interurbains du Cameroun avaient tendance à adopter une conduite plus agressive et combative que dans les chefs-lieux des grandes villes, ce qui peut aisément se comprendre considérant l'environnement routier plus « stressant » des grands axes routiers (M. Delhomme, 2008). En outre, l'anonymat, tel qu'il est accordé par la voiture, joue un rôle et est un promoteur important dans la survenue d'un comportement agressif. Combiné à certains traits de personnalité, le facteur situationnel d'anonymat constitue un terreau propice à une disposition agressive. Selon les circonstances et la possibilité d'exprimer de l'agressivité, le comportement est manifesté ou inhibé.

Un grand nombre de caractéristiques situationnelles influençant le comportement des conducteurs ont été identifiées par des chercheurs dans le domaine de la circulation routière. Certaines de ces caractéristiques influent également sur la colère ressentie par les conducteurs lors d'incidents de la route. Parmi ces facteurs, mentionnons le sentiment d'être pressé par le temps, le sexe et l'âge du conducteur ayant induit la frustration ou encore l'anonymat que l'on peut ressentir dans un véhicule. Le sentiment d'anonymat dans le véhicule peut, en effet, faciliter l'agressivité dans le sens qu'il peut donner l'impression de pouvoir être outrancier, grossier ou agressif sans avoir pour autant à rendre des comptes sur leur comportement inacceptable (H. Rosa, 2010)

De façon générale, il se trouve que l'agressivité au volant s'exerce d'autant plus volontiers que l'agresseur se sent plus puissant que l'agressé. Ainsi, alors que les conducteurs ont tendance à répondre plus agressivement à des frustrations causées par des personnes de statut social plus bas, les recherches montrent également que le niveau d'agressivité est plus faible lorsque les deux protagonistes sont de statut social similaire. Tout se passe comme si le devoir moral de respect vis-à-vis d'autrui était nettement diminué à l'intérieur de l'habitacle automobile. Ainsi, un autre psychologue (J. Gullledge, 1996) a réalisé une expérience où deux hommes étaient à bord d'une voiture décapotable et tardaient à démarrer à un feu passant au vert. Selon les cas, la capote de la voiture était ou n'était pas relevée, ce qui rendait ses occupants plus ou moins visibles des autres automobilistes. Lorsque la capote était abaissée, les conducteurs juste derrière la voiture immobilisée attendaient plus longtemps avant de klaxonner, que lorsque la capote était relevée. La présence d'une capote relevée mettait plus de distance entre l'automobiliste et ceux qui le suivaient et dès lors 'facilite' d'une certaine manière la conduite agressive. De fait, les travaux en psychologie du comportement ont montré que l'agressivité d'un individu à l'égard d'autrui augmente à mesure que la distance perçue entre les deux s'accroît.

3.3. Ingénierie : circulation, infrastructure et véhicules

De nombreux facteurs contextuels associés à la situation globale du trafic sont des déclencheurs potentiels de colère et de frustration, tels que les embouteillages et les phases d'attente aux feux de circulation. Par conséquent, la modification de l'environnement constitue un levier potentiel pour prévenir l'émergence d'un comportement agressif (M. Shinar, 1998). Les améliorations apportées en termes d'aménagement au niveau d'un rétrécissement de voies autoroutier aux États-Unis a montré que la majorité des conducteurs pendulaires avaient noté une baisse des comportements agressifs (comme le talonnage, le fait de couper la route ou d'empêcher un

véhicule de s'engager) et une progression plus rapide. Environ la moitié des automobilistes ont également signalé des niveaux de stress plus faibles après les améliorations (Walters & Conner, 2001). De fait, la signalisation et les marquages routiers, en particulier ceux indiquant des changements à venir, doivent être clairs et intuitifs afin de ne pas inciter les usagers de la route à effectuer des manœuvres brusques et dangereuses (M. Shinar, 1998).

Par ailleurs, il convient de faire preuve de prudence lors de l'amélioration du réseau routier et du retrait des éléments pouvant gêner la circulation. De meilleures routes peuvent en effet entraîner indirectement une plus grande fréquentation et une augmentation du volume du trafic (M. Dukes et al., 2001). De plus, une gestion de la vitesse pourrait s'avérer bénéfique puisqu'une diminution de la vitesse à 80 km/h a été associée à une réduction significative du potentiel agressif. En outre, plusieurs experts recommandent de séparer le trafic « lent » du trafic « rapide » pour réduire les déclencheurs d'agression (J. Smith et al., 2002). Avec des systèmes d'assistants de plus en plus intelligents, le véhicule lui-même peut également être utilisé pour faire face à des comportements agressifs, de prise de risque ainsi qu'à leurs conséquences. Par exemple, des systèmes de reconnaissance de la colère en temps réel, basés sur des expressions faciales ou des capteurs intégrés au smartphone, pourraient utilement servir au problème de l'agressivité (A. Azman et al., 2019,).

Asbridge et al. (2006) suggèrent d'imposer une nouvelle conception de voiture aux délinquants conduisant fréquemment de façon agressive (par exemple, en limitant la puissance du véhicule). Une approche combinée de la télématique et du véhicule pourrait également relever et fournir des informations sur les paramètres d'agressivité enregistrés (O. Bornewasser et al., 2013). En ce qui concerne l'expression de la violence et la prise de risque, il existe divers systèmes d'assistance qui contribuent à réduire les risques de collision ou, du moins, à atténuer les effets d'un suivi trop rapproché ou d'une vitesse excessive : alerte de collision, régulateur de vitesse adaptatif, assistance de freinage d'urgence/autonome, etc. Certains de ces systèmes sont toutefois très récents et des recherches/preuves scientifiques sont encore nécessaires pour attester de leur efficacité. C'est le cas notamment pour l'alerte de collision (A. Leopold et al., 2017).

Une approche légale et restrictive des comportements agressifs considère que l'individu est motivé à éviter les conséquences négatives (motivation externe). Un défi de cette approche consiste à identifier la violence, l'agressivité ou la recherche de sensations de la part des conducteurs. En ce qui concerne l'agressivité affective, les actes sévères constituant une menace de dommage et/ou de blessure sont illégaux dans la grande majorité des juridictions. Les

manifestations d'agressivité « moins graves » (comme les cris ou les jurons), en revanche, ne sont pas illégales. Pour l'agressivité instrumentale, la plupart des comportements, tels que l'excès de vitesse et le talonnage, sont illégaux selon le code de la route. Une condition préalable à la sanction d'une conduite agressive ou à la prise de risque est que l'individu soit identifiable, ce qui n'est pas le cas au Cameroun. Dans certains endroits, une "amende sans identification" ou un "ordre anonyme" peut être émis. Pour parvenir à un changement de comportement, il est important non seulement de justifier soigneusement une loi contre les comportements agressifs, mais aussi de l'appliquer. Si la probabilité subjective de se faire prendre est faible, la mesure légale sera moins efficace.

En général, les mesures d'augmentation des amendes routières et de système de points d'inaptitude visant à réduire les comportements de conduite à risque ont été jugées (conditionnellement) efficaces. Au Cameroun, des « programmes de surveillance de la route⁴ » ont été introduits, permettant aux usagers de la route de signaler les comportements agressifs et illégaux d'autres usagers de la route. En plus d'une amende pour certaines infractions, le conducteur doit en effet recevoir un petit entretien éducatif. Tout cela se passe sur la route. Le fait que d'autres conducteurs voient l'interception a également un effet positif.

Il est à noter enfin que les différentes mesures de sanction et de mise en application de la loi sont en premier ressort des mesures répressives (leurs effets n'intervenant en effet qu'après la sanction). Elles sont néanmoins également préventives dans le sens qu'elles préviennent le risque de récidive.

Conclusion

Historiquement, l'apprentissage de la conduite des automobiles est né en même temps que ces automobiles elles-mêmes. L'apprentissage fait partie intégrante du processus d'invention d'un nouvel objet technique. L'enseignement de la conduite, quant à lui, n'est intervenu que dans un second temps. Il a été réalisé par les créateurs d'automobile devenus également vendeurs et réparateurs, garagistes. L'évaluation, la délivrance d'une autorisation de conduire est revenue aux autorités administratives. Le drame dont la circulation routière est devenue le théâtre s'est alors constitué en problème public dont l'éducation doit être élevée au rang de « solution » au Cameroun. « Le contrôle social de la compétence devient donc un enjeu central dans la

⁴ Aussi archaïques soient-ils car mis sur pied dans le seul but de sanctionner les conducteurs jugés fautifs en plus qu'ils sont appliqués de façon épisodiques et non permanentes.

modernité constamment renouvelée de la science », (M. Duclos, 1989 : 272). Il existe ainsi une relation entre le resserrement de nouvelles formes de contrôles centralisés, à travers en particulier les systèmes informatiques, et le développement de secteurs en liberté sous surveillance, c'est-à-dire invités à auto-gérer les contraintes qui leurs sont imposées. Conjonction, donc, d'un pôle d'organisation stricte et d'un pôle d'initiatives circonscrites », (P. Castel, 1981 : 207).

A partir de la deuxième guerre mondiale, chaque fois que le « constat » du « problème publique » a été formulé, il a été accompagné d'une critique des dispositifs d'éducation « classiques » et de la promotion de dispositifs d'éducation « modernes », qui eux, seront « vraiment » efficaces. Cette logique de modernisation de la « solution » d'un « problème » a une constante : l'échec des dispositifs d'éducation. Il nous paraît alors nécessaire, au regard du présent article, de conclure à l'impossibilité d'une formation d'un conducteur sûr. Premièrement parce qu'un tel conducteur ne peut exister, la vie est un processus de prise de risque dont la seule fin est la mort. Deuxièmement parce qu'aucun enseignement ne peut atteindre la part de « libre arbitre » constitutive d'une certaine humanité. Une formation est néanmoins indispensable à la transmission culturelle mais l'institutionnalisation du fantasme d'une sécurité qui serait *toute* entraîne l'homme vers la perte de lui-même par le biais d'une volonté de contrôle effrénée.

Les forces sociales qui maintiennent les institutions d'éducation à la sécurité routière pourraient bien être de l'ordre de la défense contre une souffrance bien réelle mais mal formulée à l'endroit de l'accident de la circulation. Notre conception de la sociologie n'est pas celle d'un remède à cette souffrance car, nous pensons avec Giddens que « le discours de la sociologie et les concepts, théories, et découvertes des autres sciences sociales “vont et viennent” continuellement par rapport à leur objet : ils restructurent ce dernier, qui a de son côté appris à penser en termes de sociologie. *La modernité est profondément et intrinsèquement sociologique.* Une part importante de l'inconfort du sociologue professionnel, en tant que le pourvoyeur d'un savoir expert sur la vie sociale, vient du fait qu'il ne devance guère les praticiens profanes éclairés de la discipline », (A. Giddens, 1994 : 49). Notre ambition aura été de formuler la souffrance et les défenses propres à la culture du risque routier transmise par les dispositifs d'éducation routière.



Références bibliographiques

AKOA OWONA Placide, 2016, *La circulation routière au Cameroun : essai d'accidentologie*, Thèse de doctorat Ph.D en Sociologie Urbaine et Rurale, Université de Yaoundé I, 367p.

BECK, Ulrich, 2001, 1ère édition 1986), *La société du risque*, Paris : Flammarion.

BELLENGERE Antoine, KHAN Stéphane, LOOTVOET Bernard, 2004, « Privatiser pour mieux réguler ? Le pari de Durban en matière de transport public », *Autrepart*, n° 32, p.75-93.

BENNAFLA Karim, 1998, « Mbaiboum : un marché au carrefour de frontières multiples », *Autrepart*, n° 6, p.53-72.

BOURDIEU Pierre, 2001, *La distinction*, Paris, Éditions du Seuil.

DAWSON John, & BARWELL Igor, 1993, *Roads are not enough: New perspectives on rural transport planning in developing countries*, London, Intermediate Technology Publications, 53 p.

DELHOMME Pierre, & VILLIEUX Alexandre, 2008, Colère au volant, colère générale et situations de conduite génératrices de colère: une étude par carnet de bord. *Bulletin de psychologie*, (2), p.115-129.

DURKHEIM Emile, 1999, 1ère édition 1930). *Le suicide*, Paris : PUF, 599 p.

IGUE Jules, 1995, *Le territoire et l'État en Afrique*. Paris, Karthala, 277 p.

JONAS Henri, (1995, 1ère édition 1979). *Le principe responsabilité*, Paris : Flammarion.

KUMAR A. & BARRETT F., 2008, *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*. Africa Infrastructure Country Diagnostic, 103 p.

KUMAR Andreas. & BARRETT, Frederic, 2008, *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*. Africa Infrastructure Country Diagnostic, 103 p.

LIDJI François, 1992, « Les transports en commun de voyageurs : le cas des autobus et des autocars en Côte d'Ivoire », in H. d'Almeida-Topor, Chanson-Jabeur, Charles & Lakroum, Michel (éd.) *Les transports en Afrique 19e-20e*, Paris, L'Harmattan, p.311-318.

LOMBARD Jules. & NINOT Olivivier, 2002, « Impasses et défis dans le transport routier sénégalais », in Diop (éd.), *La société sénégalaise entre le local et le global*. Paris, Karthala, p.109-162.

PERETTI-WATEL Patrick, 2001, *La société du risque*, Paris : La découverte, coll. « Repères », n°321. PERETTI-WATEL, P.,2003, « Interprétation et quantification des prises de risque



délibérées », in : *Faut-il une sociologie du risque ?*, Cahiers internationaux de Sociologie, Vol. CXIV, janvier-juin, Paris : PUF, p.125-141.

PERETTI-WATEL Patrick, 2005, « La culture du risque, ses marqueurs sociaux et ses paradoxes », *Revue économique*, n°56-2, Paris : Presse de Sciences Po, p.371-392.

POURTIER Raymond, 1995, *Atlas de la Zone Franc en Afrique subsaharienne*, Paris, Ministère de la Coopération, La documentation Française, 112 p.

ROSA Henritte, 2010, 1ère édition 2005, *Accélération*, Paris : La découverte.

ROUX Jules, 2006, « Plus de protection publique produit-elle moins de vigilance de la part du public », in : Roux, J., *Être vigilant, l'opérativité discrète de la société du risque*, Saint-Etienne : Publications de l'Université de Saint-Etienne, p.143-157.

SAUVY, Antoine, 1968, *Les quatre roues de la fortune*, Paris : Flammarion.

SHELLER Michael, et URRY John, 2000, « The City and the Car », *International Journal of Urban and Regional Research*, 24, 4, p.737-757.

VAN ELSLANDE Pierre, 2000, « L'erreur humaine dans les scénarios d'accident : cause ou conséquence ? », *Recherche Transport et Sécurité*, n°66, p.7-33.