

PERCEPTION DES ZONES ACCIDENTOGENES CHEZ LES ABIDJANAIS

KACOU Fato Patrice

Chercheur, Institut d'Ethno-Sociologie, Université Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire

kaconfato@yahoo.fr

GBOKO Kouadio Roger

Doctorant en sociologie à l'Université Félix Houphouët-Boigny-Côte d'Ivoire et Chef du Bureau Prévention du Groupement des Sapeurs-Pompiers Militaires

rogergboko@yahoo.fr

Résumé

Malgré la mise en œuvre des politiques publiques de sécurité routière et le recours croissant aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, les accidents mortels de la route connaissent une recrudescence préoccupante. Leur étiologie est le plus souvent expliquée par des défaillances mécaniques, des erreurs humaines ou des facteurs relevant de la rationalité technico-scientifique. Pourtant, parce que l'accident de la route est un fait social, il fait également l'objet de représentations, d'interprétations et de significations construites par les sociétés.

Ainsi, cet article vise à analyser les discours des habitants du Grand Abidjan relatifs aux zones accidentogènes. À cette fin, une approche méthodologique mixte a été mobilisée, combinant un questionnaire et un guide d'entretien. Le questionnaire a été administré à 384 personnes, dont 195 hommes et 189 femmes résidant dans le Grand Abidjan, sélectionnées selon un échantillonnage raisonné. Les données quantitatives ont fait l'objet d'une analyse statistique à l'aide des logiciels SPSS et Python, tandis que les données qualitatives ont été soumises à une analyse de contenu. L'interprétation des résultats s'est appuyée sur les modèles explicatifs des faits sociaux mobilisés en socio-anthropologie de la santé.

De la sorte, les résultats mettent en évidence, d'une part, les représentations sociales de la route et, d'autre part, l'identification des zones accidentogènes dans l'imaginaire des Abidjanais. Ils révèlent que ces espaces sont investis de significations qui dépassent les seules explications techniques et s'inscrivent dans des logiques socioculturelles. Dès lors, l'étude soutient qu'une approche intégrée de la sécurité routière, articulant les dimensions technologique, scientifique et socio-anthropologique, est susceptible de renforcer l'efficacité des politiques de prévention et de contribuer à la réduction des accidents de la route.

Mots-clés : *Accident de la route, accidentologie, modèle persécutif, modèle piaculaire, sécurité routière*

Abstract

Despite the implementation of road safety policies and the increasing use of information and communication technologies, fatal road traffic accidents continue to rise at an alarming rate. Their etiology is most often explained by mechanical failures, human errors, or factors associated with techno-scientific rationality. However, because road traffic accidents are also social phenomena, they are shaped by the representations, interpretations, and meanings that societies construct around them.

This article aims to analyze the discourses of residents of Greater Abidjan regarding accident-prone areas. To this end, a mixed-methods approach was adopted, combining a questionnaire survey with semi-structured interviews. The questionnaire was administered to 384 respondents, including 195 men and 189 women living in Greater Abidjan, selected through purposive sampling. Quantitative data were statistically analyzed using SPSS and Python software, while qualitative data were examined through content analysis. The interpretation of the findings was based on explanatory models of social phenomena commonly used in the socio-anthropology of health.

The findings highlight, on the one hand, the social representations of roads and, on the other hand, the identification of accident-prone areas within the collective imagination of Abidjan residents. They reveal that these spaces are invested with meanings that go beyond purely technical explanations and are embedded in broader sociocultural logics. Consequently, the study argues that an integrated approach to road safety—combining technological, scientific, and socio-anthropological dimensions—could enhance the effectiveness of prevention policies and contribute to reducing road traffic accidents.

Keywords: Road accident, accidentology, persecutory model, piacular model, road safety

Introduction

Ces dernières années, malgré l'intégration croissante des nouvelles technologies dans les politiques de sécurité routière, le monde demeure confronté à une recrudescence des accidents de la circulation, dont les conséquences humaines, sociales et économiques restent considérables. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)¹, 1,19 million de personnes sont décédées sur les routes en 2021. Près de 90 % de ces décès sont survenus dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, tandis que l'Afrique concentre à elle seule 19 % de la mortalité routière mondiale.

¹ OMS, Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023, p. 4

En Côte d'Ivoire, la situation demeure préoccupante. En 2025, le Ministère des Transports¹ a recensé 14 874 accidents de la circulation, ayant causé 21 759 blessés et 1 307 décès. Ces statistiques témoignent de la persistance de l'insécurité routière dans le pays.

Face à cette situation, les organisations internationales, notamment l'OMS, recommandent le renforcement des dispositifs législatifs, l'amélioration des infrastructures, le développement de systèmes de transport plus sûrs ainsi que l'intensification des campagnes de sensibilisation. En Côte d'Ivoire, ces orientations se traduisent par la Stratégie Nationale de Sécurité Routière (2021-2025), qui constitue le principal cadre d'action publique en matière de prévention des accidents.

Cependant, l'analyse de ces politiques révèle une limite importante : la faible prise en compte des déterminants sociaux, culturels et symboliques des comportements routiers. La majorité des recherches consacrées à l'accidentologie privilégie en effet des approches techniques, économiques, épidémiologiques ou statistiques, laissant en marge les dimensions socioculturelles qui influencent les pratiques des usagers.

Plusieurs travaux illustrent cette orientation. Chauvaud (2007) montre, à partir des récits d'accidentés, que la violence routière constitue un révélateur des mutations sociales, économiques et politiques. Boyer et al. (1984) abordent la sécurité routière sous l'angle des mécanismes de régulation économique et des politiques publiques. Lavagne et al. (2019), au Burkina Faso, élaborent une cartographie des points noirs de la circulation à partir de données géolocalisées, tandis que Bénie et al. (2016) analysent les accidents mortels en Côte d'Ivoire selon des variables objectives telles que les horaires, les types d'accidents ou l'âge des conducteurs.

Si ces recherches constituent des références, elles se distinguent de la présente étude par leur focalisation sur les dimensions

¹ Ministère des Transports de Côte d'Ivoire. (2026). Prévention, contrôle et sanctions des infractions routières en Côte d'Ivoire. Conférence « Tout Savoir Sur » (CICG). Ministère des Transports / OSER. (2026). Renforcement de la sécurité routière : les ministres Amadou Koné et Vagondo Diomandé affinent des stratégies communes.

techniques et quantitatives de l'insécurité routière. À l'inverse, notre démarche privilégie une lecture socio-anthropologique des routes accidentogènes, en s'intéressant aux représentations sociales, aux croyances et aux imaginaires collectifs qui participent à la perception du risque et orientent les comportements des usagers.

En effet, la sécurité routière, à l'instar de la maladie ou de la souffrance, ne saurait être réduite à une simple question de réglementation ou d'ingénierie. Elle constitue également un fait social traversé par des croyances, des représentations et des systèmes de sens. Comme le souligne Frazer (1998), les sociétés élaborent des interprétations symboliques des événements auxquels elles sont confrontées, en mobilisant des registres religieux, magiques et culturels pour expliquer ou conjurer les risques. Les perceptions de l'espace routier influencent ainsi la manière dont les individus évaluent le danger, adoptent des comportements de prudence ou, au contraire, développent des pratiques de protection d'ordre symbolique.

Dans cette perspective, la route apparaît comme un espace de syncrétisme culturel où coexistent rationalité technique, croyances religieuses et pratiques traditionnelles. Chez des automobilistes catholiques, l'invocation de Saint Christophe, patron des voyageurs, précède fréquemment le départ (Masseron, 2020). Dans la tradition musulmane, la récitation de la *Dou'a Safar*¹ est perçue comme une protection spirituelle contre les dangers du voyage. Par ailleurs, dans plusieurs sociétés africaines, les pratiques de libation ou les rituels propitiatoires accompagnent l'ouverture d'une voie ou visent à apaiser les esprits associés à certains lieux réputés dangereux. Ces pratiques traduisent une manière spécifique de penser le risque routier, dans laquelle les dimensions visibles et invisibles de l'espace se trouvent étroitement articulées.

La route ne constitue donc pas uniquement un espace physique destiné à la circulation des personnes et des biens. Elle est aussi un construit social investi de significations historiques, culturelles,

¹ Dou'a Safar : signifie invocation du voyage

religieuses et mystiques. Les lieux qualifiés d'accidentogènes ne sont pas seulement définis par leurs caractéristiques matérielles ; ils sont également le produit de représentations collectives qui façonnent les perceptions du danger et les comportements de mobilité.

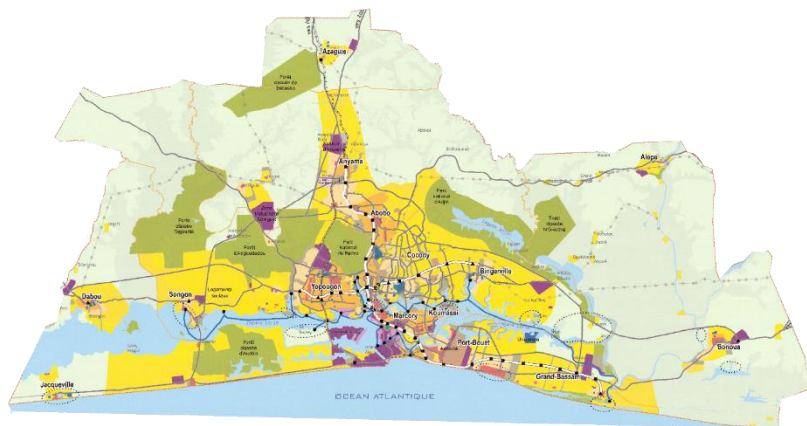
C'est dans cette perspective socio-anthropologique que s'inscrit la présente étude. Elle vise à analyser les représentations sociales que les populations abidjanaises construisent autour des routes dites accidentogènes, afin de comprendre comment les croyances, les imaginaires urbains et les systèmes symboliques participent à la construction sociale de la vulnérabilité routière et influencent les comportements des usagers face au risque de circulation.

1. Méthodologie

L'étude s'est déroulée dans le Grand Abidjan, qui regroupe dix-neuf communes. Le choix de cet espace géographique repose sur deux raisons. D'une part, en tant que capitale économique et administrative, le Grand Abidjan constitue une Côte d'Ivoire en miniature où se rencontrent et cohabitent les différentes communautés culturelles du pays et du continent. D'autre part, cette agglomération se distingue par une forte concentration des accidents de la circulation. En 2021, la ville d'Abidjan a enregistré 7 899¹ accidents sur les 14 234 recensés à l'échelle nationale, soit près de 55,5 % de l'ensemble des accidents survenus en Côte d'Ivoire. Cette prépondérance de l'accidentalité routière fait d'Abidjan un territoire exposé aux risques de circulation et justifie son choix comme cadre d'étude pour analyser la perception des zones accidentogènes par les populations.

¹ Ministère de la Justice et des Droits de l'Homme de Côte d'Ivoire. (2023). Données statistiques sur les accidents de la circulation en Côte d'Ivoire en 2021. Abidjan, Côte d'Ivoire.

Figure 1 : Carte de localisation de la zone d'étude



Source : BNETD (Bureau National d'Études Techniques et de Développement)

Le champ social de l'étude est constitué d'hommes et de femmes âgés de 18 ans et plus, résidant dans le Grand Abidjan depuis au moins deux ans. Les personnes interrogées sont des conducteurs, des passagers, des piétons et des motocyclistes rencontrés dans les gares routières et utilisant surtout les transports en commun comme mode de déplacement.

1.1. Techniques et outils de collecte des données

L'étude a mobilisé trois techniques de collecte des données : le questionnaire, l'entretien, et la recherche documentaire.

Le questionnaire a été administré auprès de la population cible afin de recueillir les données empiriques. Il comportait quarante-cinq (45) questions, structurées autour de quatre axes principaux à savoir : (i) l'identification des enquêtés ; (ii) les représentations sociales de la route, des engins et des accidents de la circulation ; (iii) les pratiques sociales associées aux accidents de la route ; et (iv) le coût humain des accidents de la circulation. Par ailleurs, le guide d'entretien a constitué un instrument complémentaire de collecte

de données auprès des détenteurs de pouvoirs mystiques ainsi que des responsables de structures intervenant dans le domaine de la sécurité routière.

La recherche documentaire a permis de compléter les données de terrain à travers l'exploitation de documents et de séquences vidéo diffusées par des acteurs religieux ou mystiques, portant sur les représentations sociales de la route et des carrefours.

1.2. Population cible, échantillon et échantillonnage

Selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) de 2021, la population totale du Grand Abidjan est estimée à 6 872 225 habitants, dont 3 494 510 hommes et 3 377 715 femmes.

La détermination de la taille de l'échantillon s'est appuyée sur la formule statistique classique utilisée dans les enquêtes descriptives et recommandée notamment par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Cette formule est présentée comme suit :

$$n = \frac{z^2 \times P(1-P) \times x}{d^2}$$

L'application de cette formule a permis d'obtenir un échantillon de 384 individus, répartis entre 195 hommes et 189 femmes. Le choix des personnes interrogées (conducteurs, passagers, piétons et motocyclistes) a été effectué selon la technique de l'échantillonnage raisonné, en privilégiant les individus répondant aux critères définis par l'étude.

1.3. Traitement, analyse des données et cadre théorique

Cette étude s'inscrit dans une approche relevant de la socio-anthropologie de la santé et de l'anthropologie sociale et culturelle. Les concepts mobilisés sont issus de ces deux champs disciplinaires et ont servi de cadre d'analyse pour l'interprétation des données recueillies.

Les données quantitatives ont été codifiées, saisies et analysées à l'aide des logiciels SPSS et Python. Les résultats sont présentés

sous forme de tableaux mettant en évidence les opinions des enquêtés ainsi que leurs caractéristiques, à partir des items statistiques retenus. Par ailleurs, l'analyse de contenu a permis d'examiner de manière approfondie les discours recueillis auprès des sachants.

2. Résultats

Le traitement des données collectées a permis de mettre en évidence deux résultats : les représentations sociales de la route et l'identification des zones accidentogènes dans l'imaginaire des populations du Grand Abidjan.

2.1. Représentations sociales de la route

Tableau 1 : Répartition des enquêtés selon la perception de la dangerosité de certains axes routiers

Q210 — Avez-vous le sentiment que certains axes sont plus dangereux que d'autres ?		
Modalité	Effectif	Pourcentage
Oui	232	60,4%
Non	49	12,8%
Ne sait pas	103	26,8%
Total	384	100,0%

Source : Enquête personnelle sur la sécurité routière dans le Grand Abidjan, avril 2026

L'analyse des données issues du dépouillement du questionnaire révèle que les répondants développent une représentation sociale majoritairement négative de la route. Pour une part importante d'entre eux, soit 60,4%, la route est avant tout associée au danger

et 26,8% d'entre eux donnent une réponse confuse dans le langage "je ne sais pas". Cette perception de la route se traduit par un sentiment d'appréhension avant tout déplacement. Les personnes interrogées évoquent spontanément les risques d'accident lorsqu'elles parlent de la route.

Tableau 2 : Répartition des enquêtés selon la fréquence de la prière avant de prendre la route

Q308 — Priez-vous avant de prendre la route ?		
Modalité	Effectif	Pourcentage
Toujours	296	77,1%
Souvent	69	18,0%
Rarement	12	3,1%
Jamais	7	1,8%
Total	384	100,0%

Source : *Enquête personnelle sur la sécurité routière dans le Grand Abidjan, avril 2026*

Cette perception de la route comme un espace dangereux favorise l'adoption de pratiques sociales et religieuses destinées à conjurer le risque d'accident. Ainsi, selon le tableau ci-dessus, 77,1 % des enquêtés déclarent recourir à des prières avant d'entreprendre un déplacement ou maintenir la prière tout au long du trajet et 18% parmi les enquêtés se mettent à prier occasionnellement contre 1,8% qui n'observent pas de dispositions de prière. Lorsqu'on interroge les enquêtés sur leurs moyens de protection, on constate avec le tableau ci-dessous que 93 % d'entre eux évoquent la prière

comme une antidote aux accidents de la route, 2, 3% affirment recourir aux amulettes.

Tableau 3 : Moyens de protection des répondants

Q311 — Quel est votre moyen de protection ?		
Modalité	Effectif	Pourcentage
Prière	357	93,0%
Bague	0	0,0%
Amulette	9	2,3%
Autres	18	4,7%
Total	384	100,0%

Source : *Enquête personnelle sur la sécurité routière dans le Grand Abidjan, avril 2026*

Ces pratiques se manifestent notamment par le port de talismans censés protéger contre les accidents de la circulation, l'égrainement de chapelet par des fidèles chrétiens et musulmans, l'affichage de versets bibliques ou coraniques à l'intérieur des véhicules, rappelant l'assistance et la protection divines, ainsi que par la présence de symboles religieux, tels que la croix ou le croissant accompagné d'une étoile. Le long des axes routiers, des extraits des Écritures dites saintes inscrits sur des panneaux rappellent également aux voyageurs la protection de Dieu au cours de leurs déplacements.

Dans cette même logique de protection symbolique, les véhicules sont fréquemment conduits, dès leur acquisition, auprès de responsables religieux ou de détenteurs de savoirs mystiques afin de recevoir des bénédictions ou de faire l'objet de rituels destinés

à prémunir leurs occupants contre les accidents de la route. Cette pratique est attestée par 63,3% des enquêtés, selon le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Répartition des enquêtés selon l'opinion sur la bénédiction ou la protection spirituelle du véhicule

Q312 — Le véhicule doit-il être béni ou protégé spirituellement ?		
Modalité	Effectif	Pourcentage
Oui	243	63,3%
Non	49	12,8%
Parfois	92	24,0%
Total	384	100,0%

Source : *Enquête personnelle sur la sécurité routière dans le Grand Abidjan, avril 2026*

En effet, dans les représentations sociales, les sortilèges sont susceptibles d'avoir pour réceptacles aussi bien les personnes que les véhicules ou encore l'espace routier lui-même. Ces différents supports sont ainsi perçus comme des portes d'entrée potentielles des forces occultes, ce qui justifie la mise en œuvre de pratiques de protection destinées à prémunir les usagers contre l'action des esprits malveillants. Toutefois, au sein de l'espace routier, certains lieux sont investis d'une charge symbolique singulière et sont réputés plus dangereux que d'autres. C'est le cas des carrefours qui, dans les conceptions populaires, constituent des espaces de concentration des puissances invisibles et, par conséquent, des lieux privilégiés de survenue des accidents.

2.2. Identification des zones accidentogènes dans l'imaginaire des Abidjanais

Certes, les accidents de la route peuvent survenir en tout lieu et à tout moment. Toutefois, les entretiens réalisés auprès des enquêtés révèlent que certaines zones sont socialement perçues comme plus propices aux accidents de la circulation, notamment aux accidents mortels. Les résultats montrent que les rues principales et les carrefours sont les espaces les plus fréquemment identifiés comme accidentogènes dans l'ordre respectif de 45,6 % et de 45,1% des réponses.

Tableau 5 : Identifications des zones accidentogènes selon les enquêtés

Q403 — Où avez-vous été le plus souvent témoin d'un accident de la route ? — réponses multiples		
Modalité	Effectif	Pourcentage
Rues principales	175	45,6%
Zones résidentielles	21	5,5%
Zones commerciales	35	9,1%
Carrefours	173	45,1%
Autres	27	7,0%
Base (enquêtés)	384	100,0%
Total des citations	431	112,2%
<i>Note : plusieurs réponses étaient possibles ; la somme des effectifs et des pourcentages peut dépasser 384 et 100 %.</i>		

S

Source : Enquête personnelle sur la sécurité routière dans le Grand Abidjan, avril 2026

Cette représentation sociale des rues principales et des carrefours trouve son fondement dans les systèmes locaux d'interprétation du monde, notamment ceux mobilisés par les hommes de pouvoir. Selon ces derniers, il existe trois catégories de carrefours : les carrefours en T, en X et en Y. Chacun de ces carrefours peut, en outre, être qualifié de mâle, de femelle ou de neutre, en fonction des caractéristiques symboliques qui lui sont attribuées.

Dans cette conception, les carrefours constituent des lieux de convergence des forces surnaturelles, des espaces où se rencontrent les esprits et les génies, ce qui en fait des sites chargés de vibrations et d'énergies invisibles. Ces entités peuvent être perçues comme bénéfiques ou, au contraire, malveillantes. Cette lecture symbolique est d'ailleurs confortée, selon les enquêtes, par la présence récurrente, à certains carrefours, d'offrandes destinées aux divinités, de canaris brisés ou encore de différents rituels à caractère spirituel.

À cet égard, plusieurs enquêtes évoquent le cas d'un carrefour situé dans la commune de Cocody, longtemps désigné sous l'appellation de « *carrefour de la mort* » en raison de la fréquence des accidents graves qui s'y produisaient. Selon les hommes de pouvoir, cette situation était attribuée à la présence d'un « *ange de la mort* » ou à la manifestation du courroux des génies occupant ce lieu. De leur côté, certains responsables religieux associaient cette récurrence d'accidents à la charge symbolique négative véhiculée par l'appellation même du carrefour, considérée comme porteuse de malheur. Dans cette logique de reconfiguration symbolique de l'espace, le carrefour a été finalement rebaptisé « carrefour de la vie », dans l'espoir de rompre avec cette représentation négative et de favoriser une transformation des perceptions collectives qui lui étaient associées.

3. Discussion

Il convient de rappeler que l'objectif de cette étude est d'analyser les discours que les populations du Grand Abidjan construisent autour de la route et des accidents qui s'y produisent. L'analyse des données recueillies a permis de dégager deux résultats : d'une part, les représentations sociales de la route et, d'autre part, l'identification des zones accidentogènes dans l'imaginaire des populations du Grand Abidjan. Ces résultats constituent le socle de la discussion et ont conduit à l'élaboration de trois axes d'analyse, destinés à en approfondir la portée théorique et empirique.

3.1. Absence des variables culturelles dans les politiques publiques de sécurité routière, les cadres législatifs, les infrastructures routières et les campagnes de sensibilisation

Face à la récurrence des accidents mortels de la circulation, les pouvoirs publics mettent en œuvre diverses politiques de sécurité routière, renforcent les cadres législatifs, améliorent les infrastructures routières et multiplient les campagnes de sensibilisation. Les comportements identifiés comme étant à l'origine des accidents font l'objet d'actions préventives ciblées (Esterle-Hedibel, 1997). Toutefois, ces différentes initiatives demeurent centrées sur les dimensions techniques, réglementaires et comportementales. Elles apparaissent ainsi comme des réponses partielles plutôt que comme l'expression d'une approche holistique de la sécurité routière en tant que fait social (Durkheim, 2026).

En effet, l'analyse socio-anthropologique montre que les populations mobilisent différents modèles explicatifs pour donner sens aux accidents de la route. Parmi ceux-ci figurent le modèle piaculaire et le modèle persécutif (Fainzang, 1989).

Dans le modèle piaculaire, l'accident n'est pas interprété comme la conséquence d'une simple défaillance technique, mécanique ou humaine. Il est perçu comme la sanction d'une transgression

sociale, morale ou religieuse. L'accident résulte alors d'une rupture des rapports harmonieux entre l'individu et son environnement social ou spirituel. La victime est considérée comme ayant enfreint un interdit ou commis une faute, dont l'accident constitue le châtement.

À l'inverse, le modèle persécutif attribue l'accident à l'action intentionnelle d'autrui. La victime est supposée être la cible d'ennemis ayant recours à la sorcellerie, à l'envoûtement ou à l'intervention d'esprits malveillants afin de provoquer le drame. Dans cette optique, Philippe Adam et al. parlent de « *l'introduction réelle ou symbolique, dans le corps d'éléments nocifs, matérialisant, le plus souvent, la volonté de nuire d'un membre de la communauté, d'un sorcier, d'une divinité ou d'un ancêtre.* » (Adam et al., 2025 : 66).

À l'instar de la maladie dans les sociétés caractérisées par une conception holistique de la santé, l'accident de la route est rarement perçu comme un phénomène naturel ou biomécanique. Il est constamment replacé dans un ensemble plus large de relations sociales, culturelles et spirituelles qui lui confèrent une signification particulière. La pertinence de ces modèles explicatifs trouve écho chez Cousin (2017) qui met en relief les ex-voto peints de Provence, objets de dévotion offerts au sacré en signe de gratitude pour un danger évité.

Dès lors, si les politiques publiques de sécurité routière, les dispositifs législatifs, les infrastructures routières et les campagnes de prévention sont conçus pour des sociétés, leur efficacité gagnerait à intégrer ces dimensions sociales et culturelles. Une approche holistique de la sécurité routière suppose ainsi la prise en compte des systèmes locaux de représentations afin de favoriser l'adhésion des populations aux politiques de prévention.

3.2. Accidents de la route : entre logiques techniques, scientifiques et logiques sociales

La prévention des accidents de la route exige une articulation cohérente entre trois registres complémentaires : la technologie, la science et la société.

La science explique les accidents par des facteurs anthropiques, des défaillances mécaniques ou infrastructurelles. De son côté, la technologie cherche à réduire ces risques à travers l'amélioration des véhicules, de la conception des infrastructures routières, des systèmes de signalisation ainsi que par l'intégration des technologies de l'information et de la communication dans la gestion de la route.

Toutefois, ces deux approches ne sauraient, à elles seules, rendre compte de la totalité des mécanismes sociaux qui orientent les comportements des usagers. Les variables sociales et culturelles constituent également des déterminants essentiels de la sécurité routière.

L'intégration de ces variables ne revient nullement à cautionner les croyances populaires ni à remettre en cause les acquis scientifiques. Elle permet plutôt de comprendre les systèmes de significations qui structurent les comportements collectifs afin de concevoir des politiques publiques davantage adaptées aux réalités sociales. Car comme l'a souligné Kuhn (1983), la science évolue aussi dans un contexte social et est donc le produit d'une société. En effet, au même moment que lui, Lévi-Strauss (1990) a indiqué que les systèmes de pensée dits « traditionnels » contiennent une logique propre.

Ainsi, dans plusieurs sociétés africaines, les libations effectuées avant l'inauguration d'une route n'améliorent évidemment pas ses caractéristiques techniques ni sa praticabilité. En revanche, elles constituent des actes symboliques qui favorisent l'appropriation sociale de l'ouvrage, renforcent la confiance des populations et contribuent à leur adhésion au projet.

De même, lorsqu'une communauté s'oppose au tracé d'une route traversant un espace considéré comme sacré ou habité par des génies protecteurs, l'ouverture d'un dialogue avec les populations concernées ne traduit ni un recul de la science ni une faiblesse de la technologie. Elle contribue au contraire à une gouvernance participative qui reconnaît la place des représentations collectives dans la conduite des projets d'aménagement.

À l'inverse, l'exclusion des populations des processus décisionnels peut renforcer les interprétations socioculturelles des accidents susceptibles de survenir ultérieurement sur ces infrastructures. Les éventuels drames seront alors interprétés comme la conséquence d'un désordre spirituel ou de la profanation d'un lieu sacré plutôt que comme le résultat de facteurs identifiables.

Il ne devrait donc exister aucune réticence à intégrer les variables sociales et culturelles dans les politiques publiques. La socio-anthropologie, en tant que science de la diversité sociale et culturelle, n'a pas pour vocation de juger la validité des croyances ou des cultures (Augé et al., 2009). Sa mission consiste à analyser les systèmes de représentations qui organisent les rapports des sociétés à leur environnement et qui orientent leurs pratiques, leurs décisions et leurs comportements. Ne pas impliquer les variables sociales en lien surtout avec le naturel dénote d'une ignorance de la notion du risque dont parle Peretti-Wattel (2003).

Les réticences observées à l'égard de cette intégration demeurent perceptibles dans de nombreux contextes africains. Pourtant, les innovations scientifiques et technologiques produites par les grandes puissances ne sont jamais culturellement neutres. Elles incorporent elles-mêmes des conceptions particulières du monde, des rapports sociaux et des valeurs propres aux sociétés qui les ont produites.

3.3. Psychologie sociale des lieux marqués par la répétition des événements tragiques

L'analyse des modèles explicatifs des faits sociaux met en évidence l'existence d'un ensemble de représentations collectives relatives aux lieux où se produisent de manière répétée des événements tragiques.

Dans de nombreuses sociétés, la succession d'accidents mortels sur un même tronçon routier, un carrefour ou un virage est rarement considérée comme une simple coïncidence statistique. Cette répétition est souvent interprétée comme le signe de la présence

d'un génie offensé, d'une puissance invisible ou d'une entité spirituelle manifestant son mécontentement.

Dans cette perspective, les réponses sociales ne consistent pas uniquement à renforcer les dispositifs techniques ou les mesures de sécurité. Elles conduisent également les communautés à consulter des médiums, des devins ou des féticheurs afin d'identifier les causes invisibles du désordre et de déterminer les rituels susceptibles d'apaiser les forces surnaturelles supposées responsables des accidents.

Ces représentations participent à la construction sociale du risque routier et influencent les comportements individuels et collectifs. Elles continuent d'occuper une place importante dans les imaginaires sociaux, y compris dans des contextes marqués par la modernisation (Adam et al., 2025).

En effet, les croyances ne disparaissent pas mécaniquement sous l'effet des idéologies modernistes ou des progrès scientifiques comme le souligne Hounounou (2007). Elles se recomposent, se transforment et coexistent fréquemment avec les explications scientifiques. Les idéologies de la modernité peuvent elles-mêmes être appréhendées comme des systèmes de croyances concurrents qui proposent une autre manière de penser et d'interpréter le monde.

Ainsi, pour la socio-anthropologie, l'enjeu ne consiste pas à opposer rationalité scientifique et rationalité culturelle, mais à comprendre leurs interactions afin de construire des politiques publiques plus inclusives, socialement acceptables et durablement efficaces.

Au terme de cette discussion, il convient de reconnaître que cette étude, en s'intéressant à des dimensions métaphysiques et à des savoirs relevant de l'invisible, s'est heurtée à certaines limites. Plusieurs interrogations n'ont pas reçu de réponses probantes, soit parce qu'elles ont été volontairement éludées par les enquêtés, soit parce qu'elles relèvent de connaissances dont la transmission est soumise à des règles de confidentialité. De fait, les moyens de protection mystique, tels que les amulettes, les talismans ou

certaines pratiques rituelles, sont couramment entourés de secrets. De même, les détenteurs de savoirs ésotériques ou de pouvoirs spirituels refusent souvent de dévoiler des connaissances réservées aux initiés ou accessibles uniquement à ceux qui ont reçu une initiation. Cette réserve constitue une contrainte méthodologique classique dans les recherches socio-anthropologiques portant sur les croyances, les pratiques religieuses et les univers symboliques, où l'accès à l'information est conditionné par des logiques de secret, de confiance et d'appartenance.

Conclusion

Au regard des limites des politiques publiques de sécurité routière, centrées sur les dimensions techniques, réglementaires et comportementales, il apparaît nécessaire d'intégrer les variables socio-culturelles. Les accidents de la route ne sont pas uniquement des événements techniques ou biomécaniques : ils sont investis de significations sociales, culturelles et symboliques par les populations.

Dès lors, leur compréhension ne saurait reposer sur les défaillances mécaniques, infrastructurelles ou humaines. Elle appelle une approche pluridimensionnelle associant les sciences de l'ingénieur, les sciences de la santé et les sciences sociales. Cette complémentarité permet de mieux saisir les représentations sociales qui orientent les comportements des usagers, influencent leurs perceptions du risque et conditionnent leur adhésion aux politiques de prévention.

L'efficacité durable de la sécurité routière suppose ainsi une approche holistique, conciliant rationalité scientifique et réalités sociales et culturelles. Cette perspective est susceptible de renforcer la pertinence des stratégies de prévention et de contribuer à réduire la fréquence et la gravité des accidents.

Enfin, au-delà des zones accidentogènes, les représentations relatives aux jours considérés comme néfastes ou propices aux événements tragiques constituent une piste de recherche

pertinente. Elles méritent d'être approfondies par de futures recherches socio-anthropologiques sur les pratiques et perceptions du risque routier.

Références bibliographiques

ADAM Philippe, HERZLICH Claudine, 2025. *Sociologie de la maladie et de la médecine*, Armand Colin, Paris.

AUGÉ Marc, COLLEYN Jean-Paul, 2009. *L'Anthropologie*, Presses Universitaires de France (PUF), Paris.

BÉNIE BI VROH Joseph, TIEMBRE Issaka, EKRA Kouadio Daniel, ANO AMA Marie-Noëlle, KA Orlando Missiemoun, DAGNAN N'cho Simplicie, TAGLIANTE-SARACINO Janine, 2016, « Déterminants des accidents mortels de la circulation routière en Côte d'Ivoire de 2002 à 2011 », *Santé Publique*, vol. 28, n° 5, p. 647-653.

BOYER Marcel, DIONNE Georges, 1984, « Sécurité routière : efficacité, subvention et réglementation », *L'Actualité économique*, vol. 60, n° 2, p. 200-222.

COUSIN Bernard, 2017. *Le regard tourné vers le Ciel*, Presses universitaires de Provence, Aix-en-Provence.

DURKHEIM Émile, 2026 (1^{re} éd. 1895). *Les règles de la méthode sociologique*, Presses Universitaires de France (PUF), Paris.

ESTERLE-HEDIBEL Maryse, 1997. *La bande, le risque et l'accident*, L'Harmattan, Paris.

CHAUVAUD Frédéric, 2007. *Histoires de la souffrance sociale*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

FAINZANG Sylvie, 1989. *Pour une anthropologie de la maladie en France*, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), Paris.

FRAZER James George, 1998 (1^{re} éd. 1890). *Le Rameau d'or*, tome 1, Robert Laffont, Paris.

HOUNOUNOU Albéric, 2007. *Sociologie et modernité*, Bréal, Paris.

KUHN Thomas Samuel, 1983. *La Structure des révolutions scientifiques*, Flammarion, coll. « Champs », Paris.

LAVAGNE Corinne, MOURIER Thomas, SABRIÉ Marie-Lise, THIVENT Viviane (dir.), 2019. *Des données pour une meilleure sécurité routière*, in *Science et développement durable*, IRD Éditions, Marseille.

LÉVI-STRAUSS Claude, 1990 (1re éd. 1962). *La Pensée sauvage*, Pocket, Paris.

MASSERON Alexandre, 2020 (1re éd. 1933). *Saint Christophe, patron des automobilistes*, Bernard Grasset, Paris.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, 2021. *La Stratégie nationale de sécurité routière (2021-2025)*, Ministère des Transports, Abidjan.

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS), 2023. *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2023*, Organisation mondiale de la Santé, Genève.

PERETTI-WATTEL Patrick, 2003. *Sociologie du risque*, Armand Colin, Paris.