

PERCEPTIONS DU RISQUE ET DES ACCIDENTS : UNE ETHNOGRAPHIE DE COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE DANS LA COMMUNE VI DU DISTRICT DE BAMAKO

Moussa FOFANA,

Maitre-Assistant en anthropologie de la santé,

Enseignant-chercheur à l'Institut des Sciences Humaines de Bamako (ISH), moussa2012fofana@yahoo.fr

Résumé

Au Mali, les accidents de la route constitue un problème de santé publique et social. C'est cette double problématique que cet article a explorée pour analyser les perceptions du risque et des accidents de la route. A partir d'observations directes et d'entretiens auprès des usagers de la route, cet article montre une hétérogénéité de situation d'exposition au risque d'accident. Les résultats obtenus révèlent que les conducteurs ayant un sentiment de contrôle élevé face aux risques routiers tendent à avoir une faible perception de ces risques et à adopter des comportements moins sécuritaires. De fait, les résultats révèlent que les conducteurs fatalistes expliquent les accidents de la route par des causes externes et adoptent des comportements moins sécuritaires. Ensuite, on observe que les conducteurs qui ont un niveau d'éducation élevé tendent à adopter des comportements plus sécuritaires lorsqu'ils perçoivent le risque routier comme étant élevé. Ainsi, l'étude montre que la conduite en état d'ébriété expose les usagers aux risques d'accident. Enfin, les résultats mettent en lumière aussi que la perception faible du risque routier par les conducteurs moins âgés comparativement aux conducteurs plus âgés. A ce titre, cet article apporte une contribution aux réflexions dans les champs de l'anthropologie de la santé et de l'anthropologie du risque.

Mots clés : accidents, perceptions, risque, usagers, Bamako (Mali).

Abstract

In Mali, road accidents constitute a public health and social problem. This article explores this dual issue to analyze perceptions of risk and road accidents. Based on direct observations and interviews with road users, this article reveals a heterogeneity in exposure to accident risk. The results show that drivers with a high sense of control over road risks tend to have a low perception of these risks and adopt less safe driving behaviors. In fact, the results reveal that fatalistic drivers attribute road accidents to external causes and adopt less safe driving behaviors. Furthermore, it is observed that drivers with a high level of education tend to adopt safer driving behaviors when they perceive road risk as high. Thus, the study shows that driving under the influence of alcohol exposes road users to the risk of accidents. Finally, the results also highlight the lower perception of road risk among younger drivers compared to older drivers. As such, this article contributes to discussions in the fields of the anthropology of health and the anthropology of risk.

Keyword : accidents, perceptions, risk, users, Bamako (Mali)

Introduction

La route est un espace de circulations des individus et de transports. Différents catégories des usagers (piétons, conducteurs, etc.) tous obéissent aux règles de code de la circulation routière. Au fait, les buts des usagers sont certainement différents. Ainsi, certains utilisent la route pour se rendre au travail, à l'école et d'autres pour rendre visites à leurs familles, amis en voiture, bus ou à pieds. Cependant, ces mouvements sont susceptibles de mettre la vie des usagers au risque d'accident de la route. Alors, ces déplacements constituent une des causes de décès et d'invalidité, particulièrement chez les jeunes. Selon les estimations de l'OMS (2015), le monde a enregistré 500 millions de victimes d'accident par an avec 1,35 millions de

décès et cinq (5) millions d'handicapés. De ce fait, 90 % des victimes sont dans les pays à faibles revenus et 50 % de ces victimes sont âgés de 15 à 45 ans (Diakit , 2020 : 115). En se référant aux statistiques de 2016, le Mali a enregistré 5532 cas d'accidents de la route dont 541 personnes tuées (Diabaté, 2017 : 13). Dans ce contexte, les sources de la Mairie du district de Bamako-Direction de Régulation de la Circulation des Transports Urbain (Diabaté, 2016 :7), ont enregistré 2735 accidents corporels avec 3678 victimes. Dans le même temps, des traumatismes liés aux accidents de la voie publique représentent 6 % (Keita et al, 2022 : 31), après l'hypertension artérielle 10 % (Keita et al, 2022 : 31). A Bamako, le phénomène préoccupe les autorités publiques en charge de la circulation routière. Ainsi, face aux accidents de la route, des mesures techniques et organisationnelles sont déployées par l'Etat Malien dans la prévention de situations accidentelles ou dangereuses. En dépit de ces mesures déjà prise, il n'en demeure pas moins vrai que le phénomène des accidents de la route ne cesse de croître. Il semble que le nombre et la gravité augmentent plutôt au fil du temps. Pour cela, les connaissances théoriques sont pertinentes. Ainsi, Firtz Heider (1958) a posé les bases de la théorie de l'attribution causale et de la psychologie cognitive. Cette théorie analyse comment les individus naïfs interprètent les comportements d'autrui en cherchant les causes internes ou externes. Ensuite des reformulations et des changements suivront cette conceptualisation pour donner lieu aux théories de l'attribution causale (Kelley, 1973 ; Weiner, 1996). En dépit de ces évolutions, la notion d'attribution causale en soi reste la même. Elle se réfère à la tendance qu'ont les individus à

expliquer un phénomène ou un comportement en évaluant des associations logiques ou des co-variations entre les causes et les effets (Gyekye, 2010). Les applications des théories de l'attribution causales sont nombreuses dans le cadre de l'analyse des accidents du travail et de la mise en œuvre des politiques de management de la sécurité dans les organisations. Dans une méta analyse, Seth Ayim Gyekye (2010) relève plusieurs études sur la prévention des accidents dans les organisations, fondés sur les théories de l'attribution causales. Plus intéressant encore, l'étude Dongo Remi Kouabenan (1982) montre que la manière dont l'individu explique un accident oriente son comportement vis-à-vis du risque. De cette idée, des travaux révèlent la complexité de ce processus psychologique et examinent quelques déterminants psychosociaux des explications causales fournies pour les accidents. Ils montrent comment l'explication des accidents peut être affectée par des facteurs tels que l'âge (Melia et al, 2001 ; Salminen & Gyekye, 2007), l'expérience professionnelle (Kouabenan, 2002), l'expertise en matière de sécurité (Gherardi et al, 1998), l'appartenance religieuse (Gyekye & Salminen, 2007), le fatalisme (Peltzer & Renner, 2003), le niveau hiérarchique (Kouabenan et al, 2001), la culture (Kouabenan, 2001), l'expérience des accidents (Kouabenan et al, 2003 ; Gonçalves et al, 2008), le niveau d'implication dans l'accident (Kouabenan, 1985), le climat de sécurité (Gyekye, 2001 ; Hofmann & Stetzer, 1998), la pertinence personnelle et situationnelle (Shaver, 1970) et la taille de l'organisation (Hasle et al, 2009). Ainsi, d'autres études montrent que la méta analyse comporterait des biais pouvant affecter l'explication des accidents. On peut citer entre autres,

l'erreur fondamentale d'attribution (Ross, 1977 ; Kouabenan et al, 2001), et la tendance à l'auto-protection (Shaver, 1970 ; Kouabenan et al, 2001). Bien que d'autres travaux se référant aux théories de l'attribution causale, plusieurs d'entre eux sont des applications du modèle de l'explication naïve de l'accident développés par Dongo Rémi Kouabenan (1999). Ce modèle apporte une contribution à la compréhension du rôle des attributions causales sur le diagnostic de sécurité. Il postule que « les explications causales fournies spontanément par les opérations ou les personnes directement confrontées aux accidents et aux risques, peuvent fournir des informations précieuses susceptibles d'éclairer la causalité des accidents et d'influencer les stratégies de prévention des accidents et des risques » (Kouabenan, 2006 : 243). Pour l'auteur les explications dites « naïves », parce qu'elles désignent des explications fournies par les profanes sont dites naïves parce qu'elles se fondent sur « leurs représentations de la causalité des accidents, leurs expériences antérieures, leurs système de croyances, et diverses aptitudes cognitives et dispositions motivationnelles dont le besoin de contrôle » (Kouabenan, 1999 : 9). Selon l'auteur, l'intérêt d'étudier les explications naïves réside sur le fait qu'elles répondent à un besoin vital l'homme à savoir le besoin de sécurité et de confort psychologique. De fait, face à un événement inhabituel ou insolite, l'absence d'explication intrigue, alors qu'une explication rassure. Expliquer un évènement rassure parce qu'en le faisant, l'individu identifie les causes plausibles qui ont contribué à sa survenue. Alors, identifier les causes plausibles d'un évènement rassure l'individu qu'il est possible de les contrôler et qu'il ne se trouve pas dans un

environnement où il est livré aux caprices du sort. De même ceux qui identifient le sort comme étant la cause plausible d'un malheur se rassurent en recourant à certaines pratiques mystico-magiques qui sont censées conjurer le sort et les prémunir des accidents. Les explications naïves sont pertinentes parce qu'elles sont riches d'enseignements pour la science, indique l'auteur. De ce fait, elles révèlent les éléments de causalités des accidents qui peuvent échapper aux analyses expertes. Ce qui permet de mieux prévoir les comportements individuels et les réactions à l'environnement. Cela permet de compléter les versions d'explications raffinées et explicites issues des analyses des experts et enrichit la compréhension de la causalité des accidents (Kouabenan, 1999). En nous appuyons sur cette idée, nous pensons qu'en cernant l'explication que les usagers donnent des accidents routiers au Mali, cela peut permettre d'enrichir la causalité de ceux-ci dans ce pays et améliorer leur prévention. Tous ces constats nous amènent à poser les questions suivantes : quelle est l'actualité des représentations sociales du risque et des accidents de la circulation routière dans la commune VI du district de Bamako ? Dans un tel contexte, plusieurs questions se posent : les usagers de la route observent-ils les règles de la circulation routière ? L'objectif principal poursuivi dans cet article est de cerner les perceptions du risque et éventuellement des accidents de la circulation routière dans la commune VI du district de Bamako. Ainsi, les objectifs spécifiques se dégagent :

- analyser les perceptions du risque et des accidents de la circulation routière dans la commune VI du district de Bamako ;
- étudier le niveau d'étude des usagers (piétons, conducteurs, etc.) de la route ;
- dégager les politiques publiques et sociales de sécurité et de prévention des accidents de la circulation routière ;

Nous dégageons à partir de la question de recherche les hypothèses suivantes :

- ✓ les usagers ont leurs perceptions du risque et des accidents de la route ;
- ✓ le niveau scolaire des usagers permettent de respecter les règles de la circulation routière ;
- ✓ les mesures sécuritaires déjà mise en place par les autorités publiques de la circulation sont respectées par les usagers de la route ;

I. Méthodes et outils de collecte de données

La démarche ici vise à éviter le piège de l'opposition entre terrain et théorie, pour privilégier la formule du « *grounded theory* » préconisant la génération des théories à partir des données empiriques (Olivier de Sardan, 2008 : 23). Dans cette approche, il est question d'assurer l'adéquation d'une part, « entre l'argumentation et les données d'enquête », et d'autre part, entre « les données d'enquête et le réel de référence » (Olivier de Sardan, 2008 : 11). Ces situations apparaissent nécessaires pour

l'objectivité des sciences sociales qui selon Pierre Bourdieu « *doivent partir de la spécificité propre à leur terrain pour faire preuve de leur scientificité* » (Bourdieu, 1978 : 68). La méthodologie utilisée est essentiellement qualitative. L'approche qualitative permet de saisir les perceptions du risque des usagers de la route et éventuellement les circonstances des accidents. En effet, la méthode qualitative nous est parue appropriée. Comme le rappelle l'anthropologue François Laplantine (1996 : 17), « *il faut privilégier la logique propre des acteurs sociaux en prise avec le phénomène* ». Ainsi, l'instrument qui convient pour la collecte de données est le guide d'entretien de type semi-directif. Comme l'ont montré Moriké Dembélé et ses collaborateurs (2022 : 45), cette étude porte ainsi sur le pan de la culture, et de ce fait l'entretien semi-directif permet de saisir de manière approfondie les enjeux et les jeux qui expliquent les facteurs ayant conduit à la prise de risque et à l'accident avec en toile de fond les représentations du risque. Comme le rappelle Yannick Jaffré & Jean-Pierre Olivier de Sardan :

« L'entretien reste le mieux privilégié, souvent le plus économique pour produire des données discursives donnant accès aux représentations émiques, autochtones, indigènes, locales. Ce sont des notes d'entretiens qui constitueront la plus grosse part du corps de données de l'anthropologue » (Jaffré & Olivier de Sardan, 2003).

Dans ce contexte, l'ethnographe doit « *laisser courir son regard sans s'obstiner sur une seule piste, écouter tout de soi sans se contenter d'un seul message, se pénétrer des ambiances et chercher finalement à discerner les dimensions essentielles du problème à étudier* » (Quivy & Campenhoud, 1988 : 75). Les enquêtes de terrain se sont déroulées entre septembre et janvier de 2026 ont concernées les quartiers (10) de la commune VI du district de Bamako. Au total, 48 entretiens ont été réalisés auprès des usagers de la route.

II. Perceptions du risque et de l'explication des accidents de la route

2.1. L'accident comme une prédestination aux individus

Selon les participants, l'accident de la route est une prédestination. Ainsi, cette perception du risque chez les usagers permet de comprendre les comportements des usagers de la route. O.D :

« Pour moi, ce qui arrive (accident) sur les routes est une prédestination. Que tu roules vite ou doucement ce qui devrait arriver arrivera. C'est ce qui était prévu pour toi que tu auras l'accident aujourd'hui. La mort sur les routes est un destin d'Allah » (O.D, 37 ans chauffeur).

De cet extrait d'entretien, il ressort que les accidents sont prédestinés et est ancrés dans l'imaginaire des populations croyantes. Ainsi, les croyants sont des catégories de participants qui se montrent singulièrement

fatalistes. Comme le rappelle Dongo-Rémi Kouabenan : « *Le recours aux croyances et aux croyances fatalistes pour expliquer les événements malheureux, est favorisé par les insuffisances dans les connaissances et la complexité à expliquer* » (Kouabenan, 2007). En effet, les croyances religieuses peuvent affecter le comportement des usagers en matière de sécurité et conduisent ces derniers à prendre volontairement le risque dans l'optique que Dieu les protège du danger. Ainsi, l'anthropologue David Le Breton (2000) a posé une réflexion pertinente dans son ouvrage « *Passion du risque* », en montrant comment dans certaines situations, le risque est volontairement choisi pour redéfinir de nouveau notre existence, pour se mesurer à une situation nouvelle, pour éprouver ses capacités personnelles ou un rite de passage privé personnel et ainsi encore pour rehausser l'estime de soi, « aller au bout de soi-même », « dépasser ses limites », « se prouver à soi-même » et aux autres tels sont les comportements des acteurs. Cela montre que les croyances en un contrôle divin favorisent un sentiment de maîtrise du risque et conduisent à un comportement moins sûr. Outre, les croyances religieuses, la croyance que les événements ou les accidents sont les résultats du hasard ou de forces invisibles peut jouer un rôle dans la gestion des risques et des accidents (Kouabenan, 1998). L'individu fataliste pense que ce qui se produit ou produira n'est pas sous son contrôle. Il n'est donc pas à faire d'effort pour changer le cours des choses, toute repose sur le hasard ou la chance. De ce fait, les croyances fatalistes peuvent affecter la perception du risque. C'est une conception qui attribue aux causes non contrôlables tout incidences qui peut survenir dans un processus. Ainsi, l'attention aux

mesures de sécurité est diluée dans les représentations naïves. Comme le rappelle l'anthropologue Jeanne Favret Saada :

« Les individus fatalistes ont tendance à croire qu'on ne peut empêcher les événements malheureux de se produire, s'il était dit qu'ils se produiront à ce moment-là » (Favret Saada, 1977).

Cette façon de penser donne lieu à une forme de comportement de laxisme, face à des situations où l'acteur aurait dû faire preuve d'un peu d'imagination. C'est une attitude de quasi démission devant des responsabilités impérieuses de conduite qui interpellent le bon sens ou à l'anticipation du risque. Au lieu d'être proactif, le conducteur se résigne sous prétexte que de toutes les façons, son acteur ne changerait pas grandes choses dans le processus qui a commencé. Cette croyance affecte considérablement les comportements des usagers de la route. C'est une croyance d'autant plus renforcée qu'un certain type d'accident, lorsqu'il survient, échappe quelquefois à tout entendement. Comme le rappellent Karl Peltzer & Walter Renner (2003), les conducteurs fatalistes sont plus susceptibles que les conducteurs moins fatalistes à percevoir les risques routiers comme étant faibles. Il n'est pas surprenant d'entendre dans les propos de O.S :

« Même s'il y a embouteillage, j'ai la capacité de faire face au risque quelle que soit la circulation » (O.S, 33 ans, conducteur de Bus).

Il ressort de cet extrait d'entretien que les usagers de la route courent le risque car ils croient à Dieu qui seul peut écarter l'homme face aux situations routières dangereuses. A ce titre Denise Jodelet montre que :

« Nous avons toujours besoin de savoir à quoi en tenir avec le monde qui nous entoure. Il faut bien s'y ajuster, s'y conduire, le maîtriser physiquement ou intellectuellement, identifier et résoudre les problèmes qu'il pose. C'est pourquoi nous fabriquons des représentations » (Jodelet, 1989).

Il convient de noter que la causalité des accidents ne coïncide pas avec celle des usagers. De fait, Fatchima Moussa Mayaki (2008) : *« parle de croyance religieuse pour regrouper toutes les formes de pensées qui renvoient à une ou des divinités régissant la vie des individus »* (Mayaki, 2008 : 37). Ce qui permet de comprendre comment les usagers expliquent et interprètent les risques et éventuellement les accidents de la route.

2.2. La sorcellerie comme responsable des accidents de la circulation routière

Les représentations culturelles sont à ce point si prégnant que les précautions de sécurités routières ne servent que pour la forme. Dans ce contexte, on a coutume de rechercher les causes plus profondes d'un malheur ailleurs, notamment du côté de la sorcellerie, même lorsqu'on se trouve en face d'une cause immédiate visible. Ainsi,

lorsque survient un accident, derrière la cause se cache toujours une main invisible qui serait la cause première de l'accident. Cette idée semble justifier les pratiques culturelles qui consistent à « se protéger » des malheurs. De ce fait, il est tout à fait compréhensible que les participants aient tendance à expliquer l'accident par des causes invisibles comme le témoigne cet enquêté O.D :

« Je ne pouvais pas croire qu'une voiture neuve que je conduisais et la direction à desserrer et j'ai perdu le contrôle. Par la grâce de Dieu, j'ai pu maîtriser. J'ai demandé aux parents qui se trouvent au village de consulter un voyant en vue de savoir pourquoi une voiture toute neuve a perdu la direction. Après consultation, ils m'ont simplement dit de laisser la voiture car c'était un acte de sorcellerie et que c'est n'est qu'un avertissement. C'est pour dire que quelqu'un convoitait aussi la même voiture (véhicule de transport) » (O.D, 37 ans, chauffeur mécanicien).

A ce titre, Jeanne Favret Saada montre que : « l'origine, c'est toujours la méchanceté d'un ou plusieurs sorciers, affamés du malheur d'autrui, dont la parole, le regard et le toucher ont une vertu surnaturelle » (Favret-Saada, 1977 : 21). Dans ce contexte, les individus fatalistes pensent généralement qu'ils n'ont aucun contrôle sur les événements et que ceux-ci sont contrôlés par des entités invisibles qui échappent au contrôle des humains. S.K :

« En tout cas, je te le dis il y a des accidents mystiques. Les routes de Bamako sont hantées par les sorciers ou autres esprits (djinns) qui provoquent des accidents sur les axes, on y peut rien même si on adopte des mesures sécuritaires en roulant tout doucement un véhicule peut venir par derrière ou par devant vous percuter » (S.K, 36 ans chauffeur de Sotrama : véhicule de transport en commun).

Cet extrait d'entretien montre comment les individus pensent ne pas contrôler tous les événements malheureux. C'est pourquoi ils font recours aux mysticismes et au blindage. L'objectif est de se protéger contre les puissances qui agissent dans l'obscurité dont on ne peut nier leurs existences. Comme le rappelle Eric De Rosny (2006) :

« Dire que la sorcellerie n'existe pas, c'est nier tout simplement avec certaine naïveté l'existence d'une certaine perversité dans ce monde (...). Ce besoin pervers de nuire qui agit au cœur de l'homme n'est ni accessible ni même concevable autrement que dans un système de représentation socioculturelle. Si vous dites que la sorcellerie n'existe pas, c'est que vous vivez les effets du mal selon autre paradigme (...). Car les racines du mal demeurent un système en leur fond et chaque société a du s'en protéger à sa

manière et pour ce faire, se donner ou adhérer à une vision de la vie » (De Rosny, 2006 : 28-29).

De fait, dans ce contexte, les populations ont recours aux blindeurs (désensorceleurs) qui ont de savoirs et pouvoir de protéger contre les attaques sorcières. Ces sorciers sont à l'origine des épidémies (maladies), malchance, chômage à longue durée, absence de promotion professionnelle, etc.), et même les accidents de la route. Ainsi, pour contrecarrer leurs actions maléfiques, les désensorceleurs fabriquent plusieurs objets qu'ils remettent aux demandeurs contre de l'argent. Il s'agit en l'occurrence des bracelets en peau d'animaux, des amulettes, le port des ficelles autour de la taille, les scarifications par des lames ou griffes d'animaux spécifiques destinés à anéantir les attaques maléfiques. O.D, 38 ans, affirme que :

« La circulation sur la route est risqué. Tu vois beaucoup de choses sur les voies, de morceaux de plantes attachés dans un sachet en plastique, de plumes d'oiseaux, des griffes d'animaux et autres. Ces choses représentent des actes de la sorcellerie. Il faut se blinder (guérisseurs) pour empêcher ces éléments nocifs. Si tu fais le blindage ça te protège contre la sorcellerie car il y a des gens qui n'aiment pas le bien des autres. Alors, si tu fais ça tu ne mourras pas de maladie ou d'accident à moins que si

Dieu en a décidé autrement » (O.D, 38 ans chauffeur).

Cet extrait permet de comprendre aisément qu'en plus de cas de problèmes de santé, les populations consultent non seulement les guérisseurs mais aussi les blindeurs pour se prémunir des dangers de la circulation routière. Cette pratique émane de la société qui veut que tous soient protégés car il existe de forces invisibles qui font des attaques et agissent négativement sur la vie des humains. Ainsi, Eric De Rosny (1981) qui a suivi les traces des initiés (méso-cosmique) de ce monde de la nuit qu'il appelle les « maitres de la nuit » afin de mieux comprendre les enjeux et les jeux de rôles qui se déploient. Ce qui signifie que certains individus sont intrinsèquement mauvais (envieux, méchant, jaloux, etc.) et que leurs nature est de faire le mal à autrui. Ce pessimiste anthropologique ne fait que détruire la société car la vertu n'existe pas chez ces individus. Il existe un monde invisible celui des sociétés secrètes, qui sont l'exclusivité de ces initiés et qui contribuent à faire le mal (Fofana & Arou, 2025 : 108) ou le bien. De fait, les conducteurs mettent des autocollants de versets coraniques et d'autres accessoires : fétiches, des amulettes ou *bakan* (gris-gris) en Bambara et autres potions de protection sont introduites dans une poche de vêtement. Elles sont aussi attachées ou portées comme bracelet autour du bras, des reins ou dissimulées dans un siège de véhicules, dans la boîte à gants pour se protéger contre les actions maléfiques. Ainsi, ces objets mystiques sont fabriqués par des guérisseurs (tradipraticiens). Comme le rappellent Moussa Fofana & Oumarou Arou (2025 : 96), dans la médecine locale, les

guérisseurs endogènes ont diverses spécialités dont celle de protection ou de « blindage » des individus en quête de protection contre des actions maléfiques (sorcières). Ces guérisseurs sont non seulement consultés pour des problèmes de santé mais aussi pour des difficultés d'ordre social, chômage à longue durée, infortune, malchance, absence de promotion professionnelle, accident, etc. Les agressions par des fusils nocturnes peuvent être détruites que de cette manière (protections magiques).

Dans ce contexte, le fait de porter des amulettes ou autres objets sacrés sur soi, met le conducteur en sécurité. Cette croyance placée aux objets mystiques, écarte toute possibilité d'adoption des mesures sécuritaires sur la route car censés protéger le conducteur. Ainsi, Robert Nguetsa (2012) montre que : « Dieu contrôle les situations dangereuses auxquelles on fait face ». L'on se confie à Dieu ou à d'autres entités afin que les choses se passent toujours bien à notre faveur. C'est une déresponsabilisation du conducteur qui a ainsi invité des divinités ou des objets fétichistes à prendre le contrôle de l'appareil. De ce fait, derrière ces croyances se cache, chaque situation compliquée que l'on aura traversée en route, on bénéficiera de l'assistance des entités évoquées. A ce titre, Abdelkarim Belhaj & Kaoutar Sallami (2017), montrent que les croyances religieuses constituent de références pour les conducteurs. Ainsi, nous observons que les conducteurs s'adonnent à des pratiques religieuses avant de se mettre en route. Il s'agit des ablutions, de prières spécifiques ainsi que la lecture de quelques versets coraniques et d'autres portent des amulettes ou gris-gris. En effet, si les usagers de la route s'adonnent à des pratiques liées à leur religion, cela montre

leurs attachements aux divinités dont le pouvoir est de protéger les humains des risques et des accidents. Cette façon de penser peut également influencer le rapport des individus face au risque. Bien que dans la médecine locale, les guérisseurs ont diverses spécialités dont celle de protection ou de « blindage » contre des actions maléfiques, il est de la responsabilité du conducteur d'être vigilant, conscient du risque, de la prudence et d'observer les règles de la circulation routière en vue d'éviter l'accident.

2.3. L'incivisme des usagers de la circulation routière

L'incivisme est le manque de civisme, cela veut dire le manque de sens de responsabilité et des devoirs de citoyen (Bogdan et al, 2014). Et quiconque n'a pas le sens de civisme, aura des comportements mal sains vis-à-vis des institutions du pays et des citoyens Maliens. Ils suivront certainement dans la circulation, parce qu'il serait incorrecte. Globalement, la vitesse sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue conduit nécessairement à l'accident car le conducteur ne contrôle plus l'appareil. La vitesse a un effet négatif sur la sécurité au fur et à mesure qu'elle augmente. De même, le nombre des accidents et de traumatismes liés à la conduite en état d'ébriété ne cesse de croître. Comme le montre l'OMS (2004) plus la vitesse est élevée, plus le risque de blessure grave ou mortel grandit ; plusieurs éléments ont établi une corrélation entre la vitesse moyenne, l'alcool et les accidents (OMS, 2004). Par exemple, un piéton adulte a un risque de mourir inférieur à 20 % s'il heurte une voiture à 50 km/h ; mais à 80 km/h, le risque atteint presque 60 % (OMS, 2016). Les participants à cette étude affirment le rôle croissant de la vitesse en état d'ébriété dans les

accidents de la route et leurs impacts dans la gravité des chocs est important.

III. Résultats et discussions

L'objectif principal de cet article est de comprendre les perceptions du risque, les explications liées aux accidents de la route dans la commune VI du district de Bamako. De fait, les investigations empiriques et les analyses de données ont permis d'obtenir non seulement des résultats qui confirment et rejoignent d'autres études traitant des problématiques analogues, mais aussi des résultats pertinents qui renseignent sur l'état de la question.

3.1. L'excès de vitesse sous l'emprise de l'alcool et de la drogue

L'excès de vitesse représente un risque potentiel d'accident de la route dans la commune VI du district de Bamako. Bien que les autorités publiques du Mali ont fait la relecture du Code de la route par la loi n°99-04/P-RM du 02 mars 1999 régissant la circulation routière et le Décret n°99-134/P-RM du 26 mai 1999 en remplacement de l'ancien datant de 1982. Cependant, il se pose de sérieux de problème de respect du code de la route par les usagers. Ce résultat peut s'expliquer par le fait que la vitesse procure du plaisir aux conducteurs. Le non-respect des règles par les conducteurs s'observent par les pratiques de faufileage entre les véhicules en état d'ébriété. En effet, ce phénomène n'est pas nouveau au Mali, il s'observe aussi ailleurs. Dans une étude similaire réalisée dans les pays d'Amérique du Nord et d'Europe, Jean-Daniel Causse et al (2004) montrent que les

automobilistes sont informés et reconnaissent que la vitesse sous l'effet de l'alcool et ou de la drogue est un des principaux facteurs d'accident de la route. Il existe vraiment un paradoxe entre la connaissance que l'individu a du risque et le comportement qu'il adopte. Dans ce contexte, les acteurs évoluent dans un monde où ils sont soumis aussi à des exigences sociales et professionnelles qui nécessitent de la vitesse sur des routes en bon état. Cette vitesse provoque de l'accident par perte de contrôle du conducteur. Retenons, avec Devos-Comby & Salovey (2002), qu'il ne faut pas oublier que les usagers de la route ont plutôt tendance à minimiser la probabilité pour eux-mêmes de subir des nuisances. Ces résultats corroborent ceux de Stanley Parker et al (1980) qui confirment ces comportements de vitesse. Ils montrent que les individus ne pensent pas aux résultats négatifs du non-respect des limitations de vitesse, tels que les accidents de la route ou les blessures, parce que les avantages perçus sont plus importants. Un des résultats novateurs de cet article révèle que les conducteurs qui ont un niveau d'étude élevé ont tendance à respecter le code de la route. Ces résultats sont largement cohérent avec ceux de Blazej Palat & Patricia Delhomme (2018) dans le domaine de la sécurité routière montrant de comportements sécuritaires par des instruits. Ces auteurs montrent que les conducteurs instruits ont tendance à attribuer les quasi-accidents à des facteurs internes, tels que leur propre comportement ou leurs compétences, plutôt qu'à des facteurs externes, comme le comportement des autres conducteurs ou les conditions routières (Palat & Delhomme, 2018). Alors que d'autres études n'ont trouvé aucune relation significative entre le facteur niveau d'éducation et le style d'attribution

des conducteurs (Kouabenan, 2001). Les individus impliqués dans plusieurs accidents ont tendance à adopter des comportements plus dangereux que ceux qui sont impliqués dans un seul accident. Des constats similaires ont été faits ailleurs, notamment au Portugal par Sonia Pedrosso Gonçalves et al (2008). Ils rapportent des résultats relativement similaires dans une étude menée dans une entreprise industrielle et dans une entreprise de recherche et de développement. Ces auteurs constatent que le nombre d'accident subis est positivement corrélé avec les comportements dangereux. Cette constatation s'accorde avec celle de Seth Ayim Gyekye (2006). Il signale dans une étude auprès des travailleurs industriels (minières, textiles et de transformation du bois) au Ghana que les individus impliqués dans plusieurs accidents ont tendance à négliger les mesures de sécurité par rapport à ceux qui sont moins impliqués dans des accidents. En plus, les résultats suggèrent également d'améliorer l'état des infrastructures routières pour renforcer les politiques et les actions relatives à la sécurité routière. Bien que l'amélioration de l'état des infrastructures ne suffit pas à elle seule de prévenir les accidents de la circulation routière. Ces résultats vont dans le sens de plusieurs études récemment réalisées dans le domaine de la circulation routière (Kouabenan & Guyot, 2005 ; Gueutsa, 2012), il n'en demeure pas moins que c'est une option nécessaire pour une circulation optimale. En effet, l'amélioration de l'état des routes peut donner un sentiment de sécurité aux usagers de la route ; ce qui pourrait contribuer à diminuer leur vigilance face aux risques. La modernisation des infrastructures devrait cependant s'accompagner d'action visant à accroître

la perception des risques par les usagers de la route, car les études montrent que la plupart des accidents se produisent dans des bonnes conditions de la circulation (Kouabenan & Guyot, 2005 ; Gueutsa, 2012). Les risques routiers auxquels les conducteurs sont exposés doivent être mieux communiqués en les rendant plus visibles. Cela peut contribuer à réduire le niveau de risque que les conducteurs sont prêts à tolérer. Nous constatons également que la perception du risque varie en fonction de l'âge des conducteurs. Les jeunes conducteurs tendent à percevoir le risque comme étant moins élevé que les plus âgés.

3.2. Le comportement inadapté ou l'incivisme des usagers sur la route

Le comportement des conducteurs sous l'emprise de l'alcool et de la drogue constituent sont interdits et de cas patent de l'incivilité ont été révélé (agressivité, injures, le manque de tolérance envers autrui) sont les motifs évoqués comme cause d'accidents. Nos résultats corroborent celui du sociologue Américain, Howard Becker (1985) qui avait déjà révélé cet aspect du comportement déviant de l'individu face aux normes sociales. Il montre que la transgression des normes engendre des sanctions. Dans ce contexte, la présence des gendarmes et des policiers sont nécessaires sur les axes afin d'arrêter ceux qui conduisent en état d'ébriété ou de la drogue, retirer leur permis de conduire voire réprimander les comportements qui ne respectent pas les normes en matière de circulation routière. Les résultats d'une étude réalisée par Dongo-Rémi Kouabenan & Jaldesa Guyot (2005), confirment ces comportements négatifs sur la route. Aussi, des enquêtes menées dans les pays à faible

revenus sur les conducteurs, attestent que 33 % et 69 % des conducteurs tués au volant et près de 8 % et 29 % de conducteurs impliqués dans un accident non mortel avaient consommés de l'alcool (Odera et al, 1997). Les effets perturbateurs de l'alcool diminuent la concentration et sous-évalue les risques du conducteur. Robert Bogdan et al (2014), relativisent cette idée, ils montrent que la visibilité des équipes de police sur les axes est un facteur clé dans le choix de la vitesse. Ces auteurs montrent que les conducteurs ont tendance à respecter massivement le code de la route lorsqu'il y a le contrôle de la police. L'absence de contrôle policier peut probablement conduire les conducteurs à violer les règles de sécurité routière. Ce qui montre que le contrôle routier peut réduire le taux d'infraction au code de la route et constitue l'une des techniques les plus efficaces pour faire respecter le code de la route. Globalement des campagnes de sensibilisation permettent d'informer les usagers de la route aux respects de règles de la circulation routière. Nos résultats sont en accord avec les études de Niki Harré & Wendy Wrapson (2004) qui ont réalisé une étude similaire dans les centres villes d'Auckland en Nouvelle-Zélande.

3.3. Les jeunes et le sentiment de contrôle face aux risques sur la route

Les jeunes conducteurs tendent à percevoir le risque comme étant moins élevé que les conducteurs âgés. La perception faible du risque routier par les conducteurs moins âgés comparativement à leurs aînés. Ce résultat est cohérent avec d'autres études montrant que les jeunes conducteurs ont une perception du risque en situation de conduite plus faible que les conducteurs âgés (Brown &

Groeger, 1988 ; Deery, 1999). Globalement, les jeunes conducteurs ont tendance à percevoir le risque comme élevé par une surestimation de leurs capacités face au risque. Ces résultats vont dans le même sens de plusieurs travaux dans le domaine de la sécurité routière (Gueutsa, 2012 ; Chaurand & Delhomme, 2013 ; Yang et al, 2020). Cette tendance des conducteurs jeunes à surestimer leurs capacités face aux situations dangereuse sur la route parait une illusion car ils croient capables d'affronter n'importe quelle situation dangereuse soit-elle sur la route. Ce comportement de contrôle dispense le conducteur de prendre des mesures sécuritaires. En effet, nos résultats montrent que les conducteurs qui expliquent les accidents par des causes internes aux conducteurs tendent à adopter des comportements plus sécuritaires. Ainsi, ce sentiment de percevoir le contrôle sur les événements rejoint la conception de l'approche du contrôle socio-instrument de Paul Spector et al (2004). Les auteurs montrent qu'individu peut avoir le sentiment d'avoir un contrôle sur les événements grâce à ses compétences ou un contrôle indirect par le biais du groupe social auquel il appartient, des parents et des dieux, etc.

3.4. Les croyances religieuses face aux risques et à l'accident

Les résultats de cette étude révèlent que les usagers de la route qui ont de fortes croyances en leurs capacités, à faire face aux événements malheureux, estiment que les accidents sont dus à la malédiction, au destin. Les individus qui expliquent les accidents par des causes externes ont tendance à adopter des comportements moins sécuritaires.

Ces résultats sont en accord avec plusieurs études antérieures (Gonçalves et al, 2008 ; Gueutsa, 2012). Dans ce contexte, expliquer les accidents par des causes internes signifie que l'on ne peut contrôler soi-même la situation afin d'éviter les accidents. De ce fait, les individus de confession musulmane ont une forte croyance à Dieu, se distinguent par une forte capacité à affronter les situations dangereuses sans crainte. Les résultats d'une étude similaire réalisée par Paul Spector et al (2004), confirment ces attitudes. De plus, les conducteurs qui ont de croyances pessimistes possèdent une connaissance limitée du risque et des accidents. Cette constatation s'accorde avec celle de Olajide Agunloye (1991) au Nigeria. Il montre comment la prise en compte des croyances des usagers de la route dans la conception et la communication des mesures de prévention peuvent améliorer l'efficacité de la pratique. L'auteur rapporte une étude de la commission fédérale de la sécurité routière réalisée sur la perception du risque par les usagers de la route au Nigeria révèle que 70% des accidents sont attribués à un syndrome d'illusion d'immunité aux accidents de la route », c'est-à-dire « un sentiment d'illusion profondément ancrée dans le psychisme des usagers de la route Nigériens qui les amène à penser et à réagir comme si les accidents n'arrivaient qu'aux autres » (Agunloye, 1991 : 356). Alors, il existe un lien fort entre les croyances religieuses et la perception du risque routier.

3.5. La sorcellerie au cœur des accidents de la route

Les résultats obtenus révèlent que les usagers de la route ont tendance à fournir des explications causales entachées de perceptions d'origine diverses. Ce sont des

croyances selon lesquelles les accidents sur la route sont provoqués par des forces invisibles notamment les sorciers. Dans ce contexte, la sorcellerie est au cœur du « mal » et on interroge la société pourquoi le mal est arrivé et pourquoi la douleur et la souffrance pour telle ou telle personne. Cette situation nécessite le recours aux savoirs des guérisseurs endogènes qui ont la connaissance du monde invisible de protéger les individus des accidents de la route. Retenons, avec Sylvie Fainzang (1985), dans ce cas que le recours à cette instance est motivé par leur réputation de thérapeutes disposant d'un savoir « savant » et pouvoir de guérir ou d'empêcher tout mal. Dans ce contexte, le recours à la médecine endogène apparaît comme la propre réponse aux problèmes sociaux auxquels les individus sont confrontés dans un contexte culturel particulier. Cette constatation s'accorde avec celle de Caroline Desprès (2011), qui a réalisé une étude similaire à la Réunion. Alors, les résultats précédents et ceux de Sylvie Fainzang (1989) convergent et nous confortent dans cette analyse. Elle montre que les guérisseurs traditionnels pratiquent des rites en liaisons avec les énergies visibles et invisibles pour contrecarrer les actions maléfique et de se protéger contre le mal de toute sorte n'est pas une réalité spécifiquement Malienne, africaine mais aussi européenne. Cette façon d'expliquer les accidents conduit les usagers à adopter des comportements moins sécurisés. Ainsi, les individus pessimistes expliquent les accidents par des causes externes non contrôlables est retrouvée dans d'autres travaux (Peltzer & Renner, 2003). Ces auteurs montrent que le fatalisme est une croyance qui peut encourager les usagers à sous-estimer les risques sur les routes. Globalement, les individus fatalistes expriment

aussi une absence de contrôle sur les événements malheureux, ils semblent ne pas trouver l'intérêt de prendre des précautions pour éviter un accident qui selon eux finira par arriver quoi qu'on fasse. Les conducteurs fatalistes donnent la priorité aux causes externes pour expliquer la survenue des accidents de la route. Nos résultats à ce niveau corrobore plusieurs travaux (Kouabenan, 1998 ; Ngueutsa, 2012 ; Peltzer & Renner, 2003) qui montrent que les individus fatalistes à expliquer les accidents par des facteurs externes peut s'expliquer par la présence d'un mécanisme de défense par lequel ces acteurs admettent en quelque sorte leur impuissance en tant que conducteurs, tout en niant la responsabilité humaine dans la survenue des accidents (Kouabenan, 1998). Dans la commune VI du district de Bamako, les conducteurs expriment le manque de contrôle sur les événements malheureux, et semblent penser qu'il n'est pas nécessaire de prendre de dispositions car l'accident se produira quoi qu'il arrive. Les résultats d'une étude similaire réalisée par Dongo Rémi Kouabenan (2002) confirment ces attitudes. Il montre que la nature fataliste des conducteurs expérimentés peut être due à une tendance défensive à éviter le blâme et à protéger l'estime de soi.

Conclusion

En définitive, l'étude cherchait à démêler les perceptions du risque et les croyances auxquels sont exposés les usagers de la route. Cet article s'est appuyé sur des modèles et paradigmes théoriques et des études empiriques. Dans ce contexte, il s'agit de prendre en compte le rôle des croyances fatalistes, de la perception du risque et de leurs

explications en vue de formuler un certain nombre de proposition pour améliorer la prévention des accidents de la circulation routière. Ainsi, les résultats les plus saillants que les conducteurs fatalistes tendent à adopter des comportements moins sécuritaires. Il est donc important que les actions de prévention visent à réduire la vision fataliste des conducteurs concernant la causalité des accidents de la circulation. De fait, pour lutter contre les idées fatalistes sur les accidents de la route, il est important d'orienter les actions dans les lieux de cultes et dans les médias (TV, Radio, etc.) en assurant la transmission directe. Ainsi, lors des prêches, il est dit aux fidèles que la croyance au destin est une base fondamentale de la foi, et que tout ce qui arrive est censé arriver et les résultats sont finalement prédestinés sans remettre en question cette idée fondamentale. Les prédicateurs peuvent en revanche indiquer aux fidèles qu'il est possible d'influer sur certains événements de la vie comme les accidents de la route commis par erreur, négligence ou manque de retenue. Cette action peut inciter les individus à remettre en cause la croyance selon laquelle les accidents de la route sont inévitables et adopter des comportements appropriés. Au fait, les conducteurs ayant un faible niveau d'éducation et ceux ayant plus d'expérience de conduite méritent une attention particulière car ils manifestent un degré de fatalisme par rapport à la cause des accidents. De plus, les résultats suggèrent que entre autres, que les action de prévention devraient viser la croyances qu'ont les conducteurs concernant la causalité des accidents de la circulation, et les amener à prendre conscience que, même s'ils ont des capacités personnelles pour faire face aux risques sur la

route, ils ne sont pas à l'abri du risque. En plus, les résultats proposent d'améliorer l'état des infrastructures étroites pour renforcer les politiques ainsi que les actions relatives à la sécurité routière. Même si que l'amélioration des infrastructures routières ne suffit pas elle seule de prévenir les accidents de la circulation (Kouabenan & Guyot, 2005), il n'en demeure pas moins vrai que c'est une option nécessaire. Cette amélioration de l'état des routes peut donner un sentiment de sécurité aux usagers de la route. Ce qui pourrait contribuer à réduire leur vigilance face risque.

Références bibliographiques

AGUNLOYE Olajide, 1991, Towards a safe road culture in Nigeria :systems approach. In Toi (ed), Second African Road Safety Congress, Addis-Ababa, 16-20 October 1989 (Joint ECA/OCDE Congress, Compendium of papers, 1991), pp. 352-371.

ASSAILLY Jean Pascal, 1992, *Les jeunes et les risques : une approche psychologique de l'accident*. Paris : Vigot.

BANDURA Albert, 1997, *Self-efficacy : the exercise of control*. Freeman.

BECKER Howard, 1985, *Outsiders*. Etudes de sociologie de la déviance. Ed. Métailié.

BEKKAJ Rachid, 2017, Approche sociologique du fauillage et ses aspects socioculturels dans usages de la route. In A. Belhaj (dir), *Approches psychologiques et sociologiques des accidents de la circulation* (p.86-99). CNPAC-CNRST-UM5.

BELHAJ Abdelkarim & SALLAMI Kaoutar, 2017, Le référant religieux affiché en véhicule comme prescripteur de comportement en situation de conduite. In A.Belhaj, *Le*

comportement des usagers de la route (p. 110-122). CNPAC-CNRST-UM5.

BOGDAN Robert et al, 2014, Contextual determinant of speeding : Time pressure and police control in urban Areas. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 127, 581-585. <https://doi.org/10.106/j.sbspro.2014>.

BOURDIEU Pierre, 1978, « Sur l'objectivation participante. Réponse à quelques objections », *Actes de la recherche en Sciences sociales* (23) : 67-69.

CAUSSE Jean-Daniel, 2003, *Jugements subjectifs des risques et optimisme comparatif : cas de la conduite automobile* (thèse de doctorat). Université Pierre Mendès France, Grenoble.

CAUSSE Jean-Daniel et al 2004, Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez les jeunes automobilistes : quelques déterminants de l'optimisme comparatif. *Le travail humain*, Vol.67.

CHAURAND Nadine & DELHOMME Patricia, 2013, Cyclists and drivers in road interactions : A comparison of perceived crash risk. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 1176-1184. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2012.09.005>.

DEERY Hamish, 1999, Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30 (4), 225-236. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(99\)00018-3](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(99)00018-3).

DELHOMME Patricia, 2010, Reducing air-pollution : a new argument for getting drivers to abide by the speed limit ? *Accident Analysis and Prevention*, 42 (1), 327-338.

DELHOMME Patricia et al, 2008, The effect of commitment to observe speed limits during rehabilitation

training courses for trafic regulation offenders in France. *European Review of Applied Psychology*, 58(1), 31-42.

DEMBELE Moriké et al., 2022, *Rites et traditions du mariage au Mali : Permanences, ruptures et impasses*. L'Harmattan, Mali.

DE ROSNY Eric, 1981, *Les yeux de ma chèvre. Sur les pas des maitres de la nuit en pays douala (Cameroun)*. Paris : Plon.

DE ROSNY Eric, 2006, *Justice et sorcellerie*. Paris Karthala, pp.28-29.

DESPRES Caroline, 2011, « Soigner par la nature à la Réunion : l'usage des plantes médicinales dans la prise en charge thérapeutique du cancer ». *Anthropologie et santé* (en ligne <https://doi.org/10.4000/anthropologiesante.710>).

DIAKITE Youssouf, 2020, « Evolution des transports et de l'insécurité routière : cas du district de Bamako », Thèse de doctorat, IPU, Bamako.

DIABATE Tidiane Ibrahima Deka, 2017, *La sécurité routière au Mali, état des lieux et perspectives*, 6è Conférence de l'IRTAD, Marrakech.

FAINZANG Sylvie, 1985, La « maison du blanc » : la place du dispensaire dans les stratégies thérapeutiques des Bisa du Burkina-Faso. *Sciences sociales et santé*, 3, 105-128.

FAVRET-SAADA Jeanne, 1977, *Les Mots, la mort, les sorts*, Paris, Editions Gallimard.

FOFANA Moussa & AROU Oumarou, 2025, « Maladies infantiles et recours aux savoirs endogènes dans la commune VI du district de Bamako (Mali) ». *Revue des Sciences humaines et sociales, Lettres, Langues et Civilisations (Côte d'Ivoire)*. *Revue Le Fromager*, Vol. 1, N° 2, juillet, pp.92-108.

GANDIT Marc et al, 2009, Road-tunnel fires : risk perception and management strategies among users. *Safety Science*, 47 (1), 105-114.

GONCALVES Sonia Pedrosso et al, 2008, The impact of work accidents experience on causal attributions and worker behaviour. *Safety Science*, 46(6), 992-1001.<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2007.11.002>.

GYEKYE Seth Ayim, 2006, Workers' perceptions of workplace safety : an African perspective. *International Journal of Occupational safety and Ergonomics*, 12 (1), 31-42. <http://doi.org/10.1080/10803548.2006.11076667>.

GYEKYE Seth Ayim, 2010, Occupation safety management : The role of causal attribution. *International Journal of Psychology*, 45 (0), 405-416.

HASLE Peter, PETE Kines, & ANDERSEN Lars Peter, 2009, Smal enterprise owners' accident causation attribution and prevention. *Safety Science*, 47, 9-19.

HEIDER Firtz, 1958, *The psychology of interpersonal relations*, New York : Wiley.

HARRE Niki & WRAPSON Wendy, 2004, The evaluation of a central-city pedestrian safety compaign. *Transportation Research Part : Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 167-179. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2004.07.002>

HOFMANN David & STETZR Adam, 1998, The role of safety climate and communication in accident interpretation : Implications for learning from negative events. *Academy of Management Journal*, 41, 644-657.

JAFFRE Yannick, 1996, *Dissonance entre les représentations sociales et médicales de la malnutrition dans*

un service de pédiatrie au Niger. Sciences sociale et santé, vol 4, n°1 Mars.

JAFFRE Yannick et OLIVIER De SARDAN Jean-Pierre, 2003, *Une médecine inhospitalière. Les difficiles relations entre soignants et soignés dans cinq capitales de l'Afrique de l'Ouest*. Paris, APAD, Karthala.

KEITA Mamadou et al, 2022, « Paludisme grave chez l'enfant dans le district de Bamako : Aspects Clinicobiologiques et Thérapeutiques ». *Health Sciences & Disease*.

JODELET Denise, 1989, *Les représentations sociales*. Paris : PUF.

KOUABENAN Dongo Remi, 1985, Degree of involvement in an accident and causal attribution. *Journal of Occupation Accidents*, 7(3), 187-194. [https://doi.org/10.1016/0376-6349\(85\)90004-5](https://doi.org/10.1016/0376-6349(85)90004-5).

KOUABENAN Dongo Remi, 1998, Beliefs and the Perception of Risks and Accidents. *Society for Risk Anaysis*, 18(3), 243-252.

KOUABENAN Dongo Remi, 1999, *Explication naïve de l'accident et prévention*. Paris : PUF.

KOUABENAN Dongo Remi, 1990, Les accidents de la circulation en côte d'Ivoire : voies d'analyse et recherche. *Recherche Transport Sécurité*, 25, 29-38.

KOUABENAN Dongo Remi, 2002, Occupation, driving Experience, and Risk and Accident Perception. *Journa of Risk Research* 5 (1), 49-68.

KOUABENAN Dongo Remi et al, 2003, Diagnostic épidémiologique à la perception du risque de contamination par le SAMR (staphylocoque doré) en milieu hospitalier. In D. R Kouabenan & M Dubois (dir), *les risques professionnels* :

évolution des approches. Nouvelles perspectives (p. 87-104). Editions Octarès.

KOUABENAN Dongo Remi & GUYO Jaldesa, 2005, Study of the cause of pedestrian accident by severity. *Journal of Psychology in Africa*, 14 (2) 115-126.

KOUABENAN Dongo Remi, 2007, Incertitude, croyances et management de la sécurité. *Le Travail Humain*, 70 (3), 271. <https://doi.org/10.1016/j.jssci.2008.01.010>.

KOUABENAN Dongo Remi, 2006, Des croyances aux comportements de protection-2^e partie : quels apports des études sur la perception des risques au diagnostic de sécurité et aux campagnes de prévention. In D.R. Kouabenan, B. Cadet, Hermand, & M. T. Munoz sastre (dir), *Psychologie du risque : identifier, évaluer, prévenir* (2^e éd., p. 259-289). De Boeck.

KOUABENAN Dongo Remi, 2001, Culture, perception des risques et explication des accidents. *Bulletin de psychologie*, 54 (453), 329-342.

LE BRETON David, 2000, « Passion du risque ». Paris : Métailié. p16-47.

MACRITCHIE Victoria & SEEDAT Mohamed, 2008, Headlines and discourses in news paper report on public accidents. *South African Journal of Psychology*, 38 (2), 337-354.

MAIRIE DU DISTRICT DE BAMAKO-Direction de Régulation de la circulation des transports Urbains, 2016, Bilan des accidents corporel de la circulation routière dans le district de Bamako.

MAYAKI Fatchima Moussa, 2008, *Effet des croyances, des normes et des valeurs sur le changement d'attitude* :

Exemple de la planification familiale au Niger (Thèse de doctorat, non publié). Université Grenoble Alpes.

MELIA José et al, 2001, Procedural model of the attributions and attitudes towards work accidents : Measurement and intervention strategies. *Journal of Work and Organisation Psychology*, 17, 63-90.

NGUEUTSA Robert & KOUABENAN Dongo Remi, 2014, « Mes ancêtres et Dieu me protègent, je peux prendre des risques » : effet des croyances de contrôle socio-instrumentales sur les comportements de sécurité routière. In R. Ngueutsa. R. Mokoukolo, N. Achi & A Belhaj (Eds.), *Psychologie du travail et développement des pays du sud* (p. 241-254). L'Harmattan.

OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2008, *La rigueur du qualitatif : Les contraintes empiriques de l'interprétation socio anthropologique*, Louvain-la Neuve, Editions et Librairie-Academia Bruyland, 372 p.

OMS, 2004, « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde ». 53p.

OMS, 2016, « Principaux facteurs de risque et prévention des accidents de la route ».

PALAT Blazej & DELHOMME Patricia, 2018, Causal attribution in explanations of near-crash events behind the wheel, and its relationship to comparative judgments. *Journal of safety research*, 65, 133-139.

PARKER Stanley et al, 1980, Natural disaster, perceive control and attribution to fate. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 6, 545-559.

PELTZER Karl & RENNER Walter, 2003, Superstition, risk-taking and risk perception of accidents among South

African taxi drivers, *Accident Analysis & Prevention*, 35 (4), 117-131.

QUIVY Raymond & CAMPENHOUDT Luc Van, 1988, *Manuel de recherche en sciences sociales*. Paris : Dunod.

SALMINEN Simo & GYEKYE Seth Ayim, 2007, Organization demography : Causal attribution for industr0°al accidents. *Advances in Psychology Research*, 54, 189-204.

SHAVER Kelly, 1970, Defensive attribution : Effects of severity and relevance on the responsibility assigned for an accident. *Journal of Personality and Social*, 14, 101-113.

SPECTOR Paul et al, 2004, Eastern versus western control beliefs at work : an investigation of secondary control, socioinstrumental control, and work locus of control in China and the US. *Applied Psychology : An International Review* 53 (1), 38-60. <https://doi.org/10.1111/j.1464-069>.

WEINER Bernard, 1996, *Judgement of responsibility : A foundation for a theory of social conduct*. New York : Guilford.

YANG Liping et al, 2020, Analysis of the factors affecting drivers' queue-jumping behaviour in China. *Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour*, 72, 96-109. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2020.05.008>.