

# **SOCIOTEXTES**

Revue de sociologie de l'Afrique littéraire

ISSN 2518-816X

*NUMÉRO 14*

**Décembre 2024**

*Littérature et sciences humaines*  
***Configurations, Convergences et Variations***

Etudes réunies et coordonnées par

***Yelly Kady Kigniman-Soro***

**OUATTARA**

***Maître-Assistante***

*Département de Lettres Modernes*

*Université Félix Houphouët-Boigny*

*Abidjan-Côte d'Ivoire*

## ORGANISATION

Directeur de publication : Madame **Virginie Konandri, Professeur titulaire**, Littérature comparée, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan, Côte d'Ivoire).

Directeur de la rédaction : Monsieur **David K. N'GORAN, Professeur Titulaire**, littérature comparée, diplômé de Science politique, Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan, Côte d'Ivoire).

Secrétariat de la rédaction : Monsieur **Koné Klohinele, Professeur Titulaire**, Études africaines et anglophones, Université Félix Houphouët-Boigny, (Abidjan, Côte d'Ivoire).

## COMITE SCIENTIFIQUE

- Prof. ADOM Marie-Clémence (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, RCI)
- Prof. AKINDES Francis (Université Alassane Ouattara, Bouaké, RCI)
- Prof. BERNARD Mouralis (Université de Cergy-Pontoise, France)
- Prof. BERNARD de Meyer (Université du Kwazulu natal, Afrique du sud)
- Prof. COULIBALY Adama (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, RCI)
- Prof. *DIANDUE Bi-Kacou* (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, RCI) †
- Dr. AKASSE Clement (Howard University, Washington DC, USA)
- Prof. KONANDRI A. Virginie (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, RCI)
- Prof. KOUAKOU Jean-Marie (Université, Félix Houphouët-Boigny, Cocody, RCI)
- Prof. MAGUEYE Kasse (Université Cheik Anta Diop, Dakar, Sénégal)
- Prof. MEKE Meite (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, RCI)
- Prof. Sissao Alain, (Université de Ouagadougou, Burkina Faso)
- Prof. SORO Musa David (Université Alassane Ouattara, Bouake, RCI)
- Prof. ISAAC Bazié, (Université du Québec à Montréal, Canada)
- Prof. Yéo Lacina (Université Félix Houphouët-Boigny, RCI)
- Prof. WESTHAL Bertrand (Université de Limoges, France)

## MEMBRE DE LA RÉDACTION

1. Prof. COULIBALY Daouda (Université Alassane Ouattara, Bouaké, Anglais)
2. Prof. FIEDO Ludovic (Université de Bouaké, Philosophie)
3. Prof. Lezou Aimée Danielle (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, Lettres Modernes)

4. Prof. N'GORAN K. David (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, Lettres modernes)
5. Prof. Soko Constant (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, Sociologie)
6. Prof. SYLLA Abdoulaye (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, Lettres Modernes)
7. Prof. YEO Lacina (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, Allemand)
8. Dr. Angoran Anasthasie (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, portugais)
9. Dr Konaté Siendou (Université Félix Houphouët-Boigny, Ontario, Anglais)
10. Dr Koné Klohinwele (Université Félix Houphouët-Boigny, Anglais)
11. Dr Kouakou Séraphin (Université Félix Houphouët-Boigny, Lettres modernes)
12. Dr Imorou Abdoulaye (Université du Kwazulu Natal, études françaises)
13. Dr Soumahoro Sindou (Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, Anglais)
14. M. Gbazalé Raymond (Université Félix Houphouët-Boigny, Lettres modernes)

## ARGUMENTAIRE

**Ce numéro s'intéresse à un dialogue « en creux » entre littérature et sciences humaines. C'est dire que même quand les contributions rassemblées ici n'engagent pas explicitement une telle problématique, elles laissent en arrière-plan surgir, soit par le corpus, soit par les approches méthodologiques ou encore par l'épistémè convoquée (classiques, théories, thèmes, grilles de lecture, etc.) un vaste mouvement d'ensemble qui se décline tantôt en simple configuration, tantôt en convergence, ou encore en variations tendanciennes.**

**Dès lors, qu'il s'agisse d'esthétique, de mathématique littéraire, de pratiques orales et traditionnelles, ou de géographie humaine et physique, de gastronomie, de langue et didactique, de roman, de poésie, etc., les réflexions de ce numéro marchent en file serrée, implicitement ou explicitement. Elles nous aident ainsi à mieux éclairer les perspectives épistémologiques, ainsi que celles inter-pluri-disciplinaires de nos humanités d'obédience africaniste ou autre.**

## **SOMMAIRE**

***L'ESTHÉTIQUE SUBVERSIVE DES RÉCITS MAGIQUES DU PACTE DIABOLIQUE***  
Adamou KANTAGBA, Université Nazi BONI/Burkina Faso p. 6-16

***CIRCULATION ROUTIERE ET VIOLENCE VERBALE A OUAGADOUGOU : UN PROBLEME DE RAMPART AUX NORMES AU BURKINA FASO***  
Bouraiman ZONGO, Université Joseph KI-ZERBO/Burkina Faso p. 17-35

***DROITS HUMAINS, ÉCOLOGIE ET DEVELOPPEMENT DURABLE DANS ET APRES... DE GUILLAUME MUSSO : UNE LECTURE DE L'ENGAGEMENT SOCIAL DANS LE ROMAN POSTMODERNE***

Yaya TRAORÉ, Université Félix Houphouët-Boigny et Patricia AHIOUA épouse ATSE,  
Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire p. 36-47

***GOUT DU SEL : UN ESSAI DES RECHERCHES PHILOLOGIQUES GASTRONOMIQUES ET FOLKLORIQUES***

Vlada Jurievna Sarkisova, épouse KOUAME, ILA, Université de Félix Houphouët-Boigny,  
Abidjan, Côte d'Ivoire p. 48- 59

***MATHEMATISATION DU NON-DIT DE LA DYNAMIQUE DE LA SEXUALITE DANS LE SIGNE DE LA SOURCE D'OKOUMBA-NKOGHE.***

Claire Versuela IDOMBA MBOUKOUABO, Université Omar Bongo, Gabon. P. 60-71

***ESPACES ET PERSONNAGE : POUR UNE APPROCHE DU SENS DANS POUR LE BONHEUR DES MIENS***

Bi Trah Alphonse Cheriff KAKOU, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire p. 72-83

***PRÉDICTION, VÉRIFICATION ET CORRECTION DES ERREURS DE PHONÉTIQUE DANS LA DIDACTIQUE DU FRANÇAIS CHEZ LES APPRENANTS SANPHONES***

Adama DIO, Université Daniel Ouezzin Coulibaly, Burkina Faso p. 84-96

***LA PROBLEMATIQUE DE L'APPROVISIONNEMENT DES CENTRES URBAINS DU GUEMON À PARTIR DE L'ESPACE RURAL DANS LE CADRE DES RELATIONS VILLE-CAMPAGNE (CÔTE D'IVOIRE)***

Hermann Emmanuel Kiéder GUÉHI et Nasser SERHAN, Institut de géographie tropicale (IGT),  
Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan), Côte d'Ivoire. P. 97- 109

***REALITE SECURITAIRE DES ACTIVITES TOURISTIQUES DANS LA SOUS-PREFECTURE DE JACQUEVILLE***

Badjo Julienne SOGBOU-ATIORY, Aimé Kouassi YAO et N'dri Germain APHING-KOUASSI

Enseignant-chercheur, Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire p. 110-121

***ANALYSE SOCIOSEMIOTIQUE DU DISCOURS TERRORISTE DANS LA LITTERATURE BURKINABE.***

Moré NACOULMA, Centre universitaire de Banfora, Burkina Faso p. 122-137

***L'ORALITE DANS LE CARNAVAL DE LA MORT DE FIDELE PAWINDBE ROUAMBA***

SANOUE Léonce Emma, Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso p. 138-143

***« ROMAN ET SPECTACLE » : LECTURE DE LA SCENARISATION DE L'INFORMATION MEDIATIQUE DANS LE ROMAN FRANCOPHONE.***

Gervais-Xavier KOUADIO, Université Peleforo Gon Coulibaly de Korhogo p. 144- 159

***LE MOI ET L'AUTRE OU L'ALTERITE EN CONTEXTE D'EMIGRATION : POUR UNE LECTURE DE LE VENTRE DE L'ATLANTIQUE DE FATOU***

Didier Brou ANOH, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, Côte d'Ivoire p. 160-175

***DEAMBULATION ESCHATOLOGIQUE DANS LA SAISON DE L'OMBRE DE LEONORA MIANO***

Kady yelly Kigniman-Soro OUATTARA, Université Felix Houphouët-Boigny p. 176-186

## **CIRCULATION ROUTIERE ET VIOLENCE VERBALE A OUAGADOUGOU : UN PROBLEME DE RAPPORT AUX NORMES AU BURKINA FASO**

**Bouraiman ZONGO**

Université Joseph KI-ZERBO, Burkina Faso

### **RESUME**

Cet article sur le lien entre circulation routière et violence verbale à Ouagadougou pose la problématique de rapports aux normes au Burkina Faso, en particulier le rapport aux règles de la circulation routière. Les violences verbales constituent donc le prétexte empirique pour analyser l'une des formes de communication dans la circulation routière et ses conséquences en matière de relations interpersonnelles, de production de formes de conflictualité dans le rapport à la route en tant qu'espace public normé. Pour ce faire, la démarche a consisté à faire une analyse de contenus de données obtenues à partir d'une enquête qualitative auprès des usagers de la route, et d'une observation participante du chercheur en tant qu'usager de la route. Les résultats obtenus montrent que la prise de parole des usagers dans la circulation routière engendre de la violence verbale et subséquemment, une diversité de conséquences sous forme de conflits. Cette conflictualité engendrée par l'usage de la route stigmatise les difficultés des usagers à tenir compte de l'autre, à accepter et assumer les différences culturelles dans le rapport à la route et à ses normes.

**Mots clés : circulation routière, violence verbale, différence, conflit, normes.**

### **ABSTRACT**

This article on the link between road traffic and verbal violence in Ouagadougou raises the issue of relationships with standards in Burkina Faso, in particular the relationship with road traffic rules. Verbal violence therefore constitutes the empirical pretext for analyzing one of the forms of communication in road traffic and its consequences in terms of interpersonal relations, the production of forms of conflict in the relationship to the road as a standardized public space. To do this, the approach consisted of carrying out a content analysis of data obtained from a qualitative survey of road users, and participant observation of the researcher as a road user. The results obtained show that when users speak out in road traffic, it generates verbal violence and subsequently a variety of consequences in the form of conflicts. This conflict generated by the use of the road stigmatizes the difficulties of users to take others into account, to accept and assume cultural differences in their relationship to the road and its norms.

**Keys words: road traffic, verbal violence, difference, conflict, norms.**

## INTRODUCTION

Au Burkina Faso, la circulation routière pose une diversité de problèmes qui méritent une attention des sciences sociales. Les routes paraissent de plus en plus petites au regard de la pression exercée sur elles par les usagers. Les accidents de la circulation routière sont légion et posent de fait un problème de sécurité, de droits et de santé publique. Sur les routes au Burkina Faso, et en particulier sur celles de Ouagadougou la capitale du pays, il existe différentes formes d'échanges verbaux entre usagers de la route. Cette situation de prise de parole dans l'espace public permet de comprendre certaines manifestations et conséquences de la violence verbale dans la société. Cette recherche se fonde sur le fait que, la violence est l'un des problèmes sociaux liés à la modernité et aux problématiques qu'elle soulève dans la société démocratique (A. Touraine, 1992). Les explications sociologiques sur la violence partent de la problématique des mobilisations et des mouvements sociaux. Les thèmes étudiés sont divers et concernent entre autres la violence familiale, les gangs de rue, les pratiques de la police, les banlieues, les relations internationales, la sécurité urbaine, etc. Ces thèmes renferment la problématique fondamentale du conflit en sociologie.

On recense à travers le monde de nombreux conflits qui perdurent à des niveaux de violence variables et se révèlent particulièrement résistants aux interventions et aux méthodes traditionnelles de médiation et de négociation. Ils se définissent par leur persistance même, de nombreux cycles de violence se déployant sur la durée, chaque cycle de violence augmentant la complexité du conflit et sa résistance à une résolution durable. (W. Graf, G. Krämer, A. Nicolescou, 2014, p. 199)

Le concept de conflit révèle une opposition de vues, d'intérêts, une mésentente, une situation critique de désaccord pouvant dégénérer en litige ou en procès d'affrontement de fait (G. Cornu, 1987). Le conflit implique une situation de contradictions plus ou moins manifestes entre des acteurs, défendant chacun en ce qui le concerne, une position particulière. Chez D. Samb (2011), le conflit renvoie aux « contradictions surgissant de différences d'intérêts, d'idées, d'idéologies, d'orientations, de perceptions et de tendances. La conflictualité est le fait d'un dysfonctionnement des systèmes de régulation par lesquels est assuré le consensus sur les normes qui dirigent l'action et sur les valeurs qui l'orientent (R. Boudon et al., 1996). Selon E. Durkheim (1897), l'augmentation du nombre des conflits est signe d'anomie et facteur de désintégration ; même si le conflit demeure chez G. Simmel (1999) un élément inhérent à toute société.

Dans les différents traitements de la question qui existent, l'accent est mis sur ce qui paraît le plus évident et le plus urgent, la sécurité routière et ses conséquences que sont les accidents de la circulation routière. Dans ce sens, des travaux font une analyse des accidents de la circulation routière en tant que fait et ses conséquences sur la société, en particulier sur la sécurité routière (M. Brault et P. Letendre, 2003), en tant que problème de santé publique (Y. Kafando, 2006). O. G. Yabi (2019) analyse la problématique de la sécurité routière comme un paradoxe, une sorte de fatalité justifiée par l'ampleur du phénomène et ses conséquences au quotidien. La prévention constitue aussi un thème majeur des travaux antérieurs (Bull J., 1985 ; C. Mock & al., 2003 ; D. R. Kouabenan, 1999), y compris la nécessité de mobiliser les facteurs humains dans les accidents de la circulation comme un potentiel important pour des actions de prévention

(C. Charbit, 1997). Cette prévention est nécessaire en raison des risques que les accidents de la circulation routière représentent (S. Ameratunga & al., 2004). Si les conduites à risques sont documentées (J. P. Assaily, 1992 ; M. Esterle-Hedibel, 1996), c'est en partie parce qu'elles concernent en grande partie les jeunes (J. P. Assaily, 1992), leurs attitudes et comportements (S. Nana, 2007) et leurs représentations sociales de la vitesse et des prises de risques (R. P. Oty, 2008). Ces attitudes peuvent être mises en relation avec les croyances des usagers sur les trafics routiers, comme c'est le cas au Cameroun (R. N'Guetta, 2012). F. N'Onghia, N. Dubois, P. Delhomme (2008) invitaient déjà à tenir compte de l'effet du cadrage et de la présence d'une image dans les messages de prévention sur l'intention comportementale en faveur du respect des limitations de vitesse. Si les comportements des usagers engendrent des formes de déviance par rapport aux règles de la société (C. Perez-Diaz, 2000), des travaux ont mis en évidence les conséquences de ces comportements. Ces conséquences portent sur les risques que prennent les conducteurs (C. Perez-Diaz, 2000 ; P. Suarez, P. R. Pilar, L. Crudabo, 2015) et la gestion des traumatismes (M. Peden, R. Scurfield, 2004 ; M. Ouédraogo, 2019).

Si la route, son aménagement, son usage et les conséquences de son usage constituent une préoccupation des pouvoirs publics, des médias et des chercheurs, les questions sont le plus souvent posées sous l'angle de la sécurité routière. Par exemple, le traitement médiatique des questions routières met en général l'accent sur des préoccupations centrées sur la santé publique, par le truchement de la réflexion sur les accidents de la circulation routière. Il permet soit de poser le problème, soit d'en faire un diagnostic, ou de contribuer par la communication à une éducation civique et routière afin de minimiser les risques d'accidents. L'émission télévisuelle Feu rouge, feu vert de la Radiodiffusion Télévision du Burkina est un programme consacré aux problèmes de sécurité routière au Burkina Faso, tout comme la presse écrite se fait l'écho des problèmes concernant la sécurité routière, les émissions radiophoniques aussi.

Dans le *Document de politique nationale de sécurité routière* (Ministère des transports, 2008), le diagnostic de départ met en évidence la situation de la sécurité routière autant en milieu interurbain qu'en milieu urbain. Dans le premier cas, la situation de la sécurité routière est appréhendée à travers l'examen de l'ampleur des accidents et l'analyse des caractéristiques de l'insécurité routière sur le réseau routier interurbain. Dans le second cas, le rapport montre que la sécurité routière connaît un certain nombre de problèmes qui se traduisent par l'ampleur des accidents, les conditions de circulation, les insuffisances fonctionnelles et de conception de certaines intersections, l'inadéquation entre le dimensionnement des rues et le trafic et l'influence négative des activités riveraines. Si ce document évoque le facteur humain, c'est en raison du fait que les capacités et comportements des conducteurs sont incriminés dans la survenue d'au moins 90% des accidents de la circulation routière, de même que l'information et la connaissance de la problématique de la sécurité routière (Ministère des transports, 2008, p. 19).

Pourtant, en filigrane de toutes ces questions fondamentales, la route constitue un espace d'échanges verbaux entre usagers, ou entre usagers et agents de sécurité. Ces échanges verbaux dans la circulation et pour l'usage de la route montrent à souhait que les représentations sociales de la route et des conséquences de son usage différencié sont diversement exprimées par les usagers. Ces représentations sociales méritent d'être mises en évidence afin de comprendre le

sens et la portée de la violence qui transparait dans les propos des uns et des autres en raison de l'usage de la route par l'Autre. Dans ce sens, l'usage de la route est caractéristique d'un ensemble de rapports conflictuels qui se manifestent en grande partie par la parole. Cette prise de parole en circulation pour manifester ses sentiments devient alors l'objet et l'entrée principale de cette réflexion qui *in fine* permettrait de mener une analyse sur la question de la citoyenneté et de façon empirique, sur le rapport des Burkinabè aux normes, en particulier aux règles de la circulation routière.

Au Burkina, les travaux sur la violence ont porté en général sur les mobilisations sociales (syndicales en particulier), et sur les mouvements sociaux, la révolution, les coups d'Etat, l'insurrection, la problématique koglweogo, la violence dans les médias, les conflits communautaires, identitaires, le lien entre violence et pouvoir. La sécurité routière est une question préoccupante aujourd'hui et pose la question de l'incivisme. La route constitue un espace public, un espace d'échanges verbaux dans la circulation et pour l'usage de route. Ces échanges dans la circulation routière méritent d'être documentés si on veut comprendre certaines formes d'interactions de la vie quotidienne. Des différentes formes d'échanges verbaux, il y a les formes d'expressions violentes. Ces violences verbales constituent, pour le cas des usagers de la route, une question négligée dans la documentation sur la sécurité routière. Comment comprendre le sens des violences verbales dans la circulation routière ? Quelles sont les conséquences de ces violences verbales dans le rapport des usagers à la route ? En quoi l'expression de la violence verbale pose-t-elle un problème de rapports des usagers de la route aux normes de la société ?

Pour répondre à ces questions, la démarche procède par une méthode qualitative combinant l'observation sur les routes et sur Facebook, une revue documentaire pour apprécier l'ancrage théorique et conceptuel de la problématique, et des entretiens semi-directifs auprès d'une trentaine d'usagers de la route.

D'un point de vue théorique, la présente recherche se fonde sur l'analyse de ce que E. Goffman (1973) nomme une grammaire des échanges sociaux les plus quotidiens à travers les multiples échanges rituels qui ponctuent les relations de face à face. Ces échanges rituels contribuent, selon Goffman, à soutenir au quotidien l'ordre social et à perpétuer les effets de la socialisation. A partir de cette entrée par les échanges rituels, les échanges de face à face, dans une approche quelque peu théâtrale de la vie quotidienne, l'analyse s'inscrit dans une perspective interactionniste, mais dont la compréhension du sens que donnent les acteurs se situe dans un contexte social donné, dans un système social, donc dans un champ d'actions normé. Pour cette raison, l'entrée par l'interaction s'articule avec l'analyse institutionnelle qui offre la possibilité de mettre en relation socialisation, déviance et régulation sociale, afin d'interroger les relations sociales et les pratiques y relatives, en tenant compte du fait que l'institution exerce une contrainte sociale sur l'individu comme l'a explicité Durkheim (1967, p. 5), dans sa définition même du fait social, tout comme elle permet de réfléchir sur les conditions de possibilité de l'ordre social (T. Parsons, 1951). On part donc de l'idée que, l'institution se traduit en un univers de discours, système des significations communes ou sociales que la pensée présuppose comme contexte, devient possible uniquement parce que les individus prennent l'attitude ou les attitudes de l'autrui-généralisé envers eux-mêmes. (G. H. Mead, 1963 (1934), p. 133).

## **1. DE LA PRISE DE PAROLE DANS LA CIRCULATION ROUTIERE AUX VIOLENCES VERBALES**

Quelles sont les raisons pour lesquelles les usagers de la route prennent-ils la parole pendant qu'ils circulent dans la ville de Ouagadougou ? Ou comment les usagers parlent-ils pendant leur usage de la route ? Ces questions suggèrent en partie de mettre en évidence les différentes façons de parler pendant l'usage de la route.

### **1.1. LES MANIFESTATIONS DE LA VIOLENCE VERBALE DANS LA CIRCULATION ROUTIERE A OUAGADOUGOU**

A l'observation des pratiques, les formes de prise de parole dans l'usage de la route sont diverses. Elles concernent les causeries entre usagers, en voiture, sur des vélos et cyclomoteurs, à pieds ; les échanges entre usagers et agents de sécurité et de contrôle routier ; les interjections ; l'usage du téléphone en circulation ; le marchandage de produits proposés à la vente à la sauvette aux feux tricolores ou aux abords de la route par des commerçants ambulants et/ou installés.

Ces prises de paroles engendrent de formes violentes de prise de parole dans la circulation routière. Ce qu'on l'on rencontre en général dans la circulation routière, ce sont les invectives, une suite de paroles violentes contre quelqu'un ou quelque chose. Il y a aussi les injures en tant que paroles violentes qui offensent. La Loi n° 043/96/ADP du 13 novembre 1996 portant Code Pénal du Burkina Faso en son Article 362 dispose que « Toute expression outrageante, terme de mépris ou invective qui ne renferme l'imputation d'aucun fait, est une injure. »

Ces violences verbales sont accompagnées dans beaucoup de cas de menaces vis-à-vis de l'autre, de son attitude et de son comportement sur la route. Dans la circulation routière à Ouagadougou, on entend des menaces de frapper quelqu'un, des menaces de le blesser, même des menaces de mort qui restent des risques potentiels, parce dans ces certains, les usagers en viennent à se porter main physiquement. Selon le Larousse, la menace est l'action de menacer. Elle est une parole ou un comportement par lesquels on indique à quelqu'un qu'on a l'intention de le nuire, de lui faire mal, de le contraindre agir contre son gré. La menace aussi synonyme d'intimidation, de chantage. On retient encore dans le Larousse, que la menace est en soi un délit qui consiste à faire connaître à quelqu'un son intention, notamment verbalement ou par écrit, image ou tout autre moyen de porter atteinte à sa personne.

En sociologie, la violence est abordée dans sa dimension collective, comme l' « utilisation, par un ensemble d'individus, de la force physique en vue de porter atteinte à l'intégrité des personnes et des biens » (R. Boudon, P. Besnard, M. Cherkaoui, B.-P. Lecuyer, 1999, p. 245). On en retient ici avec ces auteurs (1999, p. 245-246) que la violence collective qui peut être politiquement orienté, et peut être portée par des exclus du système, et être portée par des acteurs mobilisés pour défendre une cause et usant de la violence comme stratégie d'action. Elle s'inscrit dans ce cas dans les logiques de mobilisations sociales, y compris contestataires. Selon Domínguez Marta (2024), la violence est liée au pouvoir et aux relations de pouvoir. Elle est également abordé par les théories de l'État, qui analysent par exemple quel rôle joue la

violence. Elle constitue par ailleurs un outil de contrôle social. En tant que phénomène social, la violence ou l'acte violent implique qu'il y ait une victime ou un groupe de victimes, expliquent J. Laforest, D. Gagné, L. M. Bouchard (2018).

Il existe plusieurs formes de violences : la violence physique, la violence verbale et les discours de haine de l'autre, la violence psychologique, la violence sexuelle et la violence socioéconomique. (Conseil de l'Europe, 2019, p. 23). J. Laforest, D. Gagné, L. M. Bouchard (2018) proposent une autre catégorisation de la violence, faite de violence auto-infligée comme dans le cas du suicide, de violence collective, et de violence interpersonnelle. C'est cette dimension interpersonnelle de la violence qui est traité dans ce texte. Elle porte sur les interactions entre usagers de la route et les manifestations de la violence qui en découlent et leurs conséquences. Ce sont des discours sur l'autre et/ou contre l'autre et qui peuvent être interprétées comme des formes d'expressions de sentiments ou d'émotions, mais aussi comme des formes d'incivilités, si l'on se met d'un point de vue déterministe de la société.

Ces différentes formes de prise de parole sur la voie publique constituent la trame de cette réflexion, afin de saisir leurs conséquences dans les rapports entre les usagers, mais aussi entre les usagers et les institutions sociales. Ces formes d'échanges verbaux sont produites à partir d'une diversité d'actions et de réactions dans le rapport que l'utilisateur de la route entretient avec l'autre dans son usage en tant qu'espace commun partagé. Elle se manifeste par l'usage à l'encontre de l'autre de mots et expressions désobligeants, injurieux, frustrants, voire blessants et menaçants. Du reste, si l'on s'en tient à l'observation de la circulation routière, l'utilisateur de la route se différencie par son moyen de locomotion. La plupart des Burkinabè ont des cyclomoteurs à deux roues comme moyen de déplacement, et ceux qui ont des cyclomoteurs à trois roues, les taxis motos. Il y a ceux qui se déplacent à vélo, à pieds, et ceux qui se déplacent à voiture. Concernant les voitures, on distingue les transports en commun, comme les bus de transport interurbain qui traversent la ville, les camions de marchandises diverses, les taxis, les véhicules de services des administrations publiques, privés, des organismes et ONG, des représentations diplomatiques, des véhicules personnels. Une enquête quantitative pourrait permettre de mettre en évidence les caractéristiques sociodémographiques de ces usagers, afin de saisir en conséquence leurs connaissances du code de la route, et des différentes contraventions qu'on y rencontre. En attendant, ce texte cherche à comprendre, au regard de la diversité minimale mise en évidence, les causes de violences verbales dans la circulation routière à Ouagadougou.

## 1.2. LES CAUSES DES VIOLENCES VERBALES DANS LA CIRCULATION ROUTIERE A OUAGADOUGOU

Les causes des violences verbales en circulation routière sont diverses. Les comportements des usagers sont incriminés dans la survenue des violences verbales, tout comme la méconnaissance du code de la route, les encombrements de la voie publique, les accidents de circulation, surtout les accrochages, l'usage différencié et déviant de la route, la tendance à incriminer l'autre et à le soupçonner d'être dans l'erreur, l'absence de courtoisie et de tolérance.

Pendant la circulation, certains usagers crachent ou se mouchent. Le vent emporte ces rejets qui peuvent retomber sur d'autres usagers. Ce qui est à la fois désagréable et incommode. « Moi, les crachats, et les morves balancés en circulation, j'en ai été victimes. (Saturnin Yvan, 28/02/2019 à 23:17)

Cet extrait traduit une situation d'interaction désobligeante causée par le fait que les usagers crachent sans faire attention aux autres. Ce qui engendre la réaction de ceux qui reçoivent malencontreusement ces rejets. Ce genre de comportements des usagers ici incriminés génèrent le plus souvent une réaction sous formes de plaintes et d'injures, engendrant des violences verbales.

Ces violences sont généralement dues à l'ignorance des règles de la route (on croit avoir raison et on accuse l'autre), au manque de courtoisie ; à l'incivisme. Dans ce cas-là, certaines personnes connaissent les règles et décident de les ignorer. Dans le contexte de la circulation routière au Burkina Faso, les cas de violences verbales sont récurrents, au-delà de la recrudescence du phénomène de l'incivisme généralisé qui plombe la courtoisie d'autrefois des Burkinabè. Les violences verbales sur la route sont principalement dues à la méconnaissance du code de la route par la majorité des usagers de la route. Ce qui fait qu'en situation d'accrochage, chaque partie croyant avoir raison déverse par moments des propos injurieux sur l'autre. Les violences routières sont effectivement dues en grande majorité au non-respect du code de la route. On remarque que la plupart des usagers passent par les injures pour montrer qu'ils ont raison et que l'autre à tort. Ce qui n'est pas toujours vérifié. Le lien existe, mais il n'est pas étroit. Parce que les écarts de langage sont aussi le fait de l'incivisme, et du niveau d'éducation des acteurs et du statut de ces acteurs. C'est pourquoi nous pensons qu'on peut établir des profils de personnes auteurs de violences verbales en fonction de la catégorie socioprofessionnelle des différents usagers de la route. (Entretien avec Arnaud, 26 février 2019)

Une autre cause de ces violences est l'encombrement des routes, les embouteillages récurrents qui provoquent des situations de stress occasionnels chez les usagers, les poussant par moments à être discourtois à l'endroit de leurs co-usagers en cas d'accrochage. Les usagers se plaignent des comportements des uns et des autres. Pendant la circulation, certains usagers crachent ou se mouchent. Le vent emporte ces rejets qui peuvent retomber sur d'autres usagers. Ce qui est à la fois désagréable et incommode. Moi, les crachats, et les morves balancées en circulation, j'en ai été victime. Ce jour-là, moins un, on allait se pendre mec, mais toutes sortes d'injures, il a eu jusqu'à ce que je tourne. (Entretien avec Saturnin, 28 février 2019)

A l'observation de la circulation routière à Ouagadougou, on s'aperçoit que les auteurs et victimes des violences verbales sont les usagers de la route, les riverains et occupants des abords de la route, les jeunes, les élèves, les commerçants, les personnes âgées par ignorance, négligence ou à cause de leur faible capacité de mobilité, la police. Les chauffeurs de taxis sont réputés s'arrêter brusquement à la vue d'un client. Les enquêtés indexent aussi le comportement des conducteurs de taxis motos qui rouleraient sans tenir compte des autres usagers. Les agents de sécurité sont aussi victimes de violences verbales du fait qu'ils assurent la régulation et le contrôle de la circulation routière. Dans tous les cas de figures, ce qui s'observe dans les rues de Ouagadougou, c'est que les auteurs de violences verbales en circulation routière sont à retrouver dans toutes les catégories sociales et dans tous les statuts socioprofessionnels, même si certains tentent d'incriminer d'autres catégories spécifiques.

Les principaux auteurs de ces violences verbales sont les jeunes (élèves, étudiants, jeunes commerçants), les petits commerçants(tes), les taximètres, les fonctionnaires, etc. On a les plus jeunes (scolaires et étudiants) qui le font par ignorance et/ou par négligence. Dans les deux cas, ils vont subir des violences verbales. Les usagers d'un certain âge, les vieilles et vieux, qui prennent beaucoup de temps dans la circulation ou qui ignorent les règles. Les conducteurs de taxi, qui sont toujours pressés et dont les voitures ne sont pas toujours en bon état. Ils s'arrêtent brusquement quand ils voient un client.

Pour apprécier la question, certains enquêtés ont donné leur expérience dans la manifestation de la violence verbale dans la circulation routière et ses conséquences, dans des cas où ils ont été soit responsables ou à la base de la violence verbale, soit victimes.

L'an dernier, circulant en véhicule sur la circulaire (route du SIAO), j'ai failli passer au feu orange devenu subitement rouge. Je me suis arrêté brusquement au feu et mon geste a effrayé un motocycliste qui traversait. Ce dernier s'est mis à m'injurier quand bien même j'étais arrêté au feu. Ma réaction a été de rester silencieux pour éviter de longues et inutiles discussions. Après quelques insultes proférées contre ma personne, mon ami s'en est allé. (Entretien avec Arnaud, 26 février 2019)

Un matin me rendant au travail, j'ai percuté l'arrière d'un motocycliste qui était en train de s'arrêter au feu tricolore. Cet incident m'a valu des injures de toutes sortes. Et cela malgré mes demandes de pardon et le fait qu'il n'y a eu ni de blessé, ni une panne. Un autre jour, j'étais à l'arrêt au feu réservé aux motos et lorsque le feu réservé au véhicule passa au vert, un motocycliste étant juste derrière moi me sonna avec insistance par des coups de klaxons et des menaces, de passer au rouge. J'ai, malgré ces menaces et injures, gardé mon calme jusqu'à ce que le feu tricolore passe au vert. (Entretien avec Ismo, 28 février 2019)

L'enquête de terrain a permis par ailleurs de mettre en évidence les conséquences de la violence verbale dans la circulation routière. Ces conséquences sont présentées ici à propos de ceux qui subissent ces violences ou qui sont considérés comme victimes de la violence verbale.

## 2. UNE DIVERSITE DE CONSEQUENCES

La violence verbale dans la circulation routière n'est pas sans conséquences. Elle fait même des victimes, des gens qui subissent cette violence. Si tous les usagers de la route sont concernés par les effets de cette violence verbale, les forces de sécurité, notamment ceux en charge de la régulation de la circulation routière sont ceux qui subissent le plus ces verbales de violences. Dans l'exercice de leurs fonctions, ces agents sont régulièrement confrontés à des violences verbales. On pourrait même dire que dans ce contexte-là, la police est victime de son statut et du rôle qu'elle joue dans la société pour garantir la sécurité des biens et des personnes et la pacification de la société. Les témoignages sont même ceux d'autres usagers qui à l'observation mettent en évidence les agissements des usagers de la route dans leur rencontre ou confrontation avec la police.

Ceux qui subissent vraiment la violence verbale en circulation, c'est la police, je pense que la section sécurité routière de la police nationale et municipale sont les plus touchées par cette forme de violence-là. Je me souviens qu'un ami avait dit aux policiers qu'ils peuvent garder cette moto

là car ils ont beaucoup de motos à la maison. Et l'autre qui voulait descendre un flic à la Patte d'oie à la suite d'une altercation, sans oublier le monsieur qui se plaint sous prétexte que le gendarme ne l'a pas arrêté alors que c'est marqué Halte. (Entretien avec André Hilaire, du 1<sup>er</sup> mars 2019)

Halte signifie qu'il faudra marquer un arrêt, quitte à ce que l'agent de sécurité autorise l'usager à passer. Mais dans les faits, tant que l'agent de police ne fait pas signe de s'arrêter, les usagers de la route au Burkina Faso ont pris l'habitude de passer. Tout au plus, ralentissent-ils dans certains cas. La régulation de la circulation routière est un moment d'interactions entre l'agent de police et l'usage. A travers ces échanges, l'agent de sécurité demande des informations soit sur l'identité de l'usager, soit sur les documents afférents à la conduite, permis de conduire, carte grise, visite technique, assurance entre autres, ou tout autre chose en fonction de l'objet du contrôle du jour. Ces moments peuvent donner suite à une sensibilisation, mais aussi à une verbalisation, en cas de manquements de la part de l'usager, et dans le cas où les documents demandés par l'agent de police ne sont pas en règle. Il arrive régulièrement que ces contrôles de routine donnent lieu à des vives tensions et des violences verbales entre l'agent de sécurité et l'usager, comme si l'usager déniait à l'agent de sécurité sa légitimité à faire des contrôles ou que celui-ci faisait un usage abusif de son autorité. Dans certains, il s'agit de refus d'obtempérer. Ce qui est puni par la loi comme une contravention. L'ordonnance n° 71-010/PRES du 23 janvier 1971 relative à la répression de certaines infractions en matière de circulation routière indique en son article 12 que

Tout conducteur d'un véhicule qui aura sciemment omis d'obtempérer à une sommation non équivoque de s'arrêter émanant d'un fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions et muni des insignes extérieures et apparentes de sa qualité, ou qui aura refusé de se soumettre à toutes vérifications prescrites concernant le véhicule ou la personne, sera puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 10.000 à 100.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

En plus de cette forme de confrontation entre usagers et forces de sécurité, les violences verbales engendrent aussi des risques d'accidents ou des accidents, comme c'est le cas « où l'autre me pressait de passer au rouge » (Entretien avec Ismo, 28 février 2019). Ces violences verbales engendrent aussi des risques de violences physiques, d'affrontements physiques entre usagers de la route. « Une fois en circulation, j'ai assisté à une scène incroyable. Deux messieurs se chamaillaient et entre temps, j'ai vu l'un garer sa moto et l'autre sortir de sa voiture. Ils ont commencé à se battre au bord de la route ». (Entretien avec Marceline, le 19 mars 2019)

Dans un embouteillage un soir, deux automobilistes qui ont du se toucher, ont commencé à se chamailler. Entre temps, ils sont descendus de leurs véhicules et ils se sont serré les colles, et la bagarre avait déclenché comme ça. Ça faisait rire beaucoup de passants, mais ça montre que circuler à Ouagadougou-là, c'est pas facile hein. (Entretien avec Donald, 22 mars 2019)

Une fois en circulation, j'ai vu un cas de ce genre. Il y a eu un accrochage entre deux usagers, et entre temps, ils ont commencé à s'insulter, et puis tout à coup, on a vu qu'ils ont abandonné leurs motos et commencé à se pourchasser (Entretien avec Tity, 17 février 2019).

Ces violences verbales sont premièrement une perte de temps. En second lieu elles peuvent distraire inutilement les autres usagers de la route. Elles peuvent même être la cause d'autres accidents de la route. En plus, elles enveniment l'incivisme urbain. (Entretien avec Arnaud, 26 février 2019)

Les bagarres en pleine rue, les courses poursuites entre usagers, les confrontations bruyantes sont un objet de curiosité qui attire autant les riverains que les autres usagers de la route. Dans la pratique, les violences verbales qui opposent les usagers de la route sont de nature à attirer l'attention des autres usagers de la route, donc à provoquer une forme de distraction pouvant occasionner une inattention dans la conduite et par voie de conséquence des accidents. Ces violences mettent à l'épreuve le *bon vivre ensemble*, sinon le *bon usage ensemble* de la route en tant qu'espace public de passage. En conséquence, on peut affirmer que les violences verbales dans la circulation routière donnent à voir la route comme un espace public de confrontations.

### 3. LA ROUTE, UN ESPACE PUBLIC DE CONFRONTATIONS

Structurellement, il faudrait désengorger les routes par la construction de nouvelles routes et mettre en place un ambitieux programme d'éducation routière. Les artères sont de plus en plus petites et inadaptées. Il y a un surpeuplement des usagers donnant l'impression d'une non réglementation. (Arnaud, 26 février 2019)

La circulation routière au Burkina Faso se densifie au quotidien dans un contexte d'insuffisance de routes bitumées et d'éducation routière. Elle a besoin d'être régulée au quotidien. Pour cela, de façon conjoncturelle, il faudrait diversifier des moyens de régulation, qu'ils soient humains ou technologiques.

#### 3.1. L'ENCADREMENT DE LA CIRCULATION ROUTIERE AU BURKINA

La route fait partie de la ville, de son aménagement et constitue un moyen de communication qui contribue à améliorer le déplacement des populations d'un lieu à un autre, quelle que soit la raison. Elle est construite par l'Etat afin de favoriser les relations de communication entre populations qui entretiennent par nécessité ou par obligation des rapports d'échanges. Elle constitue de fait un espace public. Comme l'expliquent A. Bastenier et F. Dassetto (1995, p. 9),

L'espace public ne s'offre pas comme un lieu quelconque. C'est un espace socialement qualifié qui ne saurait être une coquille disponible pour n'importe quelle structuration de la vie sociale. Il fonctionne selon des normes anthropologico-culturelles et politico-administratives fondatrices de cet espace.

Son occupation et/ou son usage devrait alors tenir compte de ces normes et du sens qu'elles donnent à cet espace. Dans ces conditions, réfléchir sur la route, son occupation et surtout son usage par les populations de la ville de Ouagadougou implique de tenir compte de l'assise institutionnelle et sociale qui consacre sa fonctionnalité. L'usage de la route se fait selon des règles de fonctionnement de la route et des normes de comportements des usagers. Au Burkina

Faso, il existe un cadre institutionnel et réglementaire de la sécurité routière. Au niveau institutionnel, la gestion des problèmes de sécurité routière est prise en charge par les acteurs publics et les acteurs privés notamment les entreprises privées de sécurité et non publics en particulier les associations et les volontaires qu'elles mobilisent. La définition et la mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière sont de la compétence de plusieurs départements ministériels qui sont principalement le Ministère des Transports, le Ministère des infrastructures et du Désenclavement, le Ministère de la Sécurité, le ministère de la justice, le Ministère de l'administration territoriale et de la Mobilité Urbaine et le Ministère de la santé. Il reste que le rôle principal en matière de prise en charge des problèmes de sécurité routière est assuré par les structures techniques et rattachées du Ministère des Transports à travers la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTMM) notamment sa Direction de la Sécurité Routière (DSR), le Comité National pour la Sécurité routière (CONASER), l'Office National de Sécurité routière (ONASER).

Au niveau réglementaire, la gestion des problèmes liés à la circulation routière est assurée par le code de la route. Celui-ci est composé de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires régissant la circulation sur la voie publique. Ces textes concernent plusieurs préoccupations, comme c'est le cas de l'Arrêté n° 6138/M du 24/07/1956, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique ; l'ordonnance n° 41/PRES/TP du 16 septembre 1966 portant organisation de transports routiers en Haute Volta ; ou encore du décret n° 73-308-PM-MTP du 31 décembre 1973 portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique. On trouve aussi des textes comme le raabo n° AN VI 77/FP/MAT/PKAD/ du 13 mars 1989 portant réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules poids lourds dans la ville de Ouagadougou ; texte relu et adapté par l'arrêté n° 2019-079 COM/M du 07 mai 2019 portant réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules poids lourds dans la commune de Ouagadougou. le port du casque est aussi pris en compte par le décret n° 78-107/PRES/TPTU rendant obligatoire le port d'un casque de protection pour les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs, vélomoteurs et motocyclettes ; et le décret 2005-231/PRES/PM/MCPEA du 20 avril 2005 portant obligation d'intégrer le casque aux équipements d'accompagnement des véhicules motorisés à deux roues lors de la vente ; tout comme un texte organise la formation, notamment l'Arrêté n° 2002-0033/MTT/SG/DGTMM du 03 avril 2002, portant conditions d'ouverture et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur.

Il existe des textes spécifiques sur les infractions commises dans la circulation routière. C'est le cas de l'ordonnance n° 71-010/PRES du 23 janvier 1971 relative à la répression de certaines infractions en matière de circulation routière ; l'arrêté n° 0044/ CNR/MTC du 6 mai 1985 portant composition de la commission technique spéciale de retrait de permis de conduire ; le décret N°2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière ; le décret N°2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière ; le décret N°2005-196/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 4 avril 2005 rectifiant les articles 13, 15,44 du décret n °2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant

définition et répression de contraventions en matière de circulation routière. Ces textes indiquent tout à la fois les types d'infractions et de contraventions, les obligations des usagers de la route, les interdictions, les peines encourues en cas de contraventions entre autres.

En les parcourant, les sanctions concernant les violences verbales ne sont pas légion. Elles concernent les injures, les voies de fait et les menaces. On retrouve des dispositions dans le Code pénal qui concernent les violences verbales dans les lieux publics : les injures, les voies de fait et les menaces. Le texte met l'accent sur les réunions et les campagnes électorales, et n'indiquent pas expressément les violences verbales dans la circulation routière. Mais, en son Article 524-2 le Code pénal dispose que « Toute expression outrageante, terme de mépris ou invective qui ne renferme l'imputation d'aucun fait, est une injure. ». Les violences verbales dans la circulation routière s'inscrivent dans cette catégorisation et est punie par la loi. A ce propos, l'article 524-6 du Cod pénal du Burkina Faso précise :

Est punie d'une peine d'emprisonnement de deux mois à six mois et d'une amende de deux cent cinquante mille (250 000) à un million (1 000 000) de francs CFA, l'injure publique commise envers les particuliers, par discours, cris ou menaces proférés dans les lieux ou réunions publics, par écrits, imprimés vendus ou distribués, mis en vente ou exposés dans les lieux ou réunions publics par des placards ou affiches exposés au regard du public, par tous autres moyens de diffusion.

L'analyse du cadre réglementaire en matière de sécurité routière laisse apparaître des insuffisances liées non seulement au fait que la réglementation est insuffisamment appliquée. L'insuffisance la plus importante dans la réglementation concerne le fait que. « ... les contrevenants aux règles de la circulation routière ne sont pas généralement verbalisés à la hauteur de leur infraction du fait de la petite corruption. Ces agissements compromettent sérieusement la réglementation en matière de circulation routière. » [Ministère des transports, 2008 : 10]

C'est du reste ce cadre institutionnel et réglementaire qui encadre la gestion des problèmes liés à la route, qui donne l'orientation des pratiques et des rapports entre acteurs dans l'occupation et l'usage de la route comme espace public pour la circulation des biens et des personnes. Le code de la route est l'outil de référence qui précise et fixe les règles de la circulation routière. Cependant, la force de la violence verbale et ses conséquences traduisent en partie que les usagers de la route ont un problème de rapports aux normes sociales.

### 3.2. LES PRATIQUES SOCIALES ET LES RAPPORTS CONTROVERSEES A LA ROUTE

En dehors des passages piétons que presque personne ne respecte dans la ville de Ouagadougou, l'aménagement des routes à Ouagadougou n'a pas prévu une place particulière pour le déplacement des piétons. Dans les pratiques mêmes des usagers, il est courant de constater des pratiques contraires à celles prévues par le code de la route. Ces pratiques sont des formes de détournement du sens et de l'utilité de chaque portion de la route. Dans plusieurs cas, des usagers utilisent des voies qui ne sont pas prévues pour leur circulation.

Au Burkina Faso, la chaussée est faite pour les automobilistes. Certains motocyclistes sont autorisés à l'emprunter, au regard de la puissance de leur moteur dont le cylindre dépasser 125 m<sup>3</sup>. Une piste cyclable est faite pour les cyclomoteurs et les vélos. Certains motocyclistes et les cyclistes non autorisés se retrouvent souvent indument sur la chaussée. Dans plusieurs situations, il arrive que l'on rencontre des automobilistes utilisant le trottoir ou encore des automobilistes roulant en sens inverse, sur la partie de la route réservée à ceux qui viennent en face d'eux. Cette pratique arrive régulièrement à cause des embouteillages et, c'est une stratégie pour faire un dépassement de tous ceux qui sont dans la file d'attente afin de se projeter le plus loin possible, et pour diminuer sa peine d'attente. Pourtant, la loi indique que cette pratique est contraire à la réglementation. Le décret n° 2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière indique en son article 2 :

Il est fait obligation à tout conducteur de bicyclette, cyclomoteur (cylindrée inférieure à 50cm<sup>3</sup>), vélomoteur (cylindrée de 50 à 125 cm<sup>3</sup>), motocyclette (cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>), véhicule léger, poids lourd et de transport en commun entre autres - de circuler sur la partie droite de la chaussée ; - de serrer à droite lors d'un croisement ou d'un dépassement .

Cette obligation n'est pas toujours respectée et engendre des injures et des menaces de la part des autres usagers qui arrivent dans le sens normal, contraints dans beaucoup de leur céder le passage. De même, certains usagers ont pris l'habitude de circuler en rangée au lieu d'être en file indienne, comme les élèves sur leurs vélos à l'aller ou au retour de l'école. Ce qui contribue à réduire la route pour les autres usagers, créant des encombrements, des réactions sous forme de klaxons, des interpellations ou des injures de la part des autres. Dans les rues de la ville de Ouagadougou, l'observateur est frappé par les phénomènes comme l'excès de vitesse, les surcharges de camions et de taxis motos, des charges non adaptées aux taxis motos, les effets des phares des uns sur les autres la nuit, l'occupation des abords de la route par des commerçants ambulants ou des commerces aménagés.

L'actualité de la sécurité routière montre que certains circulent à des heures indues. Le raabo n° AN VI 77/FP/MAT/PKAD/ du 13 mars 1989 portant réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules poids lourds dans la ville de Ouagadougou avait pourtant prévu des dispositions en la matière, à un moment où les voies de contournement de la ville étaient dans des limites qui se trouvent aujourd'hui pratiquement au centre la ville. Les accidents qui ont impliqué ces types de véhicules, et la pression populaire à travers les médias et les réseaux sociaux ont amené le maire de la commune à prendre une nouvelle décision pour l'actualiser et l'adapter au contexte actuel de la ville, à travers l'arrêté n° 2019-079 COM/M du 07 mai 2019 portant réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules poids lourds dans la commune de Ouagadougou.

L'aménagement de la route à Ouagadougou est caractérisé par l'installation d'un nombre important de feux tricolores. Aujourd'hui, l'observateur est frappé par le fait qu'aux feux tricolores, on est obligé de placer encore des agents de sécurité, les volontaires adjoints de sécurité (VADS) et les agents de police, des patrouilles de la police municipale, une multiplicité de postes de contrôles au sein de la ville. Ces constats montrent que les usagers ne respectent

pas toujours les feux tricolores. Certains ne disposent pas toujours de documents afférant à la conduite, ou que ces documents ne sont pas toujours à jour ; de nombreux usagers téléphonent, envoient des SMS ou manipulent leur téléphone pendant la conduite pour lire l'heure ou pour tout autre chose, ce qui est interdit. C'est bien ce qu'indique le décret n° 2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière en son article 13 :

Il est interdit aux conducteurs de bicyclettes, cyclomoteurs, vélomoteurs, motocyclettes, véhicules légers, poids lourds et de transport en commun (...) de faire des acrobaties sur la voie publique; de faire usage manuel du téléphone mobile ou de tout appareil pendant la conduite .»

« Concernant les capacités et comportements des conducteurs, on constate que la problématique des traumatismes routiers montre que plus de 90 % des accidents sont dus aux facteurs humains : les chauffeurs de véhicules ont des comportements très dangereux tels que les dépassements dans des zones interdites ou des croisements à 100 km/h dans des zones où la chaussée est rétrécie. Au plan éducationnel, il convient de reconnaître que l'éducation, la sensibilisation et l'information sont des éléments fondamentaux inhérents à toute politique de sécurité routière, si tant est que les accidents sont majoritairement dus à l'action humaine. Le manque de sensibilisation et de connaissances de la problématique de la sécurité routière et l'absence d'une véritable politique ont contribué à l'aggravation de l'insécurité routière au Burkina Faso. [DPNSR : 19]

Dans la pratique au Burkina Faso, le trottoir est le plus utilisé par les motocyclistes et les cyclistes et cyclomoteurs, appelés dans le jargon local pistes cyclables. Ces engins à deux roues sont les moyens de locomotion les plus utilisés au Burkina Faso, appelé d'ailleurs capitale des deux roues. On aurait dit que la route a été construite sans penser vraiment aux piétons en tant qu'usagers. A partir de là, les piétons doivent soit utiliser ce même trottoir, soit se débrouiller sur tout autre espace disponible en bordure de la voie. L'article 10 du décret n° 2003-418/PRES/PM/MITH/SECU/MJ/DEF/MATD du 12 août 2003 portant définition et répression de contraventions en matière de circulation routière fait d'ailleurs « obligation aux piétons : - d'utiliser les trottoirs ou allées lorsqu'ils existent; et - d'utiliser les passages réservés aux piétons lorsqu'ils existent... »

Dans les faits, l'usage de la route offre à observer autant des pratiques respectant les règles de la circulation routière, mais aussi des pratiques qui font douter de la connaissance par certains des règles de la sécurité routière, ou encore de leur bonne foi dans l'usage de la route, sinon, de leurs rapports de types déviants avec les règles de la société. Les accidents qui surviennent à cause de ces pratiques, les embouteillages qui se renforcent, les conflits qui en découlent permettent aussi de comprendre qu'une bonne partie de la violence verbale est produite par la violence avec laquelle la route est utilisée par les usagers. En me promenant sur les réseaux sociaux numériques, en particulier sur Facebook, je découvre l'image suivante sur la page d'un internaute. Cette image rappelle de nombreuses scènes d'embouteillage dans la ville de Ouagadougou et les violences verbales auxquelles ils donnent droit.

## Quelle voiture devrait reculer ?



Source : Pris sur le mur de PGIB sur Facebook

PGB : « Même dans dessin-là, c'est taxi rouge qui crée embouteillages. » TAKA « Si c'est nous les chauffeurs de warren-là, le numéro 1 passe au calme ahiiii, il monte sur le terre-plein et puis il sort derrière les autres et puis on est quitté dans ça là ; ils vont régler le reste derrière nous. » ELM « Si gros camion de sable se dirige vers eux, ils vont tous reculer dans l'ère du temps au Faso ». MOMR « Si policier de Côte d'Ivoire arrive là-bas, ils vont trouver solution. »

Les commentaires compilés des internautes sur l'image ci-dessus nous ramènent aux représentations sociales de l'usage de la route, à notre capacité à juger les autres comme toujours fautifs et responsables, à notre sens de l'identification du responsable, de l'indexation, en fonction des lunettes que nous portons, à notre sens de la stigmatisation de l'autre comme fautif et incompetent. Du reste, cette image à elle seule traduit toute la difficulté que l'on a à faire usage de la route, à se comprendre les uns les autres comme usagers, donc tous comme ayant les mêmes droits à utiliser la route, sans porter atteinte aux droits des autres, à respecter la liberté de mobilité des autres, à faire usage du bon sens, sinon de l'intercompréhension mutuelle et réciproque, en dépit de nos différences et de nos prétentions à être plus légitimes que d'autres.

En définitive, les pratiques sociales dans l'usage différencié de la route reposent sur une conception différente de la route et de ce qu'elle est pour les autres usagers de la route. L'observation des faits montre qu'il y a un problème général de rapports des usagers de la route aux règles de la circulation routière. On aurait dit que les règles sont méconnues, négligées ou ignorées volontairement. Il existe une diversité d'usagers, d'occupants et des représentations diversifiées de la route, de son usage et occupation, au regard des connaissances et informations avérées ou non des règles de la circulation routière.

La gestion des différences de rapport à la route, dans l'usage et l'occupation de la route, repose sur la tendance à incriminer l'autre et à douter de sa compétence à faire usage de la route. La violence verbale est utilisée comme parole d'autorité pour prouver que l'on a raison. Au Burkina Faso, ce que l'on observe, est que lorsqu'un problème survient entre deux usagers de la route, c'est à qui sera le premier à injurier et à hausser le ton que l'on a tendance à donner raison, avant même de penser à un constat de police. Ce qui pose de fait un problème de civisme et de civilités, ou une sorte d'arbitraire qui fragilise la force de la loi à la pacification de la société, sinon à la civilisation des mœurs (N. Elias, 1973).

C'est la raison qui anime la science et ses applications ; c'est elle aussi qui commande l'adaptation de la vie sociale aux besoins individuels ou collectifs ; c'est elle enfin qui remplace l'arbitraire et la violence par l'État de droit et par le marché. L'humanité, en agissant selon ses lois, avance à la fois vers l'abondance, la liberté et le bonheur. (A. Touraine, 1992, p. 13)

## CONCLUSION

A Ouagadougou la capitale du Burkina Faso, les usagers de la route ont l'habitude de parler ou de se parler pendant la circulation. Cette prise de parole dans la circulation routière se manifeste en partie par des violences verbales, des injures et des menaces, une réalité due à une diversité de causes. Ces violences verbales surviennent en raison du fait que chacun des usagers a tendance à reprocher à l'autre sa manière de rouler ou de faire usage de la route. Ce qui pose de fait une préoccupation anthropologique portant sur la gestion de la différence dans la circulation routière, différence liée aux moyens de locomotion, mais aussi à la culture de la circulation routière, à la connaissance des règles de la circulation routière, aux attitudes variées dans différentes situations dans la circulation routière.

Si ces violences verbales cristallisent des colères des uns par rapport aux autres, elles montrent aussi que la route en tant qu'espace public est aussi un terrain où se joue la question de la différence culturelle, la capacité des uns et des autres à assumer cette différence culturelle et à proposer une gestion de tout écart qui permettrait de consolider l'usage-ensemble de la route. Tout compte fait, cet usage de la route se réalise dans un contexte où la route constitue un espace public avec ses règles de fonctionnement, et imposant ses normes de comportements chez les acteurs, usagers et agents de régulation la circulation routière. Les efforts consentis par l'Etat, garant de l'ordre social, en matière d'aménagement des routes, de politiques publiques en la matière, de réglementation au quotidien de la circulation routière entre autres, ne suffisent pas à garantir un usage paisible, sans conflits, et surtout sans violence verbale à Ouagadougou.

## BIBLIOGRAPHIE

AMERATUNGA Shanthi, NORTON Robyn, BENNETT Derrick et JACKSON Rod (2004), « Risque d'incapacité de voiture », Issue 11, volume 35, pp. 1116-1127.

ASSAILY Jean Pascal, 1992, *Les jeunes et le risque*, Paris, Vigot.

BASTENIER Albert, DASSETTO Felice, 1995, *Immigration et espace public. La controverse de l'intégration*, Paris, CIEMI L'Harmattan.

BOUDON Raymond, 1990, *La logique du social. Introduction à l'analyse sociologique*, Paris, Hachette Littératures.

BRAULT Maxime et LETENDRE Patrice, 2003, « Evolution des comportements et attitudes face à la vitesse au Québec entre 1991 et 2002, service des études et des stratégies en sécurité routière et service de la promotion de la sécurité routière », *Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière*, Alberta, Banff.

BULL John, 1985, «Disabilities caused by road traffic accident and their relation to severity score», volume 17, issue 5, page 387-397, Callon Mice.

CHARBIT Claire, 1997, *Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention*, MAIF FONDATION.

CONSEIL DE L'EUROPE, 2019, Questions de genre. Manuel pour aborder la violence fondée sur le genre affectant les jeunes, Deuxième édition,

CORNU Gérard, 1987, *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, Paris, PUF

DOMINGUEZ Marta, 2024, « La violence est un outil de contrôle social », in Interview réalisé OLIVIA Eva le 12 avril 2024, <https://www.sciencespo.fr/gender-studies/fr/actualites/la-violence-est-un-outil-de-contrôle-social/>, consulté le 29 décembre 2024

DURKHEIM 1897, *Le suicide*, Paris, PUF.

DURKHEIM Emile, 1967, *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF.

ELIAS Norbert, 1973, *La civilisation des mœurs*, Paris, Calmann-Lévy.

ESTERLE-HEDIBEL Maryse, 1996, « Les jeunes, le risque routier et l'accident » *Revue Agora débat / jeunesse*, p. 79-88.

GOFFMAN Erving, 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne*, Paris, Editions de Minuit.

GRAF Wilfried, KRÄMER Gudrun, NICOLESCOU Augustin, 2014, « La pensée complexe au risque des conflits », *Communications*, n° 95. pp. 199-221, <https://shs.cairn.info/revue-communications-2014-2-page-199?lang=fr>, consulté le 27 novembre 2024.

KAFANDO Yamba, 2006, *Transport urbain et santé des populations : cas de Ouagadougou (Burkina Faso)*, Mémoire de DEA en Gestion de l'environnement, Université d'Abomey Calavi.

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

La violence fondée sur le genre, <https://www.coe.int/fr/web/gender-matters/about-gender-based-violence>; consulté le 29 décembre 2024.

LAFOREST Julie, GAGNE Dominique, BOUCHARD Louise Marie, 2018 « Vers une perspective intégrée en prévention de la violence », in LAFOREST Julie, GAGNE Dominique, BOUCHARD Louise Marie (dir.), *Rapport québécois sur la violence et la santé*. Montréal, Institut national de sante publique du Québec.

MEAD George Herbert, 1963 (1934), *Le Soi, l'esprit et la société*, Paris, PUF,

MINISTERE DES TRANSPORTS, 2008, *Document de politique nationale de sécurité routière*, Ouagadougou

MOCK Charles, GLOYD Stephen, ADIEI Samuel, ACHEAMPONA Frederick, GISH Oscar, 2003, « Accident Analysis and prevention », volume 35, issue 1, p. 81-90.

N'GUETTA Robert, 2012, *Croyances et comportements de sécurité des usagers et agents du trafic routier : une étude des perceptions et de l'explication naïve des accidents de la route au Cameroun*, Université de Grenoble.

N'ONGHIA François, DUBOIS Nicole, DELHOMME Patricia, 2008, « Effet du cadrage et de la présence d'une image dans les messages de prévention sur l'intention comportementale en faveur du respect des limitations de vitesse » *Revue les cahiers internationaux de psychologie sociale*, p. 561-576

NANA Seydou, 2007, *Attitudes et comportements des jeunes en circulation routière : arrondissement de Baskuy*, Mémoire de maîtrise en Sociologie, Université de Ouagadougou

OTY Reine Pélagie, 2008, « Les représentations sociales de la vitesse et des prises de risque chez les automobilistes : comparaison entre l'expérience de conduite et le sexe, Mémoire de master en Psychologie sociale, Université d'Angers.

OUEDRAOGO Mohamady, 2019, *Accident de la route et recours aux soins chez les enfants de moins de 15 ans à Ouagadougou*, Thèse de doctorat en Géographie, Normandie Université.

PARSONS Talcott, 1951, *The Social System*, Glencoe, Free Press.

PEDEN Margie, SCURFILED Richard, 2004, *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, OMS

PEREZ-DIAZ Claudine, 2000, « Comportement de conducteur et modèle de risque » *Revue déviance et société*, volume 24, issue 2, page 187-208

RENNES Juliette, 2011, « Les formes de la contestation. Sociologie des mobilisations et théories de l'argumentation », *A contrario*, 2011/2 n° 16 | pages 151 à 173, <https://www.cairn.info/revue-a-contrario-2011-2-page-151.htm>, consulté le 13 novembre 2020.

SAMB Djibril, 2011, « En guise d'introduction : conflits et crises en Afrique : étiologie, typologie, symptomatologie, prévention et résolution », dans Cyrille B. Koné (éd), *Médiation et gestion des conflits. Essai sur les fins et les moyens pacifiques de sortie de crise*, Peter Lang, Frankfurt, pp 19-31.

SIMMEL Georg, 1999, *Sociologie, études sur les formes de la socialisation*, Paris, PUF.

SUAREZ Palmera, PILAR Del Rocio, CRUDABO Lopez, 2015, *Disability related to road traffic crashes among adults*, Spain, Elsevier-España

TOURAINE Alain, 1992, *Critique de la modernité*, Paris, Les Éditions Fayard

YABI Olakounde Gilles, 2019, « L'insécurité routière est-elle une fatalité Africaine », <http://www.jeuneafrique.com>, consulté le 27 novembre 2024.