**Université d'Abomey-Calavi (UAC)**

**********

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines (FLASH)

~~~~~~~~~~

Ecole Doctorale Pluridisciplinaire « Espace, Cultures et Développement »

♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦

**Filière** : Sociologie
**Option** : Sociologie du développement

Thèse unique de doctorat pour l'obtention du grade de docteur en Sociologie-Anthropologie:

# Les accidents routiers sur l'axe Cotonou/Abomey-Calavi: analyse et contribution sociologique et anthropologique à la politique de sécurité routière au Bénin

*Soutenue publiquement le 13 avril 2016 de 9h à 12 à la salle de conférence de l'EDP/FLASH par* **Mathieu SAHGUI**

## *Mention très honorable à l'unanimité des membres du jury*

**Membres du jury :**

**Président :**
**Professeur Paulin HOUNSOUNON TOLIN**, Philosophe, Professeur titulaire, (Université d'Abomey-Calavi/Bénin)

**Rapporteur :**
**Dr. Ir. Rigobert Cocou TOSSOU**, Sociologue, Maître de Conférences (Université d'Abomey-Calavi/Bénin)

**Examinateurs :**
**Professeur Issiaka KONÉ**, Sociologue, Professeur titulaire, (Université Alassane Ouattara de Bouaké/Côte d'Ivoire)
**Dr Paboussoum PARI**, Psychologue, Maître de Conférences, (Université de Lomé/Togo)
**Dr Adolphe Codjo KPATCHAVI**, Socio-anthropologue, Maître de Conférences (Université d'Abomey-Calavi/Bénin).
~~~~~~~~~~

**SOMMAIRE**

**DEDICACE** ..... **3**

**REMERCIEMENTS** ..... **4**

**SIGLES, ACRONYMES ET ABREVIATIONS** ..... **6**

**Table des illustrations** ..... **11**

**Résumé :** ..... **12**

**Abstract** ..... **13**

**Introduction générale** ..... **14**

***Première Partie :*** ..... ***19***

***Construction théorique et méthodologique de l'étude de l'insécurité routière à Abomey-Calavi et Cotonou*** ..... ***19***

**Chapitre 1 : Les accidents de la route : un problème multifactoriel** ..... **20**

**Chapitre 2 : Constructions méthodologiques** ..... **59**

***Deuxième partie :*** ..... ***84***

***Construction sociale des accidents de la circulation routière à Abomey-Calavi et Cotonou 84***

**Chapitre 3 : Accident de la route : un phénomène socialement construit à travers les divergences de logiques d'acteurs** ..... **85**

**Chapitre 4 : Construction de l'accident de la route par les représentations sociales des usagers** ..... **120**

***Troisième partie :*** ..... ***147***

***Construction institutionnelle des accidents de la circulation routière à Abomey-Calavi et Cotonou*** ..... ***147***

**Chapitre 5 : L'Etat et les politiques de sécurité routière** ..... **148**

**Chapitre 6 : accident de la route : résultat combiné de la formation à la conduite automobile et de la répression policière au Bénin** ..... **200**

**Chapitre 7 : Discussion et conclusion générales** ..... **230**

**Références Bibliographiques** ..... **250**

**Webographie** ..... **269**

**ANNEXES** ..... **270**

**Table des matières** ..... **317**

# DEDICACE

*A*

*Prem-Martelle Tfiss et Daya Yamnari,*

*Vous qui avez beaucoup souffert de mon absence*

*quotidienne à cause de cette thèse.*

*Je souhaite que vous trouvez ici,*

*l'expression de mon amour paternel.*

# REMERCIEMENTS

Le témoignage de la gratitude aux contributeurs de la réalisation d'une œuvre constitue un exercice périlleux parce que la probabilité est très forte de ne pouvoir mentionner tout le monde ou d'en omettre certains. C'est fort de cela que je sollicite déjà, l'indulgence de toute personne ayant de près ou de loin contribué à la réalisation de la présente thèse, et qui n'aurait pas été mentionnée.

C'est, le lieu de témoigner ma profonde gratitude au Professeur Dr. Ir. Rigobert Cocou Tossou qui a accepté dès le premier contact de diriger ma thèse. Il a toujours été présent à toutes les occasions pour m'accompagner dans ce cheminement scientifique. Je retiens des nombreux échanges, le sens élevé de la rigueur et de perfection qui caractérise sa personnalité scientifique et pour laquelle j'ai la plus haute considération.

Je remercie très sincèrement le Professeur Gauthier Biaou qui m'a beaucoup soutenu par des conseils et n'a pas hésité un seul instant à me mettre en contact avec mon directeur de thèse ;

Professeurs Sahidou Salifou, Maxime Da-Cruz, Léon Bani Bio Bigou pour leurs appuis, soutiens et conseils avisés ;

Professeurs Issiaka Koné, Paboussoum PARI et Adolphe Kpatchavi pour avoir accepté d'instruire la présente thèse ;

Abou-bakari Imorou, Anne Floquet, Azizou Chabi-Imorou, Joseph Sahgui, Yves Magnon pour leurs différentes contributions scientifiques et morales ;

A mes frères aînés André, Antoine Sahgui et leurs épouses et enfants pour tout le soutien et l'attention particulière qu'ils m'ont toujours porté ;

A mes sœurs aînées Marie, Pinagui, Monique, Bigue et Martine Sahgui sans oublier leurs époux et enfants respectifs, pour l'attention portée à ma personne ;

A ma très chère épouse Aïninmin Béhéton qui a su supporter mes humeurs, mes peurs, mes angoisses et mes absences, je tiens particulièrement à ce que tu reçoives ici, l'expression de mon amour renouvelé ;

A Domitien N'Ouémou, pour toute sa sollicitude et son appui inconditionnel ;

A mes amis et frères André Nagassi, Sébastien Kodjo, Jonas Constant Kohoundo, Laurent Nambima, Mathieu Sambieni, Richard Tchanati Sahgui, Mathieu Yarigo, Prosper Yokossi, Elie Adjati, Boni Yarou, Fabrice Kouliho, pour leurs différentes contributions ;

A Koyoumath Ibidun Lawani, Léa Batossi, Clémence Agbegnido, Roubatou Abdoulaye, pour leurs diverses contributions ;

A tout le personnel du CNRS et de la DGTT pour leurs disponibilités.

# SIGLES, ACRONYMES ET ABREVIATIONS

AN : Assemblée Nationale

AR : Accidents de la Route

A-C: Abomey-Calavi

AICPR : Association Internationale Permanente des Congrès de la route (AICPR)

AOF : Afrique Occidentale Française

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés

BEPC : Brevet d'Etudes du Premier Cycle

BM : Banque Mondiale

CA : Chef d'Arrondissement

CC : Cour Constitutionnelle

CEA : Commission Economique Africaine

CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CEE : Commission Economique pour l'Europe

CERTU : Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CES : Conseil Economique et Social

CM/UEMOA : Conseil des Ministres de l'UEMOA

CNSR : Centre National de Sécurité Routière

Cot: Cotonou

CQ : Chef Quartier

CRSR : Comité Régional de Sécurité Routière

CS : Cour Suprême

CTJ : Conseiller Technique Juridique

CTM : Conducteur de Taxi-Moto

CTT : Conseiller Technique aux Transports

CTTT : Conseiller Technique aux Transports Terrestres

CTTTA : Conseiller Technique aux Transports Terrestres et Aériens

CTV : Conducteur de Taxi-Ville

CUA : Commission de l'Union Africaine

CV : Chef Village

CVA : Conducteur de Véhicule Administratif

DC : Directeur de Cabinet

DCF : Délégué du Contrôleur Financier

DERC : Direction des Etudes, de la Réglementation et du Contrôle

DGGN : Direction Générale de la Gendarmerie Nationale

DGM : Direction Générale des Mines

DGPN : Direction Générale de la Police Nationale

DGTT : Direction Générale de Transports Terrestres

DTT : Direction des Transports Terrestres

EDA : Etude Détaillée d'Accident

EPC : Examinateur du Permis de Conduire

FLASH : Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines

HAAC : Haute Autorité de l'Audiovisuelle et de la Communication

IITA : Institut Inter-Tropical d'Agriculture

INSAE : Institut National de Statistique et de l'Analyse Economique

IP : Immatriculation Provisoire

MDCTTP-PR : Ministère Délégué auprès de la Présidence de la République, Chargé des Transports et des Travaux Publics

MDCTTTATP-PR : Ministère Délégué auprès de la Présidence de la République, Chargé des Transports Terrestres, des Transports Aériens et des Travaux Publics

MDN : Ministère de la Défense Nationale

MECDN : Ministère d'Etat Chargé de la Défense Nationale

MEF : Ministère de l'Economie et des Finances

MET : Ministère de l'Equipement et des Transports

MISAT : Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité et de l'Administration Territoriale

MISD : Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité et de la Décentralisation

MISPC : Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Publique et des Cultes

MTPT : Ministère des Travaux Publics et des Transports

NBCA : Nombre de Blessés sur Cent Accidents

NBGCA : Nombre de Blessés Graves sur Cent Accidents

NBM : Nombre de Blessés Moyens

NEPAD : Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique

NTCA : Nombre de Tués sur Cent Accidents

NTM : Nombre de Tués Moyens

OMD : Objectifs du Millénaire pour le Développement

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONG : Organisation Non Gouvernementale

ONISR : Office Nationale Interministériel de la Sécurité Routière

ONU : Organisation des Nations Unies

OSRAO : l'Organisation pour la Sécurité Routière en Afrique de l'Ouest

OUA : Organisation de l'Unité Africaine

PDC : Plan de Développement Communal

PL : Poids Lourds

PMA : Pays Moins Avancés

PR : Présidence de la République

PRS : Perceptions et Représentations Sociales

RDIA : Programme de Développement de l'Infrastructure en Afrique

REAGIR : Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier

RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitation

RNIE : Route Nationale Inter-Etat

SA : Secrétariat Administratif

SAMU: Service d'Aide Médicale Urgente

SER : Service des Etudes et de la Réglementation

SG : Secrétariat Général

SGM : Secrétariat Général du Ministère

SISED : Service de l'Informatique, de la Statistique, des Etudes et de la Documentation

SPC : Service du Permis de conduire

SPR : Service de la Prévention Routière

SSATP : Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

UA : Union Africaine

UAC : Université d'Abomey-Calavi

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine

UNACOB : Union Nationale des Conducteurs du Bénin

UNTACDA : Décennie des Nations Unies pour les Transports et les Communications en Afrique

VL : Véhicule Léger

VT : Véhicule en Transit

VV: Véhicules Vieux

WHA: World Health Assembly

2R : 2 Roues

# Table des illustrations

**Tableaux** Pages

Tableau 1 : situation de l'accidentologie dans chaque département du Bénin en 2010 63
Tableau 2 : Situation de l'accidentologie dans le département de l'Atlantique en 2010 64
Tableau 3 : Evolution agrégée des accidents de la route au Bénin de 2008 à 2012 65
Tableau 4 : Répartition de la taille des différents acteurs interrogés à la saturation empirique 75
Tableau 5 : Evaluation de la situation conflictuelle entre les usagers de la route 91
Tableau 6 : Raisons du non-respect de la limitation de vitesse 99
Tableau 7 : Ages des véhicules immatriculés au Bénin de 2001 à 2011 171
Tableau 8 : Evolution du parc automobile par type de véhicule de 2001 à 2011 172
Tableau 9 : Évolution du parc automobile (série normale)* de 2001 à 2011 173
Tableau 10 : les taux des pénalités aux infractions routières au Bénin 184
Tableau 11 : Evolution selon les horaires des accidents de la route en 2010 274

**Figures**

Figure 1 : Représentation schématique du système de circulation routière 47
Figure 2 : schéma du cadre théorique de référence 52
Figure 3 : Modèle d'analyse des accidents de circulation à Cotonou et à Abomey-Calavi 57
Figure 4 : cycle de la construction sociale de l'accident de la route 143
Figure 5 : Panneaux de signalisation verticale endommagés sur l'axe routier Carrefour Arconville Abomey-Calavi) – Etoile rouge (Cotonou) 193
Figure 6 : Logique d'action pour la lutte contre l'insécurité routière 197

**Cartes**

Carte 1 : Axe routier d'étude dans la Communue d'Abomey-Calavi 66
Carte 2 : Axe routier d'étude dans la commune de Cotonou 67

**Photos**

Photo1 : non-respect du couloir de circulation sur l'axe Etoile Rouge – Carrefour Cica-Toyota 88
Photo 2 : non-respect du couloir de circulation sur le tronçon étoile-rouge/carrefour Saint Michel 88
Photo3 : non-respect du couloir de circulation Carrefour Cica-Toyota/ Etoile Rouge 89

Photo 4 : Allotan ou clignotant du bras 132
Photo 5 : Chapelet accroché au rétroviseur intérieur de voiture 138
Photo 6 : usage de talisman comme « contre-accident » de la route 140
Photo 7 : usage du chapelet chrétien par les jeunes motocyclistes 141
Photo 8 : usage du chapelet chrétien par les femmes (motocyclistes) 141

## Résumé :

Les accidents de la circulation routière constituent l'un des plus importants facteurs de mortalité de la population active. Mais, pendant longtemps, c'est sous le prisme de la santé publique qu'il a fait objet de préoccupation mondiale. La présente recherche en s'inscrivant dans une approche compréhensive, a abordé le problème sous un angle socio-anthropologique. La recherche s'est déroulée dans les communes d'Abomey-Calavi et de Cotonou. A la suite de l'élaboration d'échantillon boule de neige et de choix raisonné, la taille de l'échantillon à la saturation statistique fut de 287 enquêtés. La collecte des données s'est faite à partir d'entretiens individuels ou de groupes associés à de l'observation directe. L'approche systémique et l'interactionnisme ont permis d'analyser les résultats obtenus. L'analyse stratégique de Crozier (1977) et l'analyse institutionnelle de Tilman (2007) ont été également mises à contribution. Il ressort de l'analyse des données empiriques que les accidents de la circulation routière sont socialement et institutionnellement construits. Socialement, les accidents routiers sont construits par la divergence de logiques entre les usagers de la route et les acteurs institutionnels et par les représentations sociales des usagers de la route. Institutionnellement, les accidents routiers sont construits à travers d'une part, la gestion qui est faite de la sécurité routière et d'autre part, le système de formation à la conduite automobile et celui de la répression de l'infraction à la règlementation en matière de prévention routière. Ce faisant, les responsabilités de la survenance des accidents de la route sont partagées entre deux catégories d'acteurs : les usagers de la route et les acteurs en charge de la sécurité routière. Les usagers de la route et surtout les conducteurs, de par leurs perceptions et représentations sociales de l'accident de la route, adoptent des comportements routiers qui favorisent l'accident.



**Mots clés** *: Cotonou et Abomey-Calavi, insécurité routière, accidents de la route, représentations sociales, analyse systémique.*

## Abstract

The road traffic accidents are one of the most important mortality factors of the workforce. But for a long time, it's from the perspective of public health concern that has global object. This research is part of a comprehensive approach, tackled the problem from a socio-anthropological perspective. The research took place in the municipalities of Abomey-Calavi and Cotonou. Following sample preparation snowball and purposive, the sample size the statistical saturation was 287 respondents. Data collection was made from individual interviews or associated groups to direct observation. The systems approach and interactionism were used to analyze the results. The Strategic Crozier (1977) and Institutional Analysis Tilman (2007) were also put to use. It appears from the data analysis that the responsibilities of the occurrence of road accidents are shared between two categories of actors: the road users and stakeholders responsible for road safety. The road users and especially drivers, because of their social perceptions and representations of the road accident, adopt behaviors that promote road accident.

***Keywords:*** *Cotonou and Abomey-Calavi, insecurity road, road accidents, social representations, systems analysis.*

# Introduction générale

Loin d'être une nouvelle préoccupation, l'insécurité routière reste et demeure un problème mondialement connu. En effet, les progrès technologiques ont favorisé l'avènement de l'automobile marquant le début d'une ère nouvelle en termes de mobilité humaine. De fait, la mobilité humaine s'est améliorée avec l'accroissement et le développement des moyens de déplacement. Alors, l'homme peut dorénavant se déplacer plus vite et plus loin sans s'épuiser tout en fournissant moins d'effort physique. Mais très tôt, son invention est devenue l'une des premières causes de mortalité humaine. L'automobile, qui à sa création fut considérée comme instrument de développement, va commencer peu à peu à faire des victimes parmi les êtres humains. Ce qui devint une préoccupation pour la communauté scientifique. A la suite de nombreuses études, trois grandes causes ont été identifiées (Haddon, 1968 repris par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), 2004). Au nombre de celles-ci, on peut citer-les causes liées aux comportements humains, celles liées aux matériels roulants et enfin les raisons liés aux infrastructures routières (Sabey et Staughton 1975 ; Kuhlmann**,** 1993). De ces nombreuses études, il ressort que le facteur humain constitue la première cause des accidents. Partant, de nombreuses initiatives seront prises pour contenir ces causes humaines aux fins de réduire les accidents de la route dans le monde en général. Mais une telle vision est réductrice. Agir sur les facteurs humains seuls suffirait-il à réduire sinon à combattre efficacement les accidents de la route ? C'est alors que d'autres variables ont été prises en compte dans les problématiques liées aux accidents de la route. Il s'agit bien évidemment des facteurs liés au véhicule en l'occurrence ses caractéristiques techniques : système de freinage, airbag, direction assistée, système d'allumage, feux de croisement, ceinture de sécurité, confort, etc. (Strandberg, 991 ; Mollenhauer et al. 1997; Fosser et al. 1996 ; Geller, 1990). Ces variables concernent plus spécifiquement les constructeurs. Outre ces variables, il y a l'infrastructure routière, plus spécifiquement sa qualité et son entretien, son architecture et les différentes signalisations : horizontales et verticales, etc. (Miquel, 2002). En ce qui concerne ce troisième facteur explicatif des accidents de la route, c'est-à-dire l'infrastructure routière, il demeure une question complexe. En effet, la construction des routes n'est pas souvent une affaire qui relève exclusivement de la seule compétence des différents Etats. Dans les pays les moins avancés comme le Bénin, les Partenaires Techniques et Financiers (PTF), jouent souvent un rôle déterminant sur le plan financier et même technique dans la réalisation des infrastructures routières.

A la faveur des différentes études menées et des différentes interventions, il y eut une prise de conscience au niveau mondial. Et la question de l'insécurité routière a été, bien entendu considérée d'abord comme un problème de santé publique du point de vue de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) qui en a fait une question de préoccupation première. Les victimes d'accident ne faisant que s'accroître au fur et à mesure que passèrent les années, il y eut des engagements au niveau mondial en faveur du fléau. En dehors de l'OMS, d'autres organisations mondiales (l'Organisation des Nations Unies, la Banque Mondiale, etc.) en ont fait une préoccupation fondamentale. Ainsi, de nombreuses initiatives ont été prises au niveau mondial pour lutter contre ce « fléau » qui décimait et continue de décimer les humains. Ainsi, des conventions et protocoles (Convention de Genève, 1947 ; Convention de Vienne 1968, etc.) en matière de sécurité routière seront signées et ratifiées par les Etats membres de ces organisations mondiales. Outre ces conventions, bien d'autres initiatives (élaboration des politiques de sécurité routière, financement des activités de prévention routière, implication des ONG dans la lutte contre l'insécurité routière, etc.) furent menées pour réduire l'insécurité sur les routes du monde entier.

A cette prise de conscience mondiale, va s'ajouter une réorganisation au niveau continental, régional et national pour réduire au besoin le fléau à défaut de l'éradiquer. A cet effet, de nombreuses mesures furent prises au niveau africain dans le domaine plus général des transports. Les organisations communautaires (CEDEAO, UEMOA par exemple pour ce qui est de l'Afrique de l'Ouest) ont fait de l'insécurité routière une préoccupation majeure. C'est d'ailleurs à ce titre que ces dernières années des initiatives continentales et régionales en matière surtout de sécurité routière se sont multipliées. Pour exemple, du 03 au 04 novembre 2008 s'est tenue, au Centre International des Conférences de Bamako (Mali), la première Assemblée Générale de l'Organisation pour la sécurité routière en Afrique de l'Ouest (OSRAO). Et en 2009, les ministres des transports des pays de l'UEMOA se sont réunis à Ouagadougou pour parler de l'amélioration des axes routiers et de la sécurité routière sur les axes inter pays de l'espace.

Mais face à l'ampleur de la situation d'insécurité sur les routes due aux accidents de la circulation, chaque pays en ce qui le concerne a donc essayé de prendre des mesures pour lutter contre le phénomène. Le Bénin, s'inscrivant dans cette logique n'est pas resté en marge du mouvement mondial, continental et régional pour la lutte contre l'insécurité routière. Mais quel est le fondement de ces différentes mesures prises çà et là ?

Selon les rapports de l'OMS (2004, 2012 et 2015) sur la situation de la sécurité routière dans le monde, l'Afrique est le continent où le taux de mortalité dû aux accidents de la circulation est le plus élevé. D'après le résumé du rapport de l'OMS (2015), en 2013, sur un taux de mortalité par accidents de la circulation pour cent mille (100 000) habitants, l'Afrique a enregistré le taux le plus élevé qui est de 26,6. Après le sida et le paludisme, les accidents de la route constituent la troisième cause de mortalité en Afrique, hors conflits armés (OMS, 2004). Chaque accident grave est un désastre émotionnel, économique et social pour la société. Les accidents de la route constituent un épineux problème de développement humain. Selon l'OMS (2004), la réduction des accidents de la circulation contribuerait à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement humain, objectifs qui consistent notamment à réduire de moitié l'extrême pauvreté et à abaisser sensiblement la mortalité infantile.

L'augmentation[1] d'année en année des tués et des blessés sur la route crée une situation d'urgence. Il faut une prise de conscience nationale, en priorité, celle des décideurs et le rôle de l'Etat dans le système de sécurité routière doit être prépondérant car lui seul a la responsabilité et les moyens de lancer une politique nationale. Le soutien des responsables politiques constitue l'élément le plus déterminant pour la réussite d'un dispositif de sécurité routière. Aujourd'hui, il faut arriver à convaincre les décideurs dans les pays où la politique de sécurité routière fait largement défaut ou n'est pas efficace et où la situation s'aggrave.

En effet, la sécurité routière repose sur cinq (5) piliers que sont : la gestion de la sécurité routière, la sécurité de l'infrastructure routière, la sécurité des véhicules, le comportement des usagers de la route et la qualité des secours et des soins post-accident de la route (OMS, 2012). Des cinq piliers sus énumérés, deux font l'objet de la présente recherche. Il s'agit de la gestion de la sécurité routière et le comportement des usagers de la route.

Bien entendu, les nombreuses études sur les facteurs humains ne se sont focalisées que sur le conducteur. Ces diverses études font du conducteur, le premier responsable des accidents de la circulation routière. Ce que ces différentes recherches comportent comme insuffisances, c'est que le conducteur est en interaction dynamique avec les autres usagers de la route, qu'il a suivi une formation à la conduite automobile, et que l'environnement institutionnel et

[1] Selon l'OMS (2004 ; 15), « la prévision du nombre de décès imputables à des accidents de la circulation par région (par milliers), corrigée pour tenir compte des sous-déclarations, 1990 - 2020 » est estimée, en ce qui concerne l'Afrique subsaharienne, à 59 en 1990, 80 en 2000, 109 en 2010 et 144 en 2020 avec un taux de mortalité (décès/100 000personnes) allant de 12,3 en 2000 à 14, 9 en 2020.

réglementaire joue un rôle capital dans le processus de socialisation routière du conducteur. Par conséquent, plusieurs autres déterminants en dehors des facteurs psychologiques influencent les comportements routiers des usagers de la route en général et ceux du conducteur en particulier. C'est l'ensemble du système des transports qu'il faudrait interroger pour déceler les réelles causes des accidents de la circulation routière.

Il s'est avéré indispensable de se référer aux statistiques nationales des accidents constatées. C'est à ce propos que la base de données du Centre National de Sécurité Routière (CNSR), constitue une référence. Partant de cette base de données, on constate que la Commune de Cotonou regorge le plus fort taux d'accidents de la circulation routière au Bénin. A sa suite, vient celle d'Abomey-Calavi. D'où l'intérêt porté sur ces deux communes pour comprendre les facteurs socio-anthropologiques qui expliquent la persistance des accidents de la circulation routière au Bénin.

La présente recherche s'est articulée autour de trois parties structurées. Les deux premières parties sont structurées chacune en deux chapitres et la troisième partie en trois chapitres. Dans la première partie, le premier chapitre constitué par la construction théorique, comprend la problématique, le cadre conceptuel et le cadre théorique. Le second chapitre se rapporte à la construction méthodologique du travail. Ce chapitre est composé du cadre et de la nature de l'étude. Les résultats de terrain sont présentés dans les deux dernières parties.

Ainsi, la deuxième partie du travail aborde la construction sociale de l'insécurité routière. Et ceci à travers deux chapitres dont le premier s'intéresse aux divergences de points de vue entre les acteurs institutionnels et les conducteurs d'une part et des logiques qui justifient les comportements qualifiés de comportements de conduites dangereuses par les acteurs institutionnels d'autre part. Le deuxième chapitre de cette partie est focalisé sur les perceptions et représentations sociales que les usagers de la route font des accidents de la route. Et face à ces perceptions et représentations sociales, des mesures non conventionnelles, souvent appelées contre-accidents, sont adoptées par les usagers de la route pour lutter contre les accidents de la circulation.

La troisième partie met en exergue la construction institutionnelle de l'insécurité routière. Le premier chapitre de cette partie présente le cadre institutionnel et réglementaire disponible au Bénin en matière de sécurité routière. Le second chapitre de cette troisième partie et en même temps le dernier chapitre de la présente recherche, a dans un premier temps mis en exergue la manière dont le système de délivrance du permis de conduire au Bénin constitue une source

de production de l'insécurité routière. Et dans un second temps le niveau de responsabilité et de responsabilisation de la police nationale dans la survenue des accidents de la circulation routière. Et enfin le troisième chapitre constitué de la discussion générale qui a permis de mettre en exergue les liens entre les dimensions du cadre analytique et les objectifs de l'étude et la conclusion générale.

# Première Partie :

# Construction théorique et méthodologique de l'étude de l'insécurité routière à Abomey-Calavi et Cotonou

# Chapitre 1 : Les accidents de la route : un problème multifactoriel

## Introduction

Le problème lié à l'insécurité routière soulève de nombreux questionnements qu'il importe de passer en revue. Certains questionnements ont obtenu des réponses parfois peu satisfaisantes ou qui méritent d'être actualisés au regard des mutations sociales que connaissent l'environnement social, écologique, économique, technologique, etc. ainsi, la question de l'insécurité routière ne peut échapper à cette étape de construction théorique qui constitue la fondation sur laquelle se grefferont les autres parties. En effet, de sa solidité dépendront toutes les autres parties de la présente thèse. Elle est structurée en deux grandes parties : la problématique du sujet et la construction du cadre conceptuel et théorique.

A travers le présent chapitre, il s'agira d'asseoir une problématique des accidents de la route sur l'axe routier Cotonou et Abomey-Calavi. A la suite de la problématique, il s'est agit de mettre en exergue les concepts clés autour desquels se structure la présente thèse. Enfin, certaines théories ont été mises à contribution pour mieux enraciner la présente thèse.

### 1.1- Problématique

Le XXème siècle a vu un développement de l'automobile ou, plus exactement des véhicules terrestres à moteur. Parallèlement au développement des véhicules légers, s'est également diffusé l'usage des véhicules poids lourds ou autocars et des deux-roues à moteur (OMS, 2004). La conséquence du développement de ces moyens de transport fut une augmentation du taux des accidents de la circulation. Ainsi, depuis le 17 août 1896 à Londres où il fut signalé le premier accident automobile, la question de l'insécurité routière fut considérée comme une préoccupation fondamentale (OMS, 2004). « Selon les témoins dudit accident, le véhicule roulait à une "vitesse énorme", probablement à 12,8km/h au lieu de 6,4km/h qu'il n'était pas censé dépasser » (OMS, 2004 : 3). Déjà en cette période-là, la question relative à l'excès ou la limitation de vitesse existait. Mais comment expliquer que cette question fasse toujours objet de préoccupation à ce jour? Ce tout premier accident constaté serait causé par un jeune qui faisait des démonstrations gratuites de la nouvelle invention essayant ainsi d'impressionner une jeune passagère. A la suite de cet accident, le responsable de l'enquête judiciaire aurait donc affirmé : « Cela ne doit plus se reproduire » (OMS, 2004). Pour que cela

ne se reproduise plus, des dispositions ont été prises. Parmi celles-ci, on peut citer la création à Paris dix ans plus tard (en 1908) du Congrès mondial pour la route qui a ensuite abouti à la création de l'Association mondiale pour la route avec pour objectif principal la création d'une communauté mondiale dans le secteur de la route.

Depuis ce premier accident de la route de Londres, bien d'autres furent constatés avec la généralisation du transport automobile, motocycliste ou même cycliste. Au point qu'on se demande ce à quoi a servi cet avertissement du « coroner[2] » ? Puisqu'à en croire les statistiques, « ce qui est arrivé à Bridget Driscoll en 1896 s'est reproduit dix millions de fois, malgré l'avertissement sévère du coroner » (OMS, 2004).

En effet, le nombre des accidents de la circulation s'est également fortement accru au point que le Système des Nations Unies et ses Etats membres ont reconnu la nécessité d'améliorer la sécurité routière. Un vaste chantier de sécurité routière au plan mondial fut donc lancé. C'est à ce titre que de nombreux instruments institutionnels et juridiques furent élaborés. Parmi ceux-ci, l'on peut retenir les instruments juridiques constituant les points charnières de la sécurité routière au plan mondial. Il s'agit, entre autres, de la convention de Genève de 1949 sur la circulation routière dont l'objectif est de promouvoir le développement de la circulation routière internationale par la formulation des règles uniformes ; le protocole sur la signalisation routière ; la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière. De même, plusieurs résolutions furent adoptées. Mais loin d'avoir le caractère contraignant des Conventions, ces résolutions vont plus loin dans le détail en offrant un catalogue de mesures et de pratiques que les États membres sont appelés à mettre en œuvre sur une base volontaire (CEE, 2010). En effet, les problèmes liés à l'insécurité routière sont si préoccupants qu'en mars 1950, le Système des Nations Unies a dû procéder à la création d'un groupe de travail ad-hoc sur la prévention des accidents de la route, suivi par le Groupe d'experts de la sécurité de la circulation (Commissions Régionales des Nations Unies, 2010). En dépit de ces différentes mesures au niveau mondial, continental et régional, les accidents de la route n'ont cessé d'augmenter surtout dans les pays les moins avancés.

La problématique des accidents de la route est bien connue et documentée dans les pays dits développés que dans le reste du monde. En effet, les accidents de la route ont toujours été considérés comme un problème majeur de santé publique. C'est ce qui justifie les nombreux

[2] C'est un terme anglophone pour désigner le médecin légiste.

efforts et appels de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en vue d'identifier convenablement et d'assurer durablement une prévention efficace. Ainsi, depuis plus de quatre décennies, l'OMS n'a cessé d'attirer l'attention des Etats et des dirigeants sur la question de la sécurité routière. Dès 1962, un rapport de cet organisme avait déjà mis en relief la nature et la dynamique de ce problème. En 1974, l'assemblée mondiale a adopté la résolution WHA 27. 59 en déclarant que les *accidents de la route constituent un problème de santé publique, une crise de développement* et appelle les Etats à réagir. Plus qu'un problème de santé publique, les accidents de la route constituent un problème plus global de développement. Car il ne s'agit plus seulement de considérer les traumatismes ni les handicaps dus aux accidents de la route. Mais plus encore et surtout la question de l'éducation routière en particulier, de la question des normes et réglementation routières, de la culture routière, des mutations occasionnées par la construction et la modernisation des infrastructures routières et des processus de transformation des milieux routiers, bref des perceptions et représentations sociales de l'ensemble des acteurs.

C'est à dessein que la Banque Mondiale encourage depuis plus de vingt ans ses emprunteurs à inclure les éléments relatifs à la sécurité routière dans la plupart de leurs projets de route et de transports urbains (OMS, 2004). Pourtant le problème de l'insécurité routière persiste. C'est dans cette même perspective qu'au début de l'année 2003, les Nations Unies ont adopté une résolution A / RES / 57 / 309 sur la crise mondiale de la sécurité routière, suivie d'un rapport du Secrétaire Général, présenté le 22 Mai 2003 à la 58$^{ème}$ session de l'Assemblé Générale des Nations Unies tenue à New York. Dans ce rapport présenté, le Secrétaire Général de l'ONU, après avoir reconnu la gravité des problèmes de santé publique et individuelle liée aux accidents de la circulation et ses impacts sur le développement, a invité les Etats membres à s'engager résolument dans les actions préventives des accidents de la circulation, surtout à travers l'éducation. Mais avant de promouvoir une telle éducation, il est indispensable de déterminer les facteurs internes et externes qui sont à la base des accidents de circulation. A cette résolution de l'ONU, se sont ajoutés plusieurs autres résolutions et actions concrètes en faveur de la sécurité routière dans le monde et surtout dans les pays membres.

Le problème reste et demeure encore très préoccupant, au regard des dégâts matériels, sociaux et humains qu'il engendre (OMS, 2004). L'état des lieux de la situation est catastrophique. Plus de 3.000 personnes meurent chaque jour dans le monde des suites d'un accident de la circulation (OMS, 2004). Et d'après les projections de ce rapport, les décès consécutifs à des

traumatismes devraient passer de 5,1 millions en 1990 à 8,4 millions en 2020. Cette évolution est principalement imputable aux accidents de la circulation qui représentent 2,2 % de millions de personnes dans le monde, pour l'ensemble des groupes d'âges (Jacobs et al., 2000). Selon le même rapport (OMS, 2004), quatre vingt cinq pour cent (85%) de l'ensemble des décès et quatre vingt dix pour cent (90%) des années de vie corrigées d'incapacité (AVCI) perdues suite aux accidents routiers sont enregistrés dans les pays à faible revenu ou intermédiaire. Des projections faites dans ce rapport, si des mesures appropriées ne sont pas prises, d'ici 2020, les accidents de la circulation devraient représenter la troisième principale cause mondiale de maladie et de traumatisme.

Les coûts sociaux et économiques de ces accidents sont énormes. Au plan social, «pour chaque personne tuée, blessée ou encore rendue infirme par un accident de la circulation, tout un ensemble d'autres personnes (famille, entourage et les amis de l'intéressé) sont profondément affectées » (OMS, 2004: 2). A l'échelle mondiale, des millions de personnes doivent faire face aux décès ou à l'incapacité des membres de leur famille, à la suite d'accident de la route. En dehors des tués, on estime qu'entre 20 millions et 50 millions de personnes sont blessées chaque année dans les accidents de la circulation (Murray et Lopez, 1996). Face à l'ampleur du problème, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a commencé par consacrer la ″journée mondiale de la santé prévue les 7 avril", aux préoccupations liées à la sécurité routière. En 2004, le thème développé fut : **«** l'Accident de la route n'est pas une fatalité**».** Au cours de cette journée, les recommandations furent relatives aux actions préventives efficaces, économiquement rentables et acceptables par le public. Ces actions de recherche et de prévention sont pour la plupart déployées dans les pays riches (OMS, 2004). Les taux de décès et d'incapacités permanentes dus aux accidents de la circulation sont plus élevés dans les pays "pauvres" (Jacobs et al., 2000). Selon Nantulya et Reich (2003), 90 % des accidents mortels de la route surviennent dans ces pays et les usagers les plus vulnérables sont les piétons, les deux roues motorisées, les usagers des transports publics et en particulier les jeunes de sexe masculin (Mohan, 2000). Encore que dans ces pays, les statistiques sur les accidents de la route sont souvent sous-déclarées (OMS, 2004). Alors qu'est-ce qui justifie qu'en dépit des nombreux instruments juridiques et dispositifs institutionnels internationaux mis en place les accidents routiers n'ont guère diminué dans les pays à revenus faibles ou intermédiaires ? La réponse à cette interrogation pourrait être trouvée en étudiant la situation du Bénin en matière d'insécurité routière.

En effet, le Bénin est un pays de l'Afrique de l'Ouest, membre des Pays les Moins Avancés (PMA) dont l'une des caractéristiques économiques est le secteur des transports. Le transport routier constitue l'un des secteurs pourvoyeurs d'emplois à toutes les couches de la population active. Aussi, de par sa situation géographique, le Bénin est un pays dit de services. Ainsi, il dessert les pays de l'hinterland. On peut citer les nombreux transporteurs, les taxi-villes, les taxis interurbains, les conducteurs de taxi-motos, etc. qui aident les citoyens dans leurs déplacements.

Il faut noter, par exemple, que dans la ville de Cotonou, capitale économique du pays, nombreux sont ces motocyclistes dans la circulation. Parmi ces motocyclistes on retrouve toutes les catégories socioprofessionnelles de conducteurs. La catégorie la plus importante est celle des conducteurs de « taxi motos » communément appelés « zemidjan ». On les retrouve dans toutes les villes et presque dans tous les villages du Bénin. Outre ce moyen de transport à deux roues, on peut constater la multiplicité des véhicules de transport en commun et de transport de marchandises. Parmi ces moyens de transport en commun, on peut citer les taxis ville (véhicule peint souvent en vert-jaune, spécificité de Cotonou) et les taxis inter-ville (dont la couleur varie selon le goût du propriétaire). Outre les taxis, on peut citer les bus (autocars) et les minibus. En dehors de ces véhicules de transport en commun, il y a des véhicules de transport de marchandises. La plus grande partie de ces véhicules, surtout les gros porteurs (ou poids lourds), desservent souvent les régions du Nord-Bénin et les pays de l'hinterland. On peut également souligner que le parc de voitures particulières n'est pas négligeable. L'effectif des véhicules administratifs dans la circulation ne l''est pas non plus. L'importance du secteur des transports a mobilisé une attention toute particulière des dirigeants depuis 2006. Pour ces dirigeants, les autres services, notamment les services de transport sont peu performants. Or, l'on ne saurait parler de transport ou de mobilité routière sans parler de sécurité routière. De même que la sécurité routière dépend de la qualité des infrastructures routières, du matériel roulant, elle dépend également et surtout du niveau de prise de conscience et de responsabilisation des divers acteurs ayant la route en partage. L'Etat Béninois s'est investi dans la construction et la réfection des infrastructures routières sur toute l'étendue du territoire national. Ainsi, depuis 2006, certains grand travaux de route tels que la construction de l'échangeur de Godomey, la construction de la route Abomey-Calavi/Bohicon, le revêtement de certaines artères et le pavage des rues des villes de Cotonou et Abomey-Calavi ont connu le jour. Toutes ces actions participent certes de la modernisation

de ces villes, mais aussi elles concourent à faciliter et fluidifier la circulation routière prévenant de ce fait l'insécurité routière.

Toujours, dans le souci de réduire les accidents de la circulation routière ou leur gravité, d'importants dispositifs institutionnels et réglementaires ont été mis en place. Le dispositif institutionnel implique de nombreux ministères (à travers ces ministères, on a en interface de nombreuses directions techniques). Dans le but d'accompagner ces structures, d'importants instruments juridiques nationaux furent élaborés (lois, décrets, arrêtés interministériels, etc.) en complément du cadre juridique international aux fins de lutter contre l'insécurité sur les routes du Bénin occasionnée principalement par les conducteurs (Assailly, 2001, 2006). A titre d'exemple non moins important c'est la réglementation sur le port obligatoire de casque par les deux roues qui est entrée en vigueur le 1er avril 2012. Comme toute reforme, elle a connu de résistance mais suite à l'intransigeance du pouvoir public, la plupart des motocyclistes la respectent. De plus, depuis octobre 2013, les deux roues ont été contraintes à emprunter le trafic local libérant ainsi la chaussée aux automobilistes. En réalité, il a fallut que le CNSR et la Police Nationale coordonnent leurs actions avec une certaine rigueur dans l'application de cette mesure avant de réussir. Les usagers de la route n'ont eu d'autres choix que d'obtempérer. Au-delà des mesures répressives, il y a eu ces trois (03) dernières années une multiplication des actions visant à la sécurisation routières tant par les acteurs publics (CNSR, DGTT, Police Nationale, etc.) que par les acteurs privées (ONG, associations professionnels, etc.). A titre d'exemple d'actions préventives, on peut citer l'organisation des séances à l'intention des usagers (surtout des conducteurs de véhicules de tout genre), la mise en place des postes de police pour réglementer la circulation à tous les grands carrefours des communes d'Abomey-Calavi et de Cotonou, la multiplication des contrôle routiers, etc. Malgré toutes ces mesures les accidents de la route, comme le soulignent les statistiques du CNSR, ne font qu'augmenter (CNSR, 2013).

En effet, selon les statistiques fournies par le CNSR, le Bénin, en 2010, a enregistré 4.863 accidents routiers, en accroissement d'environ 5,7% par rapport à la situation de 2009. Ces accidents ont impliqué 9.297 véhicules et ont fait 760 tués, 2.108 blessés graves et 2.244 blessés légers. Le taux de gravité des accidents est de 38% et le taux de mortalité est d'environ 15%. Il ressort également que les moyennes journalières sont de 13 accidents dont 2 tués, 12 blessés dont 5 graves et 6 grièvement. D'après ces statistiques, il ressort que les deux-roues motorisés sont les plus grandes victimes dans les accidents routiers, notamment en zone urbaine. Ainsi, ces deux-roues seraient impliqués dans près de 48% des accidents en

2010 et 64% de l'ensemble des victimes graves (tués et blessés graves) proviennent des accidents dans lesquels les deux roues sont mêlés. Ce taux était de 66% en 2009 (CNSR, 2010). Alors qu'en 2013, le Bénin a enregistré 5473 accidents routiers soit un accroissement 12,54% par rapport à la situation de 2010. Lesdits accidents ont impliqués 10386 véhicules et ont fait 688 tués, 2222 blessés graves et 2847 blessés légers avec un taux de gravité de 35,37% et un taux de mortalité de 11,95% (CNSR, 2013). On peut donc noter une baisse du taux de gravité et celui de la mortalité. On remarque aussi que les moyennes journalières connaissent une hausse mais le nombre de tués reste stable. Ainsi, en 2013, le Bénin a enregistré 15 accidents par jour dont 5 graves, 2 tués, 14 blessés dont 6 grièvement.

Le département du Littoral, a enregistré 2.413 accidents routiers en 2010 (soit presque la moitié des accidents au niveau national) avec 4.833 véhicules impliqués (soit plus que la moitié des véhicules impliqués dans des accidents au niveau national), 70 tués, 651 blessés graves et 772 blessés légers (CNSR, 2010). Par contre en 2013, le même département a enregistré 3133 accidents routiers avec 6081 véhicules impliqués, 91 tués, 883 blessés graves et 1532 blessés légers. Il importe de souligner que ces données concernent les accidents qui ont fait l'objet de constats par la police ou par la gendarmerie. Nombre d'accidents de circulation ne sont pas pris en compte notamment ceux qui ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable. Ces types d'accidents sont les plus importants d'après les agents du CNSR du point de vue de la fréquence quotidienne. L'inexistence de moyens adéquats pour saisir de façon globale et totale tous les accidents qui se produisent sur les axes routiers du pays montre les limites des statistiques produites en la matière. Autrement dit, les statistiques recueillies sont indicatives. La plupart de ces accidents occasionnent souvent des dégradations des infrastructures routières et des dommages humains. La gravité de ces accidents de circulation varie en fonction de l'intensité du choc. La fréquence des accidents de circulations a poussé les autorités politico-administratives de ces deux communes à prendre des dispositions particulières. Parmi celles-ci, on peut noter que les autorités locales de la commune d'Abomey-Calavi, par exemple, ont décidé ne plus attendre les assureurs pour la réparation des dégâts provoqués par les usagers de la route aux infrastructures routières publiques. Le conducteur qui occasionne un accident de circulation ayant endommagé une infrastructure routière se verrait dans l'obligation de la réparer. Ainsi, toutes les mesures prises en matière de sécurité routière sont orientées vers le conducteur. En effet, ce dernier serait l'unique ou le principal responsable des accidents de la circulation routière malgré la multitude d'acteurs concernés par le problème. Au regard de tout ce qui précède, il y a lieu de se poser la question

de savoir : **quelles sont les implications institutionnelles et sociales des accidents routiers sur l'axe routier Cotonou/Abomey-Calavi ?**

De ce qui précède, il découle quelques questions qui sont les suivantes : comment est gérée la sécurité routière au Bénin en général et dans ces deux villes en particulier ? Quels sont les acteurs qui interviennent dans la prévention des accidents de la circulation à Cotonou et à Calavi ? Quelles sont les logiques qui sous-tendent leurs interventions ? Quels sont leurs niveaux de responsabilisation ou de responsabilité ? Voilà les principales préoccupations de la présente recherche. Il y a lieu de formuler des réponses provisoires à ces préoccupations.

### 1.1.1- Hypothèses de recherche

#### Hypothèse générale

L'hypothèse générale postule que les accidents de la circulation routière sur l'axe Cotonou/Abomey-Calavi sont le fait de nombreux acteurs aux comportements diversifiés. Les hypothèses spécifiques qui découlent de la présente hypothèse principale sont formulées comme suit :

#### Hypothèses spécifiques

Les accidents routiers sur l'axe Cotonou/Abomey- Calavi résultent des logiques des comportements des acteurs en matière de prévention routière ;

Les perceptions et représentations sociales des acteurs sont à la base des accidents de la circulation routière à Cotonou et Abomey-Calavi ;

La gestion institutionnelle participe elle aussi à la construction de cette insécurité routière à Cotonou et Abomey-Calavi ;

La formation à la conduite automobile et la répression routière favorisent la survenance des accidents de la route à Cotonou et Abomey-Calavi.

### 1.1.2- Objectifs de recherche

#### Objectif général :

L'objectif général de la présente thèse est de comprendre les comportements des différents acteurs qui concourent à la construction sociale et institutionnelle des accidents routiers sur l'axe Cotonou/Abomey-Calavi.

**Objectifs spécifiques :**

Il s'agit de manière spécifique d'identifier les logiques des comportements des acteurs en matière de prévention routière à Cotonou et Abomey-Calavi ;

Analyser les représentations sociales des acteurs à Cotonou et Abomey-Calavi ;

Examiner la gestion institutionnelle de la sécurité routière au Bénin

Etudier l'influence de la formation à la conduite automobile et de la répression routière sur la survenue des accidents de la route à Abomey-Calavi et à Cotonou.

## 1.2- Justification du choix du sujet

### 1.2.1- Raisons subjectives

Plusieurs évènements ont suscité le choix de ce sujet. Parmi ceux-ci, il importe d'évoquer les trois principaux qui nous ont poussés à réfléchir par rapport aux accidents de la route.

Premièrement, nous nous rendions à Bohicon. Au cours du voyage, nous avions constaté que le conducteur de taxi faisait de la vitesse. A peine pouvait-il éviter les trous (nids de poule) sur la chaussée entre Ouègbo et Zogbodomey. Après lui avoir demandé à plusieurs reprises de réduire sa vitesse, nous sommes, à la hauteur de Tègon (Zogbodomey) à la faveur d'un arrêt au niveau du poste de contrôle des gendarmes, descendus et lui avions demandé de continuer sans nous. C'est en ce moment, qu'il s'est confondu en excuses et nous a suppliés de remonter dans le véhicule tout en promettant de ne plus faire de l'excès de vitesse. Une fois dans le véhicule et face à l'indifférence des autres clients, nous avons voulu savoir pourquoi il était en excès de vitesse. Il nous a fait savoir qu'il lui fallait faire au moins trois tours Cotonou-Bohicon avant de pouvoir payer au propriétaire les frais journaliers de location du véhicule et pouvoir faire un bénéfice. Ce qui constitua une préoccupation pour nous, c'est l'indifférence des autres passagers. Etant donné que la route n'était pas en bon état et le conducteur faisait plus de 100km/h, cela devrait interpeler les cinq autres passagers dans le véhicules. En dehors de cet aspect, le véhicule était en surcharge mais il a traversé tous les postes policiers et de gendarmeries sans être inquiété. Ceci se passait courant avril 2010.

Deuxièmement, toujours en 2010, nous habitions au bord de la route. Ce qui nous a frappés est la fréquence des gyrophares des sapeurs pompiers. De jours comme de nuit, depuis leur installation à Abomey-Calavi, c'est pratiquement le bruit de leur véhicule de secourisme qui perturbe notre repos. On croirait qu'ils ne se reposent pas. Avant leur avènement, rien

n'indiquait qu'il se produisait des accidents de la circulation routière à Abomey-Calavi. C'est alors que nous avons voulu comprendre pourquoi les accidents de la route ″seraient″ devenus subitement aussi fréquent à Abomey-Calavi ?

Troisièmement, ceci remonte à 2003, nous sortions de l'Université d'Abomey-Calavi vers les environs de 14h. Deux filles traversaient la route, tout à coup, un étudiant s'écria, ″c'est parce que vous ne la voyez pas qu'elle n'arrive pas, au lieu de vite traverser, vous marchez comme si vous étiez dans votre salon. N'oubliez pas que nous sommes en Afrique, quand vous verrez la voiture venir, ce serait trop tard pour vous″. C'est au cours d'une discussion entre ancien camarade d'amphi, qu'en 2010, un ami nous a rappelé cet évènement. C'est alors que nous avions décidé de comprendre ce qui fait la différence entre les ″accidents en Afrique″ et les accidents de la route ailleurs. Au-delà de ces quelques raisons subjectives, on peut également souligner des raisons objectives.

### 1.2.2- Raisons Objectives

Les mutations sociales (poussée démographique, exode rurale, etc.) que connaissent les populations, poussent à une forte concentration de certaines villes du pays. Les infrastructures d'accompagnement ne répondent plus aux réalités, ce qui constitue un handicap à l'atteinte d'un développement durable de l'environnement, de l'économie et de la qualité de vie et du social. Le sous-développement du réseau de transport, l'accroissement à un rythme exponentiel des véhicules surtout de motocycles et des voitures, constitue un sérieux problème qui mine le pays depuis plus de deux décennies. L'absence des infrastructures routières adéquates par exemple ne favorise pas la fluidité de la circulation. Les infrastructures routières qui sont construites ne tiennent pas compte de la croissance démographique. A Cotonou et Abomey-Calavi, il apparait que le parc motocycliste est bien plus important que le parc automobile. Pourtant la plupart des nouvelles routes construites ne prévoient pas de pistes cyclables. Ainsi, avec l'hégémonie des moyens de transports individuels motorisés, le secteur des transports urbains est confronté au problème de la sécurité routière. Les projets de routes ne tiennent que compte de toutes les catégories d'usagers (piétons, cyclistes, motocyclistes, bus, camions, etc.). Ce qui fait que les usagers de la route se disputent souvent le passage. Chacun se dit être prioritaire. Au mieux, cela provoque de fréquents embouteillages dans la circulation. Lesquels embouteillages constituent d'énormes pertes de temps. Au pis de cas, cette situation engendre des accidents de la circulation. Ce qui constitue un handicap à l'essor économique du pays tout entier.

Cotonou, capitale économique du Bénin, est également son centre administratif car tous les ministères de la République y sont installés à l'exception de celui des enseignements primaires et maternels. Les institutions de la République à l'exception de quelques-unes y sont également installées. Du faite des migrations pendulaires, la masse humaine en mobilité dans Cotonou pour des raisons professionnelles est très importante. La masse humaine qui se rue sur Cotonou aux heures ouvrables est impressionnante. La plupart de ces migrants sont viennent des communes voisines (Ouidah, Sèmè-Kpodji, Porto-Novo, Abomey-Calavi, Allada, etc.) dont la plus importante est la commune d'Abomey-Calavi. En effet, selon les résultats provisoires de la quatrième édition du Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH4), la population de la Commune d'Abomey-Calavi est passée de 438 564 habitants à 656 358 habitants en 2002 (Insae, 2013). Pour rentrer chez eux ou pour aller au travail, ces acteurs sont soit obligés d'emprunter l'axe Cotonou-Akassato-Bohicon soit Cotonou-Pahou-Ouidah. La spécificité du premier axe réside en ce qu'il n'y ait plus d'issue adéquate pour se rendre à Cotonou, si le pont de Djonou (Godomey) venait à céder un jour. Tous ceux qui résident après ce pont de Calavi et qui doivent quitter Cotonou et environs n'ont autre choix que d'emprunter ce pont. Ce qui fait que le flux de la circulation est très important sur cet axe. Etant trop sollicité pour la mobilité des usagers, cet axe engendre des problèmes de sécurité routière. C'est dire autrement que la ville de Cotonou est enclavée. En dehors de cet enclavement, il y a régulièrement des accidents sur ce tronçon..

La sécurité routière est une question pluri-acteurs. Nombreux sont ces organismes nationaux et internationaux qui font de la sécurité routière leur raison d'être (CNSR, OSRAO, ONG Handicap International, ONG Alinagnon, etc.). De même, les autorités politiques nationales et locales en passant par les chercheurs, les structures indépendantes d'acteurs, les associations, ne restent pas indifférents aux problèmes que soulèvent les questions de sécurité routière. Mais leur degré d'implication varie d'un niveau à un autre. La problématique des accidents de la circulation a suscité un intérêt au niveau de chacun de ces acteurs ci-dessus cités. Mais l'angle d'appréciation diffère. Des recherches sur les déterminants socio-anthropologiques des accidents de circulation n'a pas fait objet de recherche au Bénin. Par contre, quelques études ont été menées sur les accidents de la route. Ces études ne portent pas spécifiquement sur les déterminants socio-anthropologiques, mais sont pour la plupart menées dans les domaines de la santé publique ou de la psychologie. Certes, les analyses sur les déterminants des accidents de la route dans les pays occidentaux peuvent apporter des éléments de réponses dans le contexte Béninois mais elles méritent d'être complétées par des études empiriques de qualités

dans le contexte. La présente thèse vise à apporter un modèle d'analyse de la problématique de l'insécurité routière en générale et plus spécifiquement sur les accidents de circulation au Bénin. Elle vise ainsi à contribuer à une meilleure lecture des causes sociales et institutionnelles des accidents de la route. Ainsi, elle permettra aux décideurs de revoir les politiques publiques en matière de sécurité routière. Toute chose qui contribuera à la réduction de la sinistralité routière.

### 1.3- Revue critique de la littérature sur la question étudiée

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT, 2006), dans son rapport « Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité », a souligné que les jeunes était plus exposé aux risques d'accidents de la circulation routière. Selon cette organisation, les jeunes de 16 à 24 sont les plus exposés aux accidents de la route à l'échelle mondiale. Le CEMT estime que les accidents de la route constituent la principale cause des décès pour des 15-24 ans dans les pays de l'OCDE. Pour causes, les jeunes sont impliqués dans des accidents qui se produisent la nuit et/ou les week-ends, dans des accidents liés à la vitesse, au non-port de ceinture de sécurité, ou sous l'emprise des stupéfiants notamment le cannabis. Le même rapport stipule que les jeunes sont surreprésentés dans les accidents par perte de contrôle. Ledit rapport explique la surreprésentation des jeunes dans les accidents à travers trois grands axes : expérience, l'âge et le sexe. En ce qui concerne les facteurs liés à l'expérience, selon le CEMT (2006), la durée de l'apprentissage de la conduite automobile est longue et nécessite une pratique considérable pour atteindre un niveau de compétence suffisant. Par rapport à la variable sexe, selon le même rapport, le nombre de conducteurs novices diminue en fonction de l'âge d'obtention du permis de conduire. Ainsi, le manque de maturité physique et émotionnelle, de même que le style de vie des jeunes peuvent accroitre le risque d'accident et sa gravité. En ce qui concerne la variable sexe, il ressort dudit rapport que les jeunes hommes conduisent plus que les jeunes femmes et sont impliqués dans plus d'accidents mortels par kilomètre parcouru. De même, le rapport signale que plusieurs recherches ont montré que les jeunes hommes sont généralement plus enclins à la prise de risque que les jeunes femmes parce qu'ils sont souvent à la recherche de sensations, ils s'adonnent aux excès de vitesse, « aux comportements anti-sociaux » (CEMT, 2006 :15). Les jeunes hommes ont également souvent tendance à surestimer leurs capacités à conduire et paraissent plus sensibles à l'influence de leurs amis. Ainsi, l'interaction des facteurs d'expérience et d'âge, renforcée par les différences de sexe, qui fait la spécificité de la situation des jeunes conducteurs en matière

de risque, bien que l'expérience ait un impact général plus important sur la réduction du risque que l'âge. Ce qui confirme les travaux Maycock et al. (1991) et Forsyth *et al*, (1995) pour qui la probabilité d'accident, ajusté sur la distance parcourue, diminue avec l'âge du début de la conduite en solo et avec l'expérience.

Par ailleurs, selon l'OCDE (2006), les hommes sont plus impliqués dans les accidents de la circulation que les femmes quelque soit l'âge. Mais chez les jeunes, l'impact du sexe est si fort que combiné à l'inexpérience, son effet est négatif sur la sécurité routière (Maycock, 2002). Les raisons pour lesquelles la combinaison de ces trois facteurs est aussi destructrice chez certains jeunes et les raisons pour lesquelles certains jeunes sont plus exposés au risque que d'autres sont très complexes. *Ces raisons « impliquent une multitude de facteurs croisés, incluant le développement physiologique et émotionnel, la personnalité, les normes sociales, le rôle des jeunes dans la société, la situation socio-économique des individus, l'altération des capacités, la tâche de conduite elle-même, et le style de conduite que les jeunes conducteurs novices adoptent fréquemment. Certaines personnalités sont particulièrement exposées à un risque d'accident élevé »* (OCDE/CEMT, 2006 :15). Dans le même rapport, d'autres facteurs tels que l'alcool, la drogue, la fatigue, les émotions, les distractions au volant ont été cités comme des facteurs qui altèrent les capacités de conduite. Il a également été souligné que les considérations économiques font que les jeunes conduisent dans certains cas des véhicules plus anciens, avec moins de dispositifs de sécurité. A titre de résumé les niveaux de risque élevés des jeunes conducteurs sont le produit à la fois de ce qu'ils sont et de l'environnement dans lequel ils vivent (OCDE/CEMT, 2006). A la suite de ces constats, l'OCDE/CEMT, propose qu'une *« approche ciblée et coordonnée portant sur l'éducation, la formation, le permis de conduire, les contrôles, la communication et l'utilisation sélective des technologies, combinée à d'autres mesures de sécurité routière soit adoptée. Le succès de ladite approche nécessite que la gravité du problème et la nécessité d'agir soient admis par le public et les politiques »* (OCDE/CEMT, 2006 :16). Au regard de tout ce qui précède, on peut retenir que les femmes et les hommes sont tous concernés par les accidents de la circulation routière même si c'est dans des proportions différentes.

Les accidents de la circulation routière ne concernent pas qu'une seule catégorie d'acteur routier, au-delà des hommes et des femmes (variable sexe), il y a la variable âge qui a également été mentionnée. Si pour dans plusieurs études (Maycock, 2002a, 2002b, Sagberg, 2000), les jeunes sont surreprésentés dans les accidents routiers du fait de l'effet combiné de l'âge et de l'inexpérience, pour Torres et Gauthier (2006), malgré l'expérience, le poids de l'âge est également source d'accident. Pour les auteurs, les conducteurs vieillissants sont des

conducteurs plus sûrs, mais lorsqu'ils sont impliqués dans les accidents, ils sont les plus vulnérables. Contrairement aux jeunes conducteurs, parmi les situations de conduite (négociation de virages, conduite en file, changement de direction, manœuvres spécifiques, etc.), ce sont les interruptions de flux de la circulation en intersection qui posent beaucoup plus de problèmes aux personnes âgées (Torres et Gauthier, 2006 :11). Au-delà de ces facteurs, Pour Van Elslande (2003), les facteurs explicatifs de l'implication des personnes âgées dans les accidents sont surtout les défaillances fonctionnelles relatives à la perception et au diagnostic. Quelque soit l'âge, tout conducteur est vulnérable du faite de ses caractéristiques physiques, émotionnelles ou psychologiques. Une explication générale serait que la tâche de traversée des intersections combine différentes fonctions perceptives et motrices qui peuvent se dégrader avec l'âge (OCDE, 2001) et dont la complexité ne peut être compensée par aucune stratégie (Fontaine, 2003). Au regard de tout ce qui précède, la variable âge, sexe et expérience ne sont donc pas utiles pour la présente thèse. Car quelque soit l'âge, l'expérience et le sexe, tous les usagers de la route sont exposés aux accidents de la circulation routière. Il importe donc de s'interroger sur leurs perceptions et représentations sociales des accidents de la route étant donné que le risque d'accident est permanent.

En parlant du risque, pour Salter et Carthy (1993), le risque évalué par les conducteurs reflète directement le danger à l'endroit en question, tel qu'il est défini par les statistiques d'accidents. La densité du trafic, ou les arrêts liés aux encombrements sont corrélés avec le risque perçu. De même, la compétition entre différents usagers pour les priorités de passage, une conception atypique de la chaussée et une faible visibilité contribuent au risque perçu. Cependant, même si les conducteurs ont une appréhension correcte du risque pour les automobilistes, il n'en est pas de même de leur appréhension du risque qu'encourent les piétons. Ce défaut de perception est particulièrement important. En revanche, les piétons évaluent correctement les endroits qui représentent les plus grands risques pour eux dans la circulation.

Dans le cadre des projets du PIR Villes,Selon Ecochard (1996), la fréquence probable de survenue d'un accident semble inversement reliée à l'intensité de la peur qu'il suscite. Ceci contribuerait à expliquer le grand nombre d'accidents survenant à proximité du domicile ou sur des itinéraires bien connus du conducteur. Evans (1993) note que le risque découle souvent d'un problème d'anticipation des conduites. La mauvaise évaluation des risques résulte d'un défaut de connaissances ou de compréhension, défaut qui peut être atténué grâce à des mesures éducatives. Cependant, les comportements risqués ayant d'autres

origines qu'un manque de connaissances ne pourront pas être enrayés par des connaissances supplémentaires. La mauvaise perception du risque favorise l'émergence de comportements de conduite risqués.

Pour le Quéau et Olm (1999), les jeunes de la tranche d'âge située entre 15 et 24 ans présentent un sur-risque quant aux accidents routiers. Et ce sur-risque est lié aux comportements festifs qu'ont ces jeunes. Comportements festifs qui s'expliquent par les sorties en semaine et surtout les week end. Ces sorties se soldant par la consommation d'alcool ou des produits prohibés notamment des drogues dites « douces ». Ces auteurs estiment que pour ces jeunes, la cohérence de la loi est souvent mal perçue. Ces jeunes conducteurs ont souvent tendance à situer bien au-delà des normes légales les limites à partir desquelles commence le danger sur la route. Ces auteurs ont bien fait de relier la vitesse des jeunes conducteurs aux comportements festifs. Néanmoins, ils ont sans doute omis de préciser qu'il s'agit des jeunes occidentaux dont le train de vie n'est aucunement comparable à celui des jeunes africains. Au Bénin, compte tenu du pouvoir d'achat des parents et des conditions de vie des populations, ils sont moins nombreux ces jeunes de cette tranche d'âge à posséder un véhicule. Les recherches de terrain montrent qu'au Bénin, la tranche d'âge la plus concernée par les accidents n'est pas celle des jeunes dont l'âge est compris entre 15 à 25 ans. Encore qu'en matière de jeunesse, la définition est plurielle.

Nombreuses sont ces études ayant établi les liens entre sexe et prise de risque, âge et prise de risque, catégorie socio-professionnelle et prise de risque mais elles ont occulté d'aborder l'influence des aspects représentationnels du conducteur sur l'activité de conduite. Peretti-Watel (2001), a établi des liens entre la représentation des causes du risque, la perception du risque et les types de conduite. L'auteur s'est intéressé aux *représentations des causes* du risque et non aux *représentations sociales de l'accident* de la route.

Ainsi pour lui les représentations des causes sont : le conducteur, ou le véhicule et la route, ou les trois à la fois c'est-à-dire conducteur, véhicule et route. Ce qu'il importe de mettre à l'actif de cet auteur, c'est qu'il a beaucoup insisté sur les interactions entre conducteurs. Car pour lui le résultat de l'interaction reste toutefois imprévisible étant donné qu'il est le produit de l'interprétation que chaque conducteur fait du comportement de l'autre. De par donc ses travaux, l'auteur a montré que la prise de risque est situationnelle. Alors que pour Pérez-Diaz (2003) qui s'inscrit une dimension psychologique, la prise de risque peut être due aux facteurs environnementaux (médias, milieu de vie, milieu familial, etc.) ou aux caractéristiques

individuelles (tendances suicidaires, facteurs psychopathologiques, tendances à l'antisocialité, traits de personnalité, etc.).

Outre ces aspects, un exemple des limites de la catégorie de l'âge est fourni par l'attitude ordalique qui est attribuée à certains jeunes conducteurs (Le Breton, 2002) : il a donc pu être constaté que les comportements défiant la mort se manifestaient chez des automobilistes nonobstant leur âge, notamment chez ceux ayant été accidentés plusieurs fois. Par ailleurs, Brénac (2004), affirme que le dépassement des vitesses réglementaires est généralisé et s'observe chez toutes les catégories d'usagers de la route. Pendant que certains chercheurs considèrent que l'adoption de vitesses élevées distingue les jeunes automobilistes de l'ensemble des conducteurs (Quéau et Olm, 1999), d'autres signalent des pratiques similaires chez des automobilistes âgés (Drulhe et Pervanchon, 2002). Différencier des conduites à risque selon l'âge des individus, selon leur sexe ou selon tout autre attribut personnel semble donc présenter des limites à la compréhension des difficultés que pose l'usage de l'automobile. En définitive, l'idée que certains individus, ou groupes d'individus soient prédisposés aux accidents de la route est fortement contestable. Cela revient à postuler que l'on peut prédire quelles personnes seront accidentées. Alors se pose le problème de la prévention de ces risques perçus ou non.

Outre la question de la perception des risques, les débats se sont accentués sur la problématique de la prévention. A ce sujet de nombreuses études ont été menées. Il importe de souligner que l'on ne saurait prévenir un phénomène sans au préalable procéder à l'identification de ces causes, aussi lointaines soient-elles. Cette identification est le plus souvent difficile puisque la plupart des phénomènes ont un grand nombre de causes (causes immédiates et causes lointaines). L'une des hypothèses de base de ces travaux sur la sécurité routière stipule que la majorité des accidents résulte d'une succession de comportements spécifiques et que la prévention des accidents est théoriquement possible grâce à une modification des caractéristiques de comportement, entendu au sens large. La nature exacte des relations entre comportements et accidents est encore loin d'être explicitée de façon satisfaisante. L'étude des accidents demeure l'approche la plus ancienne de la sécurité routière. Elle demeure à de nombreux égards le fondement des recherches sur la sécurité (Nilsson, 1996). Mais comme précédemment énoncé, c'est l'approche épidémiologique qui a la plus été utilisée par les chercheurs. Il s'est agi ici de prioriser l'approche systémique afin de saisir les fondements profonds des accidents de la circulation à Cotonou et à Abomey-Calavi, car tous ces travaux s'accordent à rendre le conducteur seul responsable de l'accident de la

circulation routière. Alors, qu'en donnant une définition systémique de l'accident, trois facteurs ont été mis en corrélation. Dans les facteurs humains, il ne s'agit pas seulement des comportements du conducteur, mais également ceux des autres usagers de la route et des acteurs en charge des transports en général et de la sécurité routière en particulier. Autrement, il s'agit de comprendre également en dehors des comportements routiers des conducteurs, comment les acteurs institutionnels (CNSR, DGTT, Police, etc.) à travers leurs conduites contribuent à la survenue des accidents de la route parce que le conducteur, n'est qu'un élément du système des transports. Il est moulé par des cultures routières qu'il acquiert du système. Or, le système des transports est un sous-système du système général que constitue le pays. Pendant que le système pays est quant à lui un élément du système international. Et tous ces systèmes ont des effets sur le conducteur qui réagit aux interactions avec les autres éléments de ces systèmes et sous-systèmes. Donc rendre le conducteur seul responsable des accidents revient à nier l'existence d'autres systèmes dynamiques au sein et avec lesquels il est en interaction dynamique. Or, au niveau national, l'Etat est l'élément principal du système général. Il s'agit à travers cette étude de repositionner le débat sur les principaux facteurs socio-anthropologiques qui expliquent la persistance des accidents de la circulation routière à Abomey-Calavi et Cotonou au Bénin.

### 1.4- Cadre conceptuel

La recherche des facteurs humains dans les processus de compréhension des déterminants socio-anthropologiques et institutionnels des accidents de la route en matière de sécurité routière est un sujet compliqué. En effets, les accidents de la route sont des phénomènes complexes et multifactoriels et dont l'une des difficultés réside dans la capacité du chercheur à les cerner dans leur totalité. L'autre difficulté réside dans l'hétérogénéité des concepts qui fondent l'explication causale du phénomène. Chaque chercheur emprunte l'approche de définition du concept selon ces compétences et ses aptitudes d'opérationnalisation dudit concept. C'est à cet exercice d'opérationnalisation de quelques concepts liés à la sécurité routière que la présente partie du travail s'est invitée. Ainsi, quelques concepts clés sont présentés en fonction de la compréhension des littératures consultées dans le cadre de la présente recherche.

Etant donné que la présente recherche s'inscrit dans une perspective socio-anthropologique, une attention particulière est portée aux facteurs humains et institutionnels dans la

compréhension des causes des accidents de la route. Alors, il faut entendre par facteur humains, l'ensemble des variables liées à la personne physique et susceptibles d'avoir une incidence sur le comportement de la conduite et sur l'occurrence d'accidents alimente la notion de facteurs humains (Elvik et Vaa, 2004). Le flou lié à cette notion a conduit nombre d'auteurs à inclure au sein de l'ensemble plusieurs variables dont les variables démographiques telles que le sexe, l'âge, les variables psychologiques telles que l'inattention ou la distraction, des variables physiologiques telles que les problèmes de santé, la fatigue, l'intoxication par l'alcool ou autres drogues (Assailly, 2001b). Même si on peut indexer l'être humain sans faire recours à certaines de ces variables, il importe de préciser surtout sur lesquelles variables l'on entend focaliser sa réflexion afin d'éviter la surdétermination. Depuis la fin des années 1990, les approches causales visant à montrer la part des facteurs humains dans l'occurrence des accidents de la route tendaient à démontrer le caractère surdéterminant de ceux-ci par rapport aux facteurs liés à l'infrastructure et au véhicule.

De plus l'une des faiblesses de ces travaux réside dans le fait qu'ils ne s'appuient pas sur des modèles d'analyse rigoureusement établis. Absence se traduisant par des énoncés de données mises à plat et sans corrélation significatives les unes par rapport aux autres. L'exemple de l'étude menée par Elgarov (1995) en dit suffisamment long lorsqu'elle indique que les erreurs des conducteurs sont à l'origine de 76% des 879 accidents qu'il a étudiés. Ces erreurs font référence à des paramètres qui se trouvent être différents les uns des autres. L'auteur établit que la vitesse (19,3%), les dépassements dangereux (19,2%), et la conduite sous l'effet de l'alcool (13,4%), pour ne citer que ces facteurs. En quoi la vitesse concourt-elle à l'insécurité routière ? Bien de facteurs sont souvent énumérés comme cause de l'insécurité routière.

### 1.4.1- Insécurité routière

Brénac (2004) affirme, dans son article *« Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention »* que les accidents n'interviennent généralement pas à la suite de conditions particulièrement anormales, ni d'actes particulièrement déviants. Au contraire, toutes les catégories de la population sont concernées par les accidents de la circulation qui surviennent dans des conditions très diverses. L'*accident* apparaît alors comme un événement multicausal qui résulte de « la conjonction rare de multiples facteurs et circonstances, chacun relativement fréquent » (Brénac, 2004). Cela signifie que l'insécurité routière ne peut être réduite à l'irrespect de la loi et à l'anormalité (ou déviance) de certains comportements contrairement à Sina (2013) pour qui l'incivisme et l'intolérance routière seraient des facteurs d'insécurité routière. Celle-ci peut donc être due à

l'ignorance des règles de conduite qui régissent la circulation. De plus, l'analyse approfondie d'accidents a mis en évidence qu'ils découlent plus largement de défaillances qui se rapportent, dans la plupart des cas, à une erreur plutôt qu'à la violation d'une règle de conduite (Van Elslande et Alberton, 1997). D'une façon sensiblement différente, mais toujours afin de souligner le rôle de la tâche de conduite dans la production de l'insécurité, Hoyos (1988) identifie le critère plus large du stress, compris comme la charge mentale générée par l'activité de conduite, pour expliquer les erreurs perceptives et cognitives commises sur les routes. En d'autres termes, l'insécurité routière est le fait d'individus ordinaires.

Ce qui permet de retenir dans le cadre de la présente étude que *l'insécurité routière* désigne l'ensemble des difficultés entourant l'usage de l'espace routier. Ces problèmes sont de diverses natures et peuvent porter atteinte à l'intégrité physique ou morale des personnes et détériorer les équipements routiers et l'environnement. L'accident de la circulation n'en est qu'une conséquence possible. En dirigeant notre attention vers les situations de conduite elles-mêmes et ce qu'elles imposent aux usagers en termes de convenances, de normes et de contraintes, il est possible de parvenir à une explication féconde des tensions qui accompagnent tout effort d'ajustement ayant pour finalité le maintien d'une routine. De ce point de vue, il est justifié d'étudier la conduite des usagers dans ce qu'elle a de plus quotidien.

Notre approche de l'insécurité routière, qui s'appuie sur le caractère situationnel de l'activité de conduite, s'attache à examiner comment les interactions des usagers de la route contribuent à la création des accidents dans l'espace routier. Selon la perspective de la sociologie pragmatique, seule l'analyse des situations permet de saisir la dynamique de l'ajustement entre les personnes et leur environnement dans ses dimensions sociales et anthropologiques. La normalisation de l'environnement routier induite notamment par la signalisation, la réglementation et la configuration des infrastructures peut parfois entraver l'aisance des usagers de la route, qui s'appuie grandement sur la « familiarisation et la personnalisation des situations » ( Thévenot, 1994 et 2006). Les agissements des individus sur les routes résultant d'usages hors normes du fait de l'ignorance desdites normes, de convenances entre usagers, de transgressions, etc., ils représentent autant de réponses pragmatiques aux multiples épreuves dont la circulation routière est jalonnée. On considérera une épreuve comme ce qui ne réussit pas, sans pour autant conduire à un accident ni même à un incident (Torres et Gauthier, 2006). L'épreuve comporte surtout une incertitude quant à

l'issue de la situation. Ainsi, l'usage des routes ne repose pas que sur des aptitudes générales à la décision, mais sur des modalités d'ajustement dans des contextes d'action (Gauthier, 2005). Et quand ces modalités d'ajustement ne sont pas respectées, cela peut toujours conduire à un accident de la route. Mais alors qu'est-ce qu'un accident de la route ?

- *Accident*

Issu du latin « cadere » tomber qui donne « accidere » arriver inopinément, et «accidens» qui arrive, l'accident constitue un évènement fortuit ou un évènement malheureux qui fait appel aux notions de hasard, de malchance, d'aléa, de fatalité. C'est en cela que la définition retenue par l'OMS est significative : *« l'accident est un évènement non prémédité qui entraîne un dommage observable* ». Le groupe de mots « non prémédité » indique que cela ne dépend pas de l'individu. C'est dire que l'accident est consubstantiel à la vie. L'on peut alors entrevoir dans cette définition de l'accident une certaine banalisation du phénomène. Cette banalisation de l'accident est développée par Paz : « *l'accident n'est ni une exception ni une maladie de nos régimes politiques. Il n'est pas non plus un défaut corrigible de nos civilisations ; il est la conséquence naturelle de notre science, de notre politique et de notre morale. L'accident fait partie de notre idée de progrès… » « parce que l'accident, en fin de compte, n'est qu'un accident* » (Paz, 1971 :128-129). Alors, selon Paz, l'accident, loin d'être une faille dans le système, n'est qu'une propriété qui lui appartient, c'est dire que, c'est avec l'accident que l'idée de progrès prend tout son sens. L'accident est d'après Paz un régulateur social, et donc inhérent à la vie. Tout laisse croire à une résignation. C'est dans ce sens que Assailly (2001) affirme que : « *plus on fait reculer l'insécurité, plus le résidu d'insécurité devient insupportable pour la population et plus cette dernière développe une aversion pour le risque* » (Assailly, 2001 :115). Même si l'on peut imputer l'accident à la probabilité, il importe de souligner que les accidents peuvent être réduits. Et pour ce faire, il est indispensable de saisir ses déterminants. Si l'accident est la « *conséquence naturelle de notre science, de notre politique et de notre morale* », il urge donc d'interroger ces domaines de la vie sociale afin de saisir les déterminants de ce phénomène.

Les Etats-Unis, constituent l'un des pays au monde où la sécurité routière est une préoccupation très sérieuse. L'acceptabilité par la société d'un problème de santé publique ou de sécurité publique ne se résume pas à des statistiques… tout laisse croire que « l'accident de la route devrait donc devenir insupportable lorsque nous n'aurons plus que 800 tués » (Assailly, 2001 : 116). Mais tel n'est pas le cas dans les pays dits développés. Got va plus loin

avec cette théorie développée par Assailly (2001) en suggèrant de « *lutter contre cette usure de l'émotion et faire percevoir l'accident comme un risque affectif intolérable au niveau où il se situe dans notre pays* ». Tenter de changer les représentations qu'ont les populations de l'accident, c'est essayer de modifier la perception du rôle du hasard qui démobilise. « L'accident est-il accidentel » écrit Assailly (1992 : 13). C'est en réalité « ce rapport qu'entretient l'accident avec les catégories de l'aléa, de la fatalité, voire du destin que pose d'ailleurs l'une des principales difficultés que rencontre la diffusion sociale des mesures et des principes de la sécurité routière ».

L'approche psychanalytique, quant à elle, considère l'accident comme un trouble psychosomatique ou un acte manqué. L'accident est donc évocateur d'une situation de conflits inconscients. « Ainsi, Freud avait posé cette hypothèse dès 1901, de plus, il avait désigné par le concept de « diathèse traumatophile » un syndrome correspondant à la prédisposition aux accidents » (Bastid-Bruguière, 2003 : 74). En reprenant cette approche psychanalytique de l'accident, Le Breton (2002) affirme que : « Les conduites à risque prennent des formes variées renvoyant par exemple à des motivations inconscientes quand l'écrasement du sens vécu par le jeune, le sentiment que sa vie est nulle, qu'il n'a plus rien à attendre des autres, etc… se résout dans un agir qui décharge la tension née de l'impossibilité de penser l'évènement. Les psychanalystes parlent alors de passage à l'acte » (Le Breton, 2002 : 20). En outre, on peut situer l'accident de la route dans un triangle. Ainsi, l'accident de la route résulte d'une cause (juridique), d'une erreur (ergonomie) et, enfin, l'accident de la route est également le produit de l'espace (territoire). Dans une approche systémique de la question, l'accident de la route est un sous-produit du système général des transports. Il résulte d'une interaction entre trois facteurs que sont : le matériel roulant, l'infrastructure routière et le facteur humain. Mais pour de nombreux auteurs, l'accident de la route résulte surtout des comportements du conducteur (de son inexpérience, de sa conduite en état d'ivresse, etc.). Cette vision de l'accident de la route est réductrice. Car, l'accident de la route est la résultante de plusieurs facteurs dont les comportements routiers de plusieurs acteurs (Etat, l'administration des transports, force de sécurité, usagers, etc.) dont le conducteur lui-même. Alors qu'entendre par comportements routiers ?

### 1.4.2- Comportements routiers

Le comportement routier, c'est toute attitude consciente ou inconsciente adoptée par un individu ou un groupe d'individu visant à faciliter ou à entraver la circulation routière.

En énumérant les typologies de comportements routiers, Assailly (1992) a pris le soin de les décrire « en terme d'utilité du risque d'accident, en terme de gain et de perte, les gains sont classés en 6 catégories : risque catharsis, risque autonomie, risque stimulation, risque prestance, risque pratique, risque ordalie ; les pertes, enjeux corporels, matériels, financiers, sociaux, moraux ». Afin de mieux comprendre ce dont il est question, il s'avère indispensable de revenir sur le sens de certaines des notions telles que le risque catharsis et le risque ordalie.

Le risque catharsis stipule que la prise de risque peut permettre d'extérioriser le stress, de compenser des frustrations, de se défendre contre d'autres peurs, de faire déplacer une agressivité, la prise de ce risque est une sorte de thérapie (Assailly, 1992). Le risque ordalie : dans son acception grec, l'ordalie signifie « le jugement de Dieu ». Il désigne de ce fait un « rite judiciaire » qui était pratiqué dans les sociétés de l'Antiquité au Moyen Age. Il est encore pratiqué dans certaines sociétés traditionnelles. Ainsi, dans un groupe social, lorsqu'il y a l'ombre d'un doute sur la culpabilité d'un individu, on s'en remet au jugement divin. En quoi faisant ? En soumettant ce dernier à une épreuve extrêmement dangereuse. Si cet individu s'en sort vivant, on conclut qu'il était innocent. Par contre s'il y reste c'est-à-dire que s'il meurt, on conclut qu'il était coupable car Dieu ne saurait se tromper (Assailly, 2001). Pour Le Breton, l'instant de survivre est instant de puissance, d'où la nécessité d'approcher au plus près des lieux de l'accident. Voir la mort à sa source et éprouver le frisson d'être là, survivant d'une ordalie diffuse qui a frappé tout près en épargnant le témoin (Le Breton, 2000).

On peut donc déduire que l'accident de circulation est avant tout un « *construit social* ». Même si parfois, le hasard intervient, il y a une part de responsabilité des divers acteurs concernés. Les comportements routiers ne peuvent pas seulement s'exprimer en terme de risque pris ou à prendre mais également en terme d'attitudes des acteurs les uns envers les autres sur la route. Les niveaux d'acceptation de l'autre en termes de tolérance, de respect du code de la route, en termes de pratiques routières des différents acteurs. Pratiques qui facilitent la circulation ou qui rendent la circulation difficile. Car même si les acteurs prennent des risques, c'est bien parfois en fonctions des situations qui se présentent à eux qu'ils adoptent certaines postures. Et ces situations et postures peuvent conduire à des mésusages routiers.

- *Mésusages routiers*

A la suite de Torres et Gauthier (2006), « une meilleure compréhension de l'insécurité routière passe par l'étude des mésusages routiers dans leur ensemble ». Ainsi, l'insécurité routière revêtirait des formes bien plus diversifiées de l'inconfort et de la défaillance qui naissent des problèmes de coordination entre usagers, en deçà de sa manifestation accidentelle. C'est à cet effet, qu'il faille dépasser les approches épidémiologique, psychologique du risque routier. Si ces approches sont, en effet, très différentes, elles se rejoignent néanmoins « dans la désignation d'individus prédisposés au risque, dont les attributs personnels (l'âge, le sexe, etc.) sont considérés de manière abstraite » (Torres et Gauthier, 2006). Dans de telles perspectives, c'est toute « la dimension sociale des usages routiers » (Torres et Gauthier, 2006) qui est ainsi ignorée. C'est pour échapper à cet écueil que la présente étude a choisi de s'enchevêtrer dans une perspective socio-anthropologique.

Si les notions de « conduites à risque », de « pratiques à risque » et de « groupes à risque » sont issues de l'épidémiologie, et que dans cette discipline, le risque désigne la probabilité d'apparition d'une maladie qui peut varier selon divers facteurs, il est donc indispensable de se démarquer. C'est dans cette optique que Peretti-Watel (2004), en se démarquant, a souligné les problèmes que pose l'application de cette approche à l'étude des comportements humains. L'auteur estime que les problèmes que pose cette approche sont à la fois discriminatoires (parce qu'elle tend à stigmatiser l'individu) et méthodologiques. Il est donc impérieux de faire une distinction entre les comportements humains et les évènements biologiques qui affectent les humains. S'appuyant sur la prévision et le mode de « causalité multifactorielle centré sur l'individu », le « paradigme épidémiologique » est inadapté à la prévention des risques pris par les « être pensants » d'après Peretti-Watel (2004). Ces mésusages routiers peuvent également dépendre de la qualité de la formation à la conduite automobile.

### 1.4.3- Formation à la conduite automobile

Avant les années 80, l'obtention du permis de conduire se faisait à la suite de longues années d'apprentissage (DGTT, 2009). Cet apprentissage avait lieu auprès d'un conducteur exerçant le métier. La présentation au test de conduite pour l'obtention du permis de conduire était précédée par l'avis favorable du « patron ». Mais aujourd'hui, avec la création des « auto-écoles », tout le monde a accès à la formation. En l'espace de deux mois, en formation accélérée, tout individu désireux d'avoir le permis de conduire peut l'obtenir. La durée de formation dans les auto-écoles est fonction de l'aptitude du candidat. En effet, « On ne naît pas conducteur « sûr », on le devient. La pratique intensive devrait être reconnue comme une condition préalable pour atteindre des niveaux de compétences cognitives élevés. Il est

particulièrement important que les futurs conducteurs acquièrent une expérience importante dans des conditions où le risque est réduit avant qu'ils puissent conduire seuls sans restrictions. Une pratique importante en matière de conduite accompagnée avant le permis, menée de manière méthodique, de telle manière qu'elle implique une grande variété de conditions de conduite, entraînera une réduction du nombre de tués. Alors qu'au moins 50 heures de pratique avant le permis sont recommandables quel que soit le système » (CEMT, 2006 : 17).

On peut donc s'interroger sur la qualité de la formation à la conduite automobile dans le contexte béninois. Ce qui revient à analyser les conditions de délivrance du permis de conduire. Outre cet aspect lié à la formation du conducteur, il faut également s'interroger sur les représentations sociales qu'ont de la sécurité routière les usagers de la route. Les représentations et perceptions que les acteurs se font des accidents peuvent dépendre les comportements et attitudes qu'ils adoptent sur les routes. La route étant un bien public et un bien commun, qu'est ce que chaque acteur en fait ? Les réponses à ces questions se retrouvent dans les représentations et perceptions que les acteurs se font de la route, de la sécurité routière et de l'accident de la route. Chercher à comprendre cela revient à interroger le niveau de culture de chaque acteur en matière de sécurité routière.

### 1.4.4- Représentations sociales

Dans le cadre de la présente étude, il est indispensable d'interroger les représentations sociales qu'ont les populations de Cotonou et Abomey- Calavi des accidents de la route.

Selon Moscovici (1961 :56), chercheur en psychologie sociale : « représenter une chose, un état n'est en effet pas simplement le dédoubler, le répéter ou le reproduire, c'est le reconstituer, le retoucher, lui en changer le texte ». Pour cet auteur, la représentation n'est donc pas une simple copie de la réalité mais plutôt une reconstruction de la réalité. Il poursuit en ces termes : « la représentation sociale est un corpus organisé de connaissances et une des activités psychiques grâces auxquelles les hommes rendent la réalité physique et sociale intelligible, s'insèrent dans un groupe ou rapport quotidien d'échanges, libèrent les pouvoirs de leurs imaginations » Moscovici (1961 :27-28). Dans cette définition, on comprend que la représentation s'inscrit dans un échange avec d'autres intelligences, qu'elle rend compréhensible la réalité tout en mobilisant des ressources imaginaires. Pour Doise (1985), chercheur en psychologie cognitive : « les représentations sociales sont des principes générateurs de prises de positions liés à des insertions spécifiques dans un ensemble de

rapport sociaux et organisant les processus symboliques intervenant dans ces rapports ». A la suite de Doise (1985), l'on peut comprendre que, la représentation donne un indice de la place que l'émetteur occupe dans le groupe social d'échanges.

Dans une étude commanditée par la Caisse Régionale d'Assurance Maladie Rhônes-Alpes (CRAMRA), réalisée par un groupe d'experts, il a été passé en revue les représentations sociales. Dans le rapport de l'étude, en citant Jodelet (1989 : 37-38), une représentation sociale peut être définie comme « une forme de connaissance socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et encourageant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social (…). On reconnaît généralement que les représentations sociales en tant que systèmes d'interprétation régissent nos relations au monde et aux autres, orientent et organisent les conduites et les communications sociales. De même interviennent-elles dans des processus aussi variés que la diffusion et l'assimilation des connaissances sociales, le développement individuel et collectif, la définition des identités personnelles et sociales, l'expression des groupes et les transformations sociales» (Cramra, 2005 :77). De cette définition, il ressort que ces connaissances sont socialement élaborées et partagées entre les individus et entre les différents groupes. C'est donc une construction sociale de la réalité. Construction qui se matérialise à travers les interactions entre les individus et les groupes autour d'un objet social, favorisant la construction d'une réalité sociale approuvée et acceptée par l'ensemble du tissu social. Tout en ayant pour but de maitriser l'environnement, d'orienter la communication, elles offrent aux individus un code clair et précis permettant de définir et de classer les différents aspects de la réalité saisissable. D'après la même étude, les représentations se forment à partir d'un double produit que sont : le processus d'objectivation et celui d'ancrage. « Un processus d'objectivation qui consiste en la sélection d'informations à fortes significations, permettant la transformation d'éléments abstraits en images concrètes et signifiantes, appelées «noyau figuratif de la représentation». Ce processus est une perte en richesse d'informations mais contribue à une meilleure compréhension, un processus d'ancrage qui est l'intégration du «noyau figuratif de la représentation» dans le système de pensée de l'individu.

Les représentations sociales sont également des idées, des images, des opinions, des attitudes, des valeurs. Elles sont un ensemble d'informations, une attitude générale qui marque les dispositions favorables ou défavorables des individus ou des groupes envers l'objet de représentation, une structure qui organise, articule et hiérarchise les unités élémentaires d'informations entre elles. » (Cramra, 2005 :77).

Saisir les représentations des acteurs revient à comprendre leur niveau d'information et l'exploitation qu'ils en font. Interroger les représentations des acteurs sur la sécurité routière, revient donc à connaître les types d'informations sur la sécurité routière, sur les accidents, sur le permis de conduire, sur la route, etc. en tant qu'espace par excellence de communication non verbale, la route permet de comprendre tout l'ordre ou le désordre social.

Dans la présente étude lorsque nous parlons d'insécurité routière nous faisons référence à toutes les situations qui entravent la circulation routière et dont la conséquence est l'accident de la route. Les braquages opérés par les bandits sur les routes ne sont pas à inclure dans l'acception présente de l'insécurité routière. Alors dans quel cadre théorique peut-on inscrire le présent cadre conceptuel. Parmi les nombreux travaux qui se sont intéressés à la problématique, il est impérieux de passer en revue ceux qui ont été consultés dans le cadre de la présente thèse.

## 1.5- Cadre théorique

Les angles d'analyse de l'insécurité routière sont multiples et multiformes. Ceux liés aux champs de recherche relatifs aux facteurs humains sont très vastes, car ils recouvrent non seulement des thèmes propres à l'insécurité routière mais également parce qu'ils empruntent de nombreux concepts à la psychologie, à l'économie, à la pédagogie, à l'ergonomie, à la sociologie, à l'anthropologie... En effet, les concepts de « jeunesses » ou de « vieillissement », par exemple, ont été des variables très exploitées dans de nombreuses recherches. Ces concepts impliquent la prise en compte de variables physiques et psychologiques, en amont de leurs incidences sur l'activité de conduite. De même, la formation des conducteurs renvoie à des travaux importants sur les stades de développement des individus et sur l'apprentissage au sens large. En effet, l'on ne saurait affirmer l'existence d'un paradigme dominant ni d'un consensus clairement établi entre les chercheurs, que ce soit au niveau des résultats obtenus ou même de la méthodologie employée. Il arrive donc fréquemment que l'on retrouve des résultats opposés sur un point relativement précis. Ces résultats traduisent notamment un manque d'uniformité dans l'opérationnalisation des variables (Charbit, 1997). Ce qui révèle le caractère souvent peu scientifique d'un certain nombre de travaux. Sans prétendre à l'exhaustivité, la présente partie du travail a l'ambition de présenter sommairement quelques axes de la recherche qui ont pu être consultés, ainsi que pour chacun les résultats les plus significatifs. Les travaux sont présentés de la façon la plus neutre possible, mettant surtout l'accent sur les controverses qui animent le débat entre les chercheurs, sans privilégier une approche par rapport à une autre. L'aspect le plus préoccupant concerne les accidents

de la circulation. Si tous les auteurs sont entièrement d'accord que les accidents de circulation dépendent à 90% des facteurs humains, il reste à approfondir la problématique tout en relevant dans la mesure du possible les facteurs humains identifiés par certains. A la lecture des différents travaux portant sur la problématique des accidents de la route, l'on remarque que les explications du phénomène diffèrent d'un auteur à un autre, d'une discipline à une autre. Et c'est fort de cela, qu'il est d'un grand intérêt de passer en revue certaines théories sur la problématique des accidents de la route en question.

De nombreux travaux sur la problématique de la sécurité routière ont choisi le risque routier comme porte d'entrée pour expliquer les accidents de la route. A cet effet, trois approches clés retiennent l'attention. Il s'agit de l'approche globale « Système Homme - Machine », de l'approche clinique et de l'approche épidémiologique. Outre ces trois approches, quelques théories de la perception des risques ont également été passées en revue afin d'asseoir le référent théorique du présent travail.

### 1.5.1. Approche globale « Système Homme Machine »

L'une des références phares de cette approche encore appelée approche systémique, est le travail de Carton et al. (1996), une importante œuvre qui fait le point d'un état des lieux socio-économique de l'accidentologie routière, à la suite duquel, on a un recensement des différents acteurs impliqués dans cette accidentologie. Ledit état des lieux s'achève par un point contextualisé des connaissances relatives à l'accident routier. Ce qui parait important à retenir dans cette œuvre qui constitue un travail de synthèse est que l'étude des accidents routiers professionnels est complexe puisqu'étant « l'aboutissement de causes multiples qui interagissent ». Dans ce travail, les causes des accidents ont pu être classées suivant trois grandes catégories que sont : les branches et secteurs professionnels, la typologie et les activités, et autres variables. De ces travaux, il ressort que l'accident de la circulation routière constitue la « sortie non voulue d'un système socio-technique ouvert composé de plusieurs éléments en interaction » : conducteur – véhicule – environnement (confère figure 1).

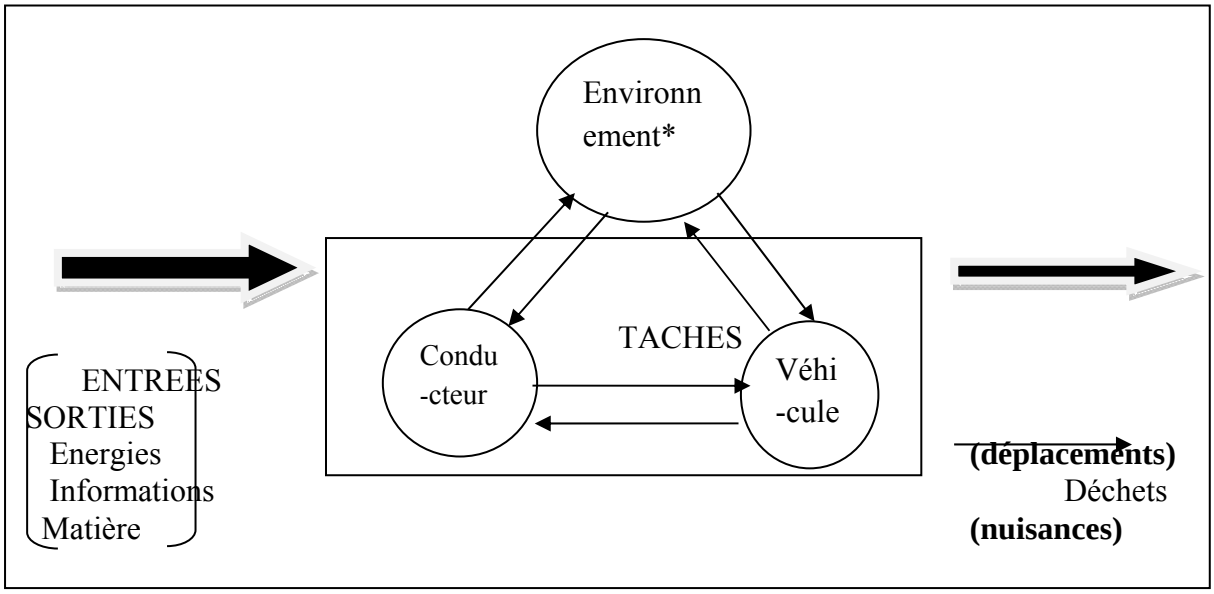



Figure 1: représentation schématique du système de circulation routière (Carton et al., 1996 :40) *caractéristiques physiques et psychologiques

Trois avantages structurent cette approche résumée par la figure 1. Comme premier avantage de cette représentation, l'étude de la sécurité routière ne peut être réduite à la seule activité de conduite. Laquelle activité de conduite ne doit être limitée aux seules composantes du système, elle doit être étendue à leurs interactions.

Le second avantage se rapporte à l'ouverture du système. Cela signifie qu'il existe des possibilités de modifier les différentes composantes du système par des variables. Ceci permet de parler d'une approche globale et plurifactorielle de la sécurité routière.

Enfin le troisième avantage de cette approche est qu'elle place l'homme au cœur du système et, ce faisant, en interaction dynamique avec les autres composantes du système. Et dans le système, l'homme dispose des fonctions de régulation, de fiabilité, de sécurité par rapport à l'activité de conduite. Ces fonctions dépendent surtout des caractéristiques physiques et psychologiques du conducteur. De ce fait, l'homme constitue à lui seul un système ouvert à l'extérieur car son comportement routier est influençable par d'autres variables extérieures à lui.

Cette approche passe sous silence les motifs de l'activité de conduite ce qui ne permet pas de comprendre ce qui s'y déroule réellement. La qualité de la formation automobile reçue par le conducteur n'a pas été abordée dans ce cadre conceptuel. Les différentes influences des politiques publiques de la sécurité routière sur les comportements routiers du conducteur n'ont pas non plus été prises en compte. La richesse de cette approche est qu'elle permet de

concevoir la sécurité routière dans sa dimension systémique avec plusieurs ouvertures. Même si la question de la perception des risques routiers n'a pas été explicitement abordée, elle l'a été implicitement. Voilà quelques limites de présente approche qui nécessite le recours à l'approche clinique.

### 1.5.2. L'approche clinique

Les travaux de recherche consultés dans le cadre de cette thèse par rapport à cette approche sont fondamentalement les travaux de Davezies et Chabotel (2005). Suite à l'analyse des entretiens effectués auprès des victimes d'accidents de la route au travail, ces auteurs ont identifié trois facteurs qui favorisent la survenue des accidents. Pour ces auteurs, l'environnement constitue le premier facteur à la suite duquel, ils ont énumérés les conditions matérielles de travail et enfin l'organisation de travail. Ceci rejoint donc les variables précédemment identifiées par Carton et al. (1996).

Ce travail permet de relever que les auteurs souhaitent, dans toute analyse de l'accident de la route, un dépassement de l'aspect « discipline de conduite » et se focalisent sur l'attention accordée aux dimensions matérielles ou organisationnelle de la circulation routière. L'apport de cette approche à la compréhension de l'insécurité routière est l'identification des facteurs organisationnels ayant une incidence sur les risques de survenance des accidents de la circulation routière. Il faut également signaler l'effet médiateur de l'activité de conduite. Selon cette approche, l'accident est le produit de l'échec de l'activité de conduite. Et cet échec est la résultante d'une prise en tenaille par un réseau de contraintes et non par une seule contrainte. Ce qui renvoie à entrevoir au-delà de la simple dimension entrée-sortie du système toute la singularité de l'activité de conduite à travers tous les déterminants qui la contraignent et la ressourcent. Cette approche permet de comprendre la contribution du dispositif institutionnel à la survenance de l'accident de la route. On peut, ici, interroger la qualité de la formation reçue par le conducteur, les conditions d'application de la réglementation en matière de sécurité routière. Toutefois, l'approche clinique n'a pas été très explicite sur la responsabilité des acteurs institutionnels dans la survenance des accidents de la route. Elle ne s'est non plus intéressée aux représentations sociales des usagers ni aux effets des celles-ci sur la survenance des accidents de la route. C'est donc en partie pour cette raison que l'approche épidémiologique analytique a été utilisée.

### 1.5.3. L'approche épidémiologique analytique

Contrairement à l'approche clinique qui s'occupe des effets d'interaction, l'approche épidémiologique analytique s'intéresse, quant à elle, aux effets des facteurs. Cette approche constitue une opportunité pour la présente étude en ce sens qu'elle permet la détermination des facteurs de risque des accidents de la route. La mise en place de mesures efficaces de prévention routière passe par l'identification et la compréhension des variables qui favorisent la survenue des accidents de la route. Ainsi, d'après Chiron et al. (2005 :48), « les quantités et moyens de déplacements sont les facteurs de risque majeurs d'accidents de la route ». L'exposition aux risques d'accident ne signifie pas la survenance de l'accident. Henrotin et al. (2005) établissent un lien significatif entre la distance parcourue et la survenue de l'accident contraire à Chiron et al. (2005). Pour ces auteurs, plus un conducteur parcourt une grande distance, plus il est prédisposé à être auteur d'un accident. Selon cette approche, le comportement individuel du conducteur ne peut à lui seul expliquer la survenue de l'accident de la route. Cette approche permet d'élargir l'horizon des dimensions organisationnelles qui concourent à la survenue des accidents de la route. Elle n'explique pas l'accident, ni les conditions de sa survenue. Elle ne s'intéresse pas du tout aux représentations ni aux perceptions du risque par les autres usagers de la route, ni leurs rôles dans la survenue des accidents de la route.

### 1.5.4. Théorie de la perception des risques

D'après Kobayashi (1994), la perception que les usagers ont du risque a une influence sur leurs comportements dans la circulation. De cette perception du risque découle l'efficacité des mesures de prévention. C'est dire que si le risque n'est pas perçu, il est alors inutile de s'astreindre des comportements de prévention. Les comportements routiers dépendent donc de la perception ou non des risques qui en découlent. Selon toujours cette théorie, le risque renverrait à deux significations relativement proches : c'est l'évaluation de la probabilité d'un événement indésirable, d'une part, et d'autre part, ou une situation dans laquelle il est possible mais non certain qu'un événement non désirable se produise. Le risque est alors le potentiel pour la réalisation d'événements non désirés ayant des conséquences négatives. On peut l'assimiler, en matière de sécurité routière, à la probabilité d'occurrence d'un accident (Kobayashi, 1994). Cependant, la conduite automobile n'est pas toujours considérée par les conducteurs comme une activité dangereuse. Dans la dimension cognitive, il existe ainsi une distorsion entre risque objectif et risque subjectif associée à certaines situations et à certains comportements de conduite. Cette mauvaise appréhension des risques routiers peut être à

l'origine de comportements de prise de risque. Ces comportements risqués peuvent être intentionnels (violations) ou non (erreurs). D'autres facteurs individuels et sociaux entrent également en jeu pour expliquer l'origine de ces comportements risqués (Charbit, 1997).

Au titre de ces facteurs sociaux, il peut citer l'environnement institutionnel ou politique, les effets indésirables de la mauvaise stratégie de communication sur le sujet ; certaines actions de prévention menées par les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière, etc.

En outre, de la distorsion qui réside entre le risque objectif et le risque subjectif, dépendent également les accidents de circulation. En effet, le risque objectif est une estimation faite à partir de données objectives tandis que le risque subjectif est une évaluation par un individu donné de cette situation. Le risque objectif est donc le calcul rationnel, réalisé par les membres d'une organisation donnée, d'une probabilité d'accident pour une catégorie de personnes ou pour un lieu particulier. Alors que le risque subjectif représente ce que pense l'individu de l'éventualité de l'occurrence d'un type d'accident ou de danger que comporte l'exercice d'une activité ou la simple présence dans un espace (Keskinen**,** 1994). La relation entre ces deux types de risques n'est pas entièrement tranchée. Ces deux réalités laissent croire à une relation entre un fait et sa perception, entre un objet réel et sa perception. La perception qu'ont les usagers de la route du risque connait des biais. Et du fait de ces biais et des insuffisances dans l'appréciation du risque objectif, naissent les accidents de circulation. Kobayashi (1994) a donné certaines causes de ces biais lorsqu'il affirme que : « la sous-estimation des risques provient de deux facteurs: - les conducteurs ne pensent pas pouvoir être victimes d'un accident ; - les conducteurs surestiment leurs capacités de conduite. ». Cet auteur a le mérite de ressortir ces deux facteurs mais il semble ignorer que les conducteurs ne sont pas toujours capables d'avoir un sentiment valable sur les probabilités d'accident.

Rolls et Ingham (1992), notent un décalage entre le risque objectif d'une situation et la perception d'un risque pour soi-même dans cette situation. Ces auteurs, estiment que les jeunes, par exemple, n'ont pas les compétences nécessaires pour combiner les deux. En effet, une étude faite dans des villes canadiennes montre que les lieux désignés par les résidents comme dangereux et qui font l'objet de plaintes auprès de la municipalité ne correspondent pas aux points d'accumulation d'accidents. Peut-être en est-il ainsi puisque les usagers y sont plus prudents (Piché et Dubé, 1993). Dans cette perspective, il est naturel que l'on s'attache à réduire l'écart entre ces deux notions en rapprochant le second niveau du premier. C'est sans doute des contextes différents. S'il est vrai que pour ces auteurs les jeunes ne peuvent pas

faire une distinction entre ces deux types de risque alors qu'en est-il des adultes et des vieux ? Si les variables liées à l'âge peuvent permettre d'expliquer la perception du risque qu'en est-il des variables liées au niveau d'instruction, à la situation professionnelle, à l'état psychologique, etc. dans la perception du risque ?

Pour déterminer la perception du risque, on cherche à établir un lien entre le risque réel et les explications fournies après l'accident. La capacité d'anticiper et d'identifier les risques contribue à réduire les erreurs de conduite. Carthy et Packham (1993) font état d'une corrélation positive entre les conducteurs percevant un haut niveau de risque et leur moindre implication dans les accidents.

Les différentes tentatives pour la compréhension du risque routier ont surtout été traitées dans les approches globale, clinique épidémiologique, etc. Bien que ces perspectives soient différentes, elles ont tout de même contribué à l'appréciation du phénomène. Et pour mieux cerner le phénomène, il faut dépasser cette approche épidémiologique. S'il est vrai qu'elle concourt pour une grande part à la compréhension du phénomène, il est nécessaire de varier d'approche pour une plus large analyse de la notion de risque. Mais avant, faudrait-il souligner que les notions de « conduites à risque », de « pratiques à risque », de « groupes à risque » sont issues de l'épidémiologie. Et que le risque désigne la probabilité d'apparition d'une maladie pouvant varier selon divers facteurs. Dans ses travaux, Peretti-Watel (2004) a abordé la dimension sociale du risque en soulignant les problèmes à la fois discriminatoires et méthodologiques que soulève l'application de l'approche épidémiologique à l'étude des comportements humains et non plus d'événements biologiques affectant des populations.

Pour l'auteur, le « paradigme épidémiologique » paraît peu adapté à la prévention des risques que prennent des « êtres pensants », du fait que celui-ci s'appuie sur la prévision et le modèle de la « causalité multifactorielle centré sur l'individu » (Peretti-Watel, 2004), de plus ce paradigme tend en effet à stigmatiser certains individus et ne permet pas de comprendre le sens de leurs actes. De plus l'auteur (Peretti-Watel, 2001) estime que les facteurs psychologiques seuls ne suffisent pas pour interpréter les comportements routiers du conducteur car ce dernier est toujours en interaction dynamique avec les autres usagers de la route. Pour lui, l'analyse sociologique doit s'intéresser aux interactions qui se construisent et se déconstruisent entre les conducteurs sur les routes.

Toutes ces théories permettent donc d'inscrire la présente étude dans une approche globale schématisée à travers figure 2 ci-après.

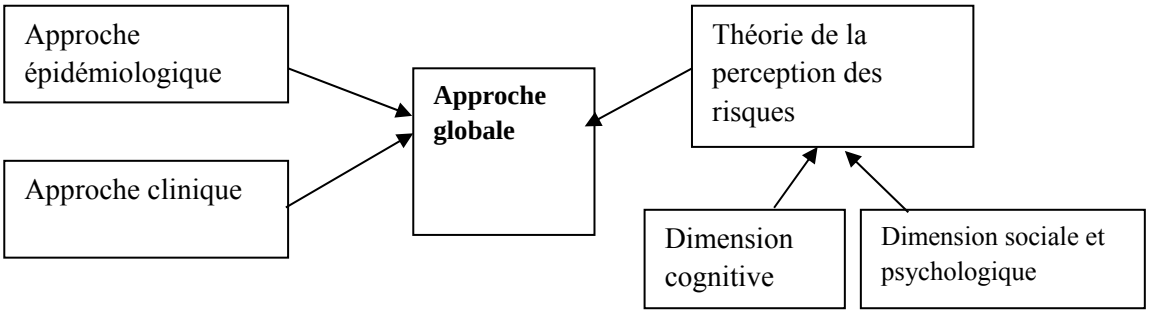



Figure 2: schéma du cadre théorique de référence
SAHGUI (2016)

## 1.6- Modèle d'analyse

Sur la base du cadre précédemment construit autour de la présente problématique (figure 3), la construction d'un modèle d'analyse s'avère indispensable. Ainsi, pour conduire à bien l'analyse des résultats de terrain, le modèle théorique de référence à exploiter est nommé « *Alitahovi* ». Il s'agit notamment de la combinaison des approches analytique, de la théorie de la perception des risques appelée approche globale (confère figure 3). C'est à cette approche globale, qu'il est associé l'interactionniste pour obtenir le présent modèle d'analyse qui se veut systémique.

Compte tenu de la complexité de la problématique de l'insécurité routière, l'analyse systémique s'avère indispensable dans la compréhension des interactions entre les différents acteurs et les différents systèmes en présence. Acteurs institutionnels (Ministères, Directions, services, etc.) et acteurs individuels (agents des ministères, des directions, des services, usagers de la routes, etc.) sont en perpétuelles interactions dynamiques dans la construction de l'insécurité routière. De même, les différents systèmes, qui se chevauchent et qui s'entrelacent dans le cadre de la gestion de la sécurité routière exigent l'analyse systémique pour percer leur mystère. Investiguer le CNSR par exemple, en tant qu'acteur clé dans le processus de la gestion de la sécurité routière et en tant que système ou sous-système du système Ministère des Travaux Publics et des Transports (MTPT), n'est possible que par recours à l'approche systémique.

Les questions liées à l'analyse de l'insécurité routière doivent être appréhendées dans leur globalité[3] car en rapport avec plusieurs systèmes et sous-systèmes qui sont en interactions

[3] C'est en rapport une propriété des systèmes complexes, laquelle est souvent traduite par l'adage *"le tout est plus que la somme des parties"* et selon laquelle on ne pourrait les connaître vraiment sans les considérer dans leur ensemble. Dans cette globalité, il faut lire à la fois l'interdépendance des éléments du système et la cohérence de l'ensemble. Ce concept est souvent traduit à tort ou à raison par la formule vague "*tout est dans tout*". Dans son acception d'approche globale de la complexité même du sujet abordé., ce

dynamiques. D'après Joel de Rosnay (1975) *un système est un ensemble d'éléments en interaction dynamique, organisé en fonction d'un but*. De plus, la sécurité routière n'est qu'un sous-système du système des transports. Donc, c'est à travers l'analyse systémique qu'il est possible de saisir les articulations du système. En outre, l'accident de la route n'est qu'une externalité malheureuse du système des transports donc un produit du fonctionnement général du système des transports. Mais, il importe d'éviter de tomber dans le travers qui consiste à considérer la systémique comme un remède à tous les maux, la réponse méthodologique et même idéologique à tous les problèmes de société. (CERTU, 2007). De plus, ce n'est pas parce que l'approche systémique est notoirement interdisciplinaire, transversale et multi-acteur (faisant appel à la sociologie, l'anthropologie, la psychologie, le droit, l'histoire, la géographie, etc.) que dans le cadre de la présente étude, il a été fait recours à elle. Mais surtout parce que les accidents de la route constitue un problème géré par plusieurs systèmes (système international constitué par l'OMS, la Banque mondiale, l'ONU, etc.), et ce système influe sur les systèmes continentaux, régionaux (UA, CEDEAO, UEMOA, etc.) et nationaux (Gouvernement, Assemblée Nationale, etc.). Au niveau de chaque système, se trouvent encore plusieurs autres systèmes et sous-systèmes en interactions dynamiques. D'où la nécessité de recourir à l'interactionnisme pour approfondir les contours flous de certaines interactions au sein des systèmes.

Pour saisir les interactions dynamiques qui se construisent, se déconstruisent et se reconstruisent autour de l'accident de la route, il s'est avéré indispensable d'adjoindre le paradigme interactionniste à l'approche systémique. Selon ce modèle, aucune situation ne peut se déduire mécaniquement d'un système, elle résulte à l'inverse de la construction de sens que réalisent les participants au travers de leurs interactions (Blumer, 1969 ; Becker, 1985). C'est dans ce sens que la tradition de l'école de Chicago invite à concevoir le monde social sous l'angle des interactions. Instaurée à l'Université de Chicago par deux générations de sociologues autour de 1920-1940 et de 1950-1960, les travaux de ces sociologues ont été d'une extrême fécondité comme en témoignent plusieurs auteurs (Woods, 1992 ; Coulon, 1992 ; Chapoulie, 2001 ; Pessin, 2004). Il faut souligner à la suite de Morissette (2011), que cette tradition est surtout issue d'une nouvelle compréhension des problématiques urbaines (Thomas et Znanieki, 1918-1920), institutionnelles (Goffman, 1968), du monde du travail

concept constitue la voie d'entrée dans la démarche systémique. Il faut donc comprendre à cet égard l'importance d'aborder tous les aspects d'un problème de façon progressive, à partir d'une vue générale (globale) pour approfondir les détails, surtout avec de nombreuses itérations et retours en arrière pour compléter ou corriger la vision antérieure. (Durand, 1979 ; Donnadieu et Karsky 2002 ; de Rosnay, 1975).

(Hugues, 1951, 1996 ; Strauss, 1971), de la culture et de l'art (Becker, 1982, 2006), etc. Ainsi, à la suite des travaux de ces chercheurs, l'on comprend que cette tradition découle d'un ensemble assez hétérogène de perspectives interactionniste. Parmi celles-ci, l'on peut citer l'interactionnisme symbolique de Herbert Blumer (1937, 1969), repris et approfondi par Howard S. Becker.

A leur suite on peut également citer l'interactionnisme constructiviste de Berger et Luckmann (1986) encore appelé théorie de la connaissance et enfin, l'interactionnisme de Goffman (1973). En dépit de cette multitude de perspectives, les chercheurs qui s'inscrivent dans cette tradition sociologique ont en commun « certains intérêts dont l'expérience quotidienne des acteurs, adoptent une vision interprétative du monde et partagent certaines préférences méthodologiques tel le travail de terrain avec des données de premières main. » (Morrissette, 2011 :11). Cette tradition tient plus aux travaux de terrain à travers la collecte de données qualitatives, telles que les données des observations de terrain et des entretiens. Ainsi, au lieu de rechercher derrière les phénomènes les structures censées les fonder (structuro-fonctionnalisme), il privilégie la description et l'analyse des processus par lesquels ils se réalisent. Cette orientation générale s'est appliquée dans différents domaines (de sociologie urbaine, de la santé, de l'éducation…) et a permis la construction de théories, comme celle des rituels de construction du quotidien (Goffman, 1991) ou de l'étiquetage (Becker, 1991). L'interactionnisme symbolique est appliqué à la présente étude parce que la route est un espace par excellence de communications et d'interactions dynamiques. Et l'étude des interactions qui se produisent sur la route permet également de saisir au-delà du désordre routier, le malaise social. Ainsi, les dynamiques routières influent considérablement sur les rapports sociaux et vice-versa.

C'est fort de cette volonté de compréhension, que le paradigme interactionniste s'est avéré indispensable pour l'analyse des données en rapport aux problèmes d'insécurité routière à Abomey-Calavi et à Cotonou. Selon Riot (2004), l'interactionnisme symbolique repose principalement sur trois propositions : 1- l'être humain agit sur les choses à partir des significations que ces choses ont pour lui ; 2- le sens de ces choses dérive de l'interaction sociale qu'il a avec elles ; 3- ces significations se modifient à travers un processus d'interprétation développé. A travers ce postulat, la présente étude cherche à comprendre ce qui fait sens au niveau des usagers de la route au point que les diverses mesures prises par les acteurs pour lutter contre l'insécurité routière n'obtiennent pas toujours leur adhésion. Ainsi, de l'analyse des perceptions et représentations sociales des usagers de la route, l'on pourra

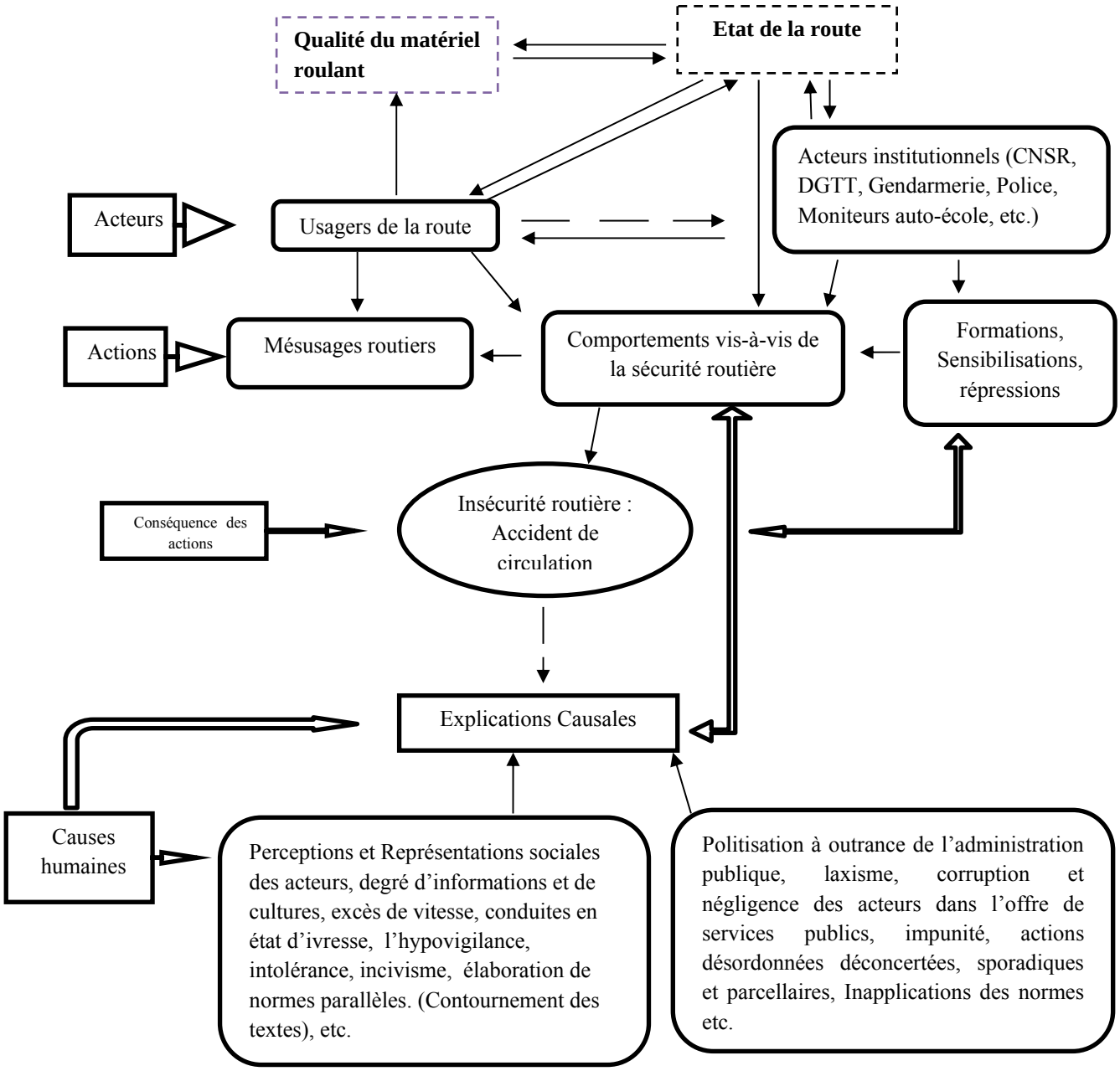
mieux saisir les déterminants sociaux qui concourent à la persistance de l'insécurité routière à Abomey-Calavi et à Cotonou.

Outre ces spécificités de l'interactionnisme, il est également par endroit question de ressortir les relations de pouvoir entre acteurs, surtout en ce qui concerne la gestion institutionnelle de la sécurité routière. Ainsi l'analyse stratégique (Crozier, 1977), a permis de déceler les différents jeux d'acteurs et de pouvoirs. Encore qu'il est question dans la présente étude d'analyser les différents niveaux de responsabilité et de responsabilisation des acteurs, il s'avère judicieux de recourir à l'analyse stratégique pour appréhender les différentes stratégies d'acteurs en matière de sécurité ou d'insécurité routière. Ce qui signifie, qu'il a été question dans un premier temps d'identifier les différents acteurs qui interviennent dans le système de gestion de la sécurité routière. C'est seulement après cet effort d'identification, que l'on a pu apprécier les différents rôles que joue chacun des acteurs clés. Ces paradigmes permettront, chacun en ce qui le concerne d'élucider les différents aspects du problème à résoudre. Il n'est pas question d'aborder de façon parcellaire tous les pans du problème que pose l'insécurité routière en général et de façon spécifique la question des accidents de circulation. C'est la raison d'être des schémas explicatifs ci-dessous.

Pour ce qui est de l'analyse stratégique surtout, elle permettra de ressortir au niveau de chaque acteur, les relations de pouvoir, les stratégies de contournement des normes et de construction de nouvelles normes, les logiques d'actions bref les acteurs et les différents jeux auxquels ils s'adonnent. Et de ce fait, les perceptions et les représentations sociales des uns et des autres permettront de comprendre aux mieux les différentes actions posées par chacun. Un seul paradigme ne peut permettre de cerner au mieux les réalités socio-anthropologiques que pose l'épineux problème de l'insécurité routière au Bénin. C'est la raison de cette combinaison de paradigmes pour cerner le « *alitahovi* ».

En effet, « *Alitahovi* », mot fon composé de deux mots « *alita* » qui signifie sur la route et « *ahovi* » signifiant diable, démon. Le mot dans sa traduction littérale signifie « le démon de la route » et c'est pour désigner l'accident de la route. Ce sens renvoie, à la perception qui veut que l'accident de circulation ne soit pas prémédité. Ainsi donc, l'accident de la route dépendrait d'une entité invisible. C'est la raison pour laquelle, il faille interroger les représentations sociales des populations, les responsabilités et responsabilisations des différents acteurs. Cela permettra de comprendre les perceptions que chaque acteur a de l'accident de la route. Comment alors prévenir un accident provoqué par une entité invisible « *ahovi* » de la route ? Il importe donc de saisir les représentations sociales qu'ont les populations de l'accident de la route. Efficacité des mesures de prévention routière semble

être corrélée au degré de prise de conscience et de responsabilité de chaque acteur dans la survenance de ces accidents. Voilà un des aspects anthropologiques sur lequel la présente étude a essayé d'apporter quelques réponses. A la lumière de tout ce qui précède, le modèle d'analyse des accidents routiers sur l'axe Cotonou et Abomey-Calavi peut être schématisé de la manière suivante :




**Légende :**

⟹: Relation d'implication forte (influence – dépendante)

⟺: Relation d'influence directe

⟶ : Relation d'influence directe

⟶ : Relation d'influence indirecte

Figure 3 : Modèle d'analyse des accidents de circulation à Cotonou et à Abomey-Calavi
SAHGUI (2016)

# Conclusion

Au regard de tout ce qui précède, on peut affirmer que la problématique des accidents de la route est une préoccupation transversale et nécessite un cadre théorique et conceptuel conséquents. Les concepts clés qui permettront de mieux assoir la présente thèse ont été entre autres l'insécurité routière, les représentations sociales, les comportements routiers. Pour asseoir le modèle d'analyse de la présente thèse certaines approches et théories ont été mobilisées. Il s'agit entre autres des approches épidémiologique et clinique associées aux théories de la perception des risques. En effet, l'analyse systémique reste l'un des modèles les mieux adaptés pour aborder la question des accidents de la route sur l'axe Cotonou et Abomey-Calavi.

Toutefois, pour atteindre les objectifs formulés dans la présente thèse, il y a lieu d'adopter une démarche méthodologique.

# Chapitre 2 : Constructions méthodologiques

## Introduction

Dans tout travail scientifique, la qualité des résultats dépend souvent de celle de la démarche méthodologique. C'est pour cette raison, qu'à travers ce chapitre de la thèse il s'est agi exclusivement de présenter la démarche méthodologique adoptée pour la collecte et le traitement des données empiriques et documentaires.

Il a été question dans ce chapitre de situer le cadre dans lequel se sont déroulés les travaux de terrain. Il s'agit, ici, d'une brève présentation des communes d'Abomey-Calavi et de Cotonou. Du cadre de l'étude dépend le choix de la méthodologie de terrain à adopter. Après la présentation du cadre de l'étude, les groupes cibles identifiés et les techniques d'échantillonnage précisées. Ensuite, les techniques et outils de collecte de données adaptés pour l'étude furent également énoncés sans oublier la durée de l'étude.

## 2.1- Cadre de l'étude

La présente étude s'est déroulée dans les départements de l'Atlantique et du Littoral. Mais seules deux communes sont concernées dans ces départements, à raison d'une commune par département. Il s'agit notamment des communes d'Abomey-Calavi et de Cotonou. Une monographie sommaire de ces deux communes s'avère indispensable.

### 2.1.1- Localisation des communes étudiées

Située au sud du Bénin, la commune d'Abomey Calavi[4], est limitée au nord par celle de Zè, au sud par l'océan Atlantique, à l'est par les communes de Sô-Ava et de Cotonou[5], et à l'ouest par les communes de Tori-Bossito et de Ouidah. Abomey-Calavi est la commune la plus vaste du département de l'Atlantique dont elle occupe plus de 20%. Elle s'étend sur une superficie de 539 Km² représentant 0,48% de la superficie nationale du Bénin. Abomey-Calavi fut historiquement un démembrement du royaume d'Abomey. Il a été créé par ce dernier afin d'être plus proche du comptoir de Cotonou pour les transactions commerciales. (Guidigbi, 2006a).

La commune de Cotonou constitue à elle seule le département du Littoral. Elle est située sur le cordon du Littoral puis s'étend entre le lac Nokoué et l'Océan Atlantique.

[4] Abomey-Calavi veut signifier « agbomè kan do fi », littéralement une partie de « agbomè » implantée ici.
[5] Créée en 1830, sur initiative du roi Ghézo. « Kutonu » signifiant littéralement « Lagune de la mort » du fait de sa situation de carrefour du trafic des esclaves.

Limitée au nord par la commune de Sô-Ava et le lac Nokoué, au Sud par l'Océan Atlantique, à l'Est par la commune de Sèmè-Kpodji et à l'Ouest par celle d'Abomey-Calavi, elle couvre une superficie de 79 km2, dont 70% sont situés à l'Ouest du chenal. Les quartiers de l'Est sont reliés à la partie Ouest par trois ponts. A l'Ouest de Cotonou, se trouvent le Port Autonome et l'Aéroport International qui font de la ville, la plus importante porte d'entrée et de sortie du Bénin, tandis que l'Est dispose d'une vaste zone industrielle (Guidigbi, 2006b).

Avec un climat de type sub-équatorial marqué par une alternance de deux saisons pluvieuses (avril à juillet et septembre à Novembre) et de deux saisons sèches (décembre à Mars et août), ces deux communes partagent presque entièrement les mêmes réalités climatiques. La seule différence notable, c'est que pendant la grande saison pluvieuse, la commune de Cotonou est menacée par de graves inondations, laissant ainsi les populations dans un désarroi total. (Guidigbi, 2006b).

### 2.1.2- Le cadre administratif des communes étudiées

Après l'avènement de la décentralisation, la commune d'Abomey-Calavi compte soixante-dix (70) villages et quartiers de ville regroupés dans neuf (09) arrondissements. Chacun de ces arrondissements est administré par un chef d'arrondissement (CA) élu. Le premier conseil communal est installé en 2003 avec 25 conseillers dont trois femmes. C'est au sein dudit conseil que sont élus le Maire et ses Adjoints.

Administré par un chef village (CV) ou chef quartier (CQ), les villages ou quartiers ne bénéficient pas d'une gestion autonome. Chaque chef village ou quartier rend compte de sa gestion au chef de son arrondissement (CA) d'appartenance administrative. Les chefs d'arrondissement, quant à eux ont l'obligation de rendre compte au Maire et à ses adjoints qui sont à la tête du conseil communal.

La mairie d'Abomey-Calavi dispose de la plupart des services prévus par les textes régissant le fonctionnement des communes en République du Bénin. Mais elle souffre d'une insuffisance de personnel qualifié (au niveau de la mairie et de ses arrondissements), d'un mauvais fonctionnement du système de classement et d'archivage des dossiers ce qui contribue fortement à la faible performance des services de la mairie. (Guidigbi, 2006a).

Quant à la commune de Cotonou, elle compte depuis 2002, 13 arrondissements composés de 144 quartiers de ville. Le maire, en sa qualité de premier responsable de la municipalité, est assisté de trois adjoints dans la gestion des affaires locales. Comme dans toutes les mairies, au

niveau des arrondissements de Cotonou, ce sont CA qui représentent l'autorité du Maire, et au niveau des quartiers, les CQ. En dépit du fait que c'est Porto-Novo qui est la capitale politique du Bénin, la quasi-totalité des institutions de la République (la Présidence de la République (PR), tous les ministères à l'exception de celui des enseignements maternels et primaires, la Haute Autorité de l'Audiovisuel et de la Communication (HAAC), la Cour Constitutionnelle (CC), le Conseil Economique et Social (CES), etc. sont installées à Cotonou. De même que toutes les représentations diplomatiques des pays étrangers, les institutions internationales.

Néanmoins certaines institutions telles que l'Assemblée Nationale (AN), la Cour Suprême (CS) ont leur siège à Porto-Novo. On peut donc sans risque de se tromper conclure que le Bénin est administré depuis Cotonou.

Alors, quelles sont les données démographiques qui caractérisent ces deux communes ? Avec une population estimée à 307745 habitants soit 21% de l'effectif total des départements de l'Atlantique et du Littoral, la commune d'Abomey-Calavi a une densité moyenne de 571 habitants/km² (RGPH3). Des données issues du Recensement Général de la population et de l'habitat, il ressort que la commune d'Abomey-Calavi, présente une population rurale représentant 25,88% et une population vivant en zone urbaine représente 74,22%. L'arrondissement de Godomey regorge à lui tout seul la moitié de l'effectif de toute la commune. Subissant une influence du fait de sa proximité de Cotonou, elle connait un taux de croissance de 5,84% en milieu urbain et 2,89% en milieu rural. La mobilité des populations montre que la commune connaît deux flux. Car les jeunes quittent les milieux ruraux pour divers raisons (scolarisation, apprentissage, recherche d'emploi, etc.) afin de se rendre dans les milieux urbains tels que Calavi centre, Godomey, et bientôt Glo djigbé. De même, le trop plein de Cotonou se déverse sur Calavi, Godomey et environs.

A la lumière du RGPH3, la population de Cotonou fut estimée à 665100 habitants soit un taux de croissance de 2,07% par rapport à la situation démographique de 1992 (c'est-à-dire le RGPH2) qui était de 536827 habitants. Cette croissance se justifie en partie par le pôle économique que constitue Cotonou. Donc, les activités économiques y sont menées de même que la présence des fonctionnaires ou la mobilité pour des raisons sus évoquées. Une lecture minutieuse des données statistiques de l'INSAE (2002) permet d'affirmer que la population de Cotonou est plus importante dans la tranche d'âge située dans l'intervalle [15ans -59ans] soit 62,7% de la population avec un taux moyen d'activité de 67,7%. par contre le taux de migration estimé à 83,6% au plan national, dont 20,3% proviennent de Ouidah, 9,9% de

Grand-Popo, 7,7% de Porto-Novo, 7,2% d'Abomey, etc. de plus la position géographique et du fait que son économie repose en grande partie sur le transit des marchandises, on retrouve également des personnes provenant du Togo (5,7%), de la Côte d'Ivoire (2,2%), du Niger (1,5%), etc. Plus de la moitié des migrants avancent comme raison de leur mobilité surtout les femmes (qui sont les plus mobiles), le rapprochement familiale. Le second motif de mobilité est la recherche d'emploi. Et ceci concerne particulièrement les hommes. Mais pour d'autres c'est le souci de poursuivre les études. En ce qui concerne les activités économiques à Cotonou, le Bénin étant un pays de service, les transports occupent une place importante dans l'économie de Cotonou. Dans la situation particulière qui est la sienne (capitale économique) donc concentration de tout l'appareil économique du pays et une population essentiellement active, les transports permettent d'assurer le trafic interne consacré à l'approvisionnement des biens de consommations et des services d'une part et d'assurer la déserte des pays de l'hinterland d'autre part même si ceci ne reste pas sans implications sur les infrastructures routières en particulier et de l'environnement routier en général.

Quant à la commune de d'Abomey-Calavi, elle constitue un relais entre Cotonou et l'intérieur du pays. Les mobilités qu'on y croise concernent en grande partie les personnes qui se rendent à leurs services les matins et qui rentrent chez elles les soirs. Donc, en matière de transport, il existe des taxis qui facilitent ces déplacements. En dehors de ce types de transport, il y a également, celui des biens et services assurés entre Cotonou et Calavi, et entre Calavi et l'intérieur du pays. Mais qu'est-ce qui a pu justifier particulièrement le choix de ces deux communes ?

## 2.2- Justification du cadre de l'étude

Le choix des communes d'Abomey-Calavi et de Cotonou n'est pas le fruit du hasard. Ce choix s'est fait pour plusieurs raisons. Dans un premier temps, nous résidons à Abomey-Calavi et empruntons au quotidien les différents axes routiers qui relient ces deux communes et au sein de celles-ci, les quartiers entre eux. Nous observons impuissant les accidents sur les routes. Nombreux sont ces accidents qui se produisent et les victimes se lèvent sans dire mots continuent leur route quand il n'y a pas de blessés graves ou de grands dégâts matériels. Les recherches documentaires ont permis de conforter le choix de ces deux communes comme cadre de l'étude. Ainsi, lorsqu'on se réfère à la situation accidentogène du Bénin à travers les départements on constate ce qui suit à travers le tableau 1:

Tableau 1 : situation de l'accidentologie dans chaque département du Bénin de 2010 à 2014

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Département | Accidents | | | | | Véhicules | | | | | Tués | | | | | Blessés graves | | | | | Blessés légers | | | | |
| Alibori | 137 | 128 | 131 | 107 | 90 | 233 | 222 | 233 | 186 | 172 | 45 | 71 | 51 | 55 | 35 | 60 | 106 | 74 | 61 | 43 | 93 | 101 | 81 | 55 | 36 |
| Atacora | 186 | 223 | 188 | 96 | 122 | 297 | 367 | 300 | 159 | 202 | 58 | 52 | 61 | 42 | 42 | 110 | 151 | 112 | 62 | 104 | 132 | 131 | 144 | 54 | 61 |
| Atlantique | **653** | **545** | **574** | **411** | **521** | **1258** | **1052** | **1096** | **782** | **1011** | **131** | 98 | 69 | 50 | 46 | 347 | 216 | 197 | 197 | 192 | 337 | 299 | 296 | 184 | 213 |
| Borgou | 214 | 254 | 244 | 242 | 268 | 384 | 461 | 438 | 457 | 496 | 89 | 87 | 93 | 107 | 74 | 178 | 125 | 115 | 100 | 128 | 144 | 147 | 151 | 158 | 227 |
| Collines | 228 | 313 | 291 | 301 | 275 | 400 | 543 | 487 | 534 | 495 | 84 | 90 | 72 | 102 | 87 | 185 | 217 | 223 | 279 | 192 | 125 | 181 | 153 | 184 | 178 |
| Couffo | 94 | 134 | 92 | 69 | 103 | 154 | 240 | 165 | 129 | 179 | 39 | 28 | 12 | 25 | 32 | 53 | 58 | 53 | 45 | 69 | 69 | 116 | 77 | 37 | 51 |
| Donga | 52 | 130 | 104 | 115 | 95 | 83 | 209 | 176 | 195 | 154 | 18 | 35 | 34 | 30 | 55 | 20 | 46 | 59 | 81 | 103 | 50 | 78 | 118 | 106 | 72 |
| Littoral | **2413** | **3233** | **3030** | **3133** | 3429 | **4833** | **6484** | **5989** | **6081** | **6628** | 70 | 99 | 78 | 91 | 100 | 651 | 850 | 904 | 883 | 974 | 772 | 1177 | 1285 | 1532 | 1547 |
| Mono | 156 | 169 | 174 | 85 | 95 | 281 | 298 | 314 | 158 | 167 | 28 | 44 | 37 | 19 | 16 | 116 | 155 | 100 | 54 | 67 | 111 | 127 | 117 | 43 | 61 |
| Ouémé | 373 | 446 | 463 | 455 | 662 | 729 | 877 | 888 | 878 | 1299 | 72 | 67 | 53 | 49 | 78 | 170 | 224 | 196 | 159 | 248 | 159 | 177 | 228 | 268 | 351 |
| Plateau | 120 | 124 | 110 | 115 | 132 | 232 | 223 | 190 | 209 | 251 | 50 | 38 | 22 | 52 | 34 | 66 | 62 | 69 | 67 | 66 | 55 | 65 | 52 | 40 | 86 |
| Zou | 237 | 287 | 339 | 344 | 309 | 413 | 508 | 617 | 618 | 578 | 76 | 82 | 76 | 66 | 60 | 152 | 224 | 195 | 234 | 246 | 197 | 165 | 196 | 186 | 176 |
| Total | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Source : CNSR, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014

Il ressort de la lecture de ce tableau (Tableau 1) que le département du Littoral a enregistré en 2010, 2413 accidents dont 4833 véhicules impliqués, 70 individus tués, 651 blessés graves et 772 blessés légers. Alors que dans le département de l'Atlantique, il y a eu quatre fois moins d'accident c'est-à-dire 653 accidents avec plus du double des tués du Littoral soit 131 tués, 347 blessés graves et 337 blessés légers avec 1258 véhicules impliqués.

Le département du Littoral donc Cotonou a enregistré le plus grand nombre d'accidents (soit plus de la moitié des accidents au plan national), et le département de l'Atlantique qui a connu le taux le plus élevé de tués par accidents la même année. Donc, le choix de ces deux départements se justifie par le fait qu'au plan national, c'est le département du Littoral qui enregistre le plus grand nombre d'accident de la route et celui de l'Atlantique, le plus grand nombre de tués. On constate également que la commune d'Abomey-Calavi enregistre non seulement le nombre le plus grand nombre d'accident de la route, le plus grand nombre de véhicules impliqués dans les accidents, le plus grand nombre de blessés graves et légers, mais aussi et surtout le plus grands nombre de tués. Bref, la commune d'Abomey-Calavi a donc enregistré en 2010, le taux plus élevé de victimes d'accidents de la route du département de l'Atlantique (confère tableau 2).

Tableau 2: Situation de l'accidentologie dans le département de l'Atlantique en 2010

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Communes | Accidents | Véhicules | Tués | Blessés graves | Blessés légers |
| | Abomey-Calavi | **287** | **589** | **55** | **135** | **90** |
| | Allada | 95 | 172 | 17 | 45 | 66 |
| | Kpomassè | 54 | 97 | 20 | 44 | 58 |
| | Ouidah | 115 | 215 | 20 | 78 | 57 |
| | Toffo | 56 | 101 | 8 | 24 | 28 |
| | Tori-Bossito | 5 | 10 | 0 | 7 | 1 |
| | Zè | 41 | 74 | 11 | 14 | 37 |

Source : CNSR, 2010

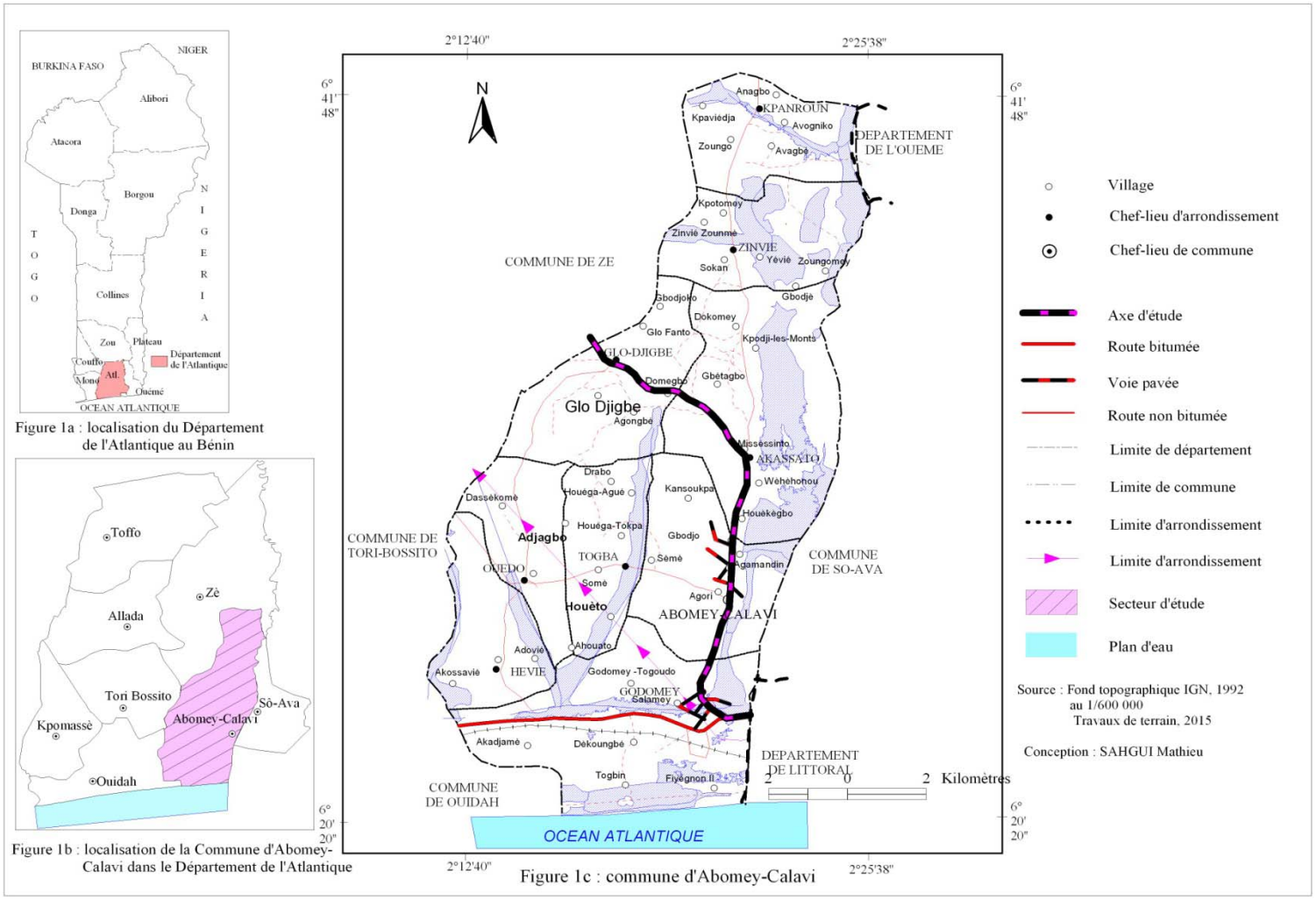
Ces statistiques viennent conforter le chercheur dans le choix de ces deux communes comme le cadre de l'étude.

Tableau 3 : Evolution agrégée des accidents de la route au Bénin de 2008 à 2014

| Années | Accidents | Véhicules impliqués | Tués | Blessés graves | Blessés légers |
|---|---|---|---|---|---|
| **2008** | 3925 | 7435 | 748 | 1933 | 918 |
| **2009** | 4619 | 8840 | 712 | 2100 | 2143 |
| **2010** | 4877 | 9321 | 761 | 2114 | 2253 |
| **2011** | 5991 | 11490 | 791 | 2436 | 2766 |
| **2012** | 5739 | 10882 | 658 | 2500 | 2892 |
| **2013** | 5473 | 10386 | 688 | 2222 | 2847 |
| **2014** | 6101 | 11632 | 659 | 2432 | 3059 |
| **Moyenne simple** | **5246** | **9998** | **717** | **2248** | **2411** |

Source : réalisé à partir des données du CNSR (2008 à 2014)

Il ressort de la lecture du tableau 2 que le nombre d'accident de 2008 à 2014 évolue de façon croissante, de même que le nombre de véhicules impliqués dans ces accidents. Toutes les variables interrogées dans le tableau 2 évoluent de façon croissante. **Les données statistiques de 2010 tournent autour de la moyenne. C'est ce qui a justifié le choix de l'année 2010 comme année de référence dans le cadre de la présente étude**. Ces données quantitatives relatives à la sinistralité routière permettront juste d'illustrer nos arguments.




Carte 1 : Axe routier d'étude dans la Communue d'Abomey-Calavi




Carte 2 : Axe routier d'étude dans la commune de Cotonou

## 2.3- Nature de l'étude :

### 2.3.1- Une recherche qualitative

La réalisation de la présente étude implique une présence sur deux terrains d'enquête. Le premier concerne l'échelle micro-individuelle. Il s'agit de réaliser des entretiens auprès d'individus auteurs ou victimes d'accidents de circulation et des témoins d'accident de circulation sans oublier ceux qui n'ont jamais eu d'accidents. Le second terrain se situe à l'échelle méso-sociale. Il a été donc question à ce niveau-ci, de réaliser des entretiens avec des décideurs, des membres et responsables d'associations de lutte contre l'insécurité routière, les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière. En se fondant sur une démarche compréhensive, la présente étude a utilisé la méthode inductive. A cet effet, au lieu de quantifier les comportements afin de déterminer ceux qui sont plus fréquents dans la société en rapport au phénomène étudié, il fut question à travers l'analyse qualitative de repérer la plus grande diversité possible des comportements qu'il est possible de saisir et d'en comprendre les mécanismes de fonctionnement. Il ne s'agit donc pas d'obtenir de grands échantillons qui se voudraient représentatifs d'une population, mais d'obtenir un petit nombre d'entretiens en profondeur. L'analyse de ces entretiens permettrait de dresser des profils types de comportements pouvant servir au besoin de base à une quantification. Pour la méthode inductive, il est indispensable de « se départir de prénotions » (Durkheim, [1895] 1963 :38) avant d'approcher l'individu à interviewer. C'est pour ces raisons que la présente étude s'est inscrite dans la dynamique de la recherche qualitative. Car « le propre de la recherche qualitative est d'être souple et de découvrir- construire ses objets au fur et à mesure que la recherche progresse » (Pires, 1997).

Il est également question de mettre en exergue les causes profondes de l'insécurité routière en générale et celles des accidents de circulation en particulier. Etant entendu que « l'enquêteur ne cherche pas à faire dire à l'informateur ce qu'il aurait envie d'entendre, mais bien à être à l'écoute de ce que fait et pense cet informateur, le recueil de cette parole propre à chaque individu se fait donc de manière non-induite. De ce fait, elle ne peut donner lieu qu'à une théorie d'en-bas, ou « grounded theory » (Glaser, Strauss, 1967), qui va sans cesse chercher dans le terrain la validation de ses analyses. Ce n'est non plus le chercheur qui attribue du sens aux actions décrites par les informateurs, mais bien les informateurs eux-mêmes qui donnent du sens à leur propos. Le cas échéant, le sociologue ne peut pas être sûr du sens

attribué à l'acte. Ainsi, comme le montre très justement Geertz (2003), seul l'acteur social est capable de dire si un battement de paupière est un simple geste involontaire ou bien un clin d'œil (Geertz, 1973 ; 2003). Ainsi, l'enquêteur ne doit pas chercher à tester des hypothèses préconstruites sur son terrain, c'est-à-dire durant les entretiens, mais au contraire écouter la parole des interviewés pour ensuite reconstruire une problématique et théoriser les résultats de l'échange. C'est donc dans et par le terrain que s'est construit notre théorie sociologique : « au lieu de « forcer » les théories « sur » les données empiriques pour les interpréter, le chercheur s'ouvre à l'émergence d'éléments de théorisation ou de concepts qui sont suggérés par les données de terrain » (Guillemette, 2006 : 33). La réalisation d'entretiens implique d'adopter une posture compréhensive face aux enquêtés. L'enquêteur doit les mettre en confiance afin de faciliter leur parole. Le rapport entre l'informateur et l'enquêteur ne doit pas être un rapport hiérarchique, bien au contraire : « le ton à trouver est beaucoup plus proche de celui de la conversation entre deux individus égaux que du questionnement administré de haut. Parfois ce style conversationnel prend réellement corps, le cadre de l'entretien est comme oublié : on bavarde autour du sujet. » (Kaufmann 1996 : 47). C'est l'informateur qui est au cœur de la relation ; c'est lui qui possède un « savoir précieux » qu'il doit transmettre à l'enquêteur. C'est pour quoi ce dernier doit lui faire sentir «que ce qu'il dit est parole en or pour l'enquêteur» (Kaufmann, 1996 : 48). L'enquêteur se doit donc d'être empathique et à l'écoute de l'interviewé car il s'agit, durant le temps de l'interview, d'« entrer temporairement dans son univers mental » (Vincent, 2008).

A la suite de Guillemette (2006) on peut retenir en définitive que « l'approche inductive implique des moments de déduction sans perdre pour autant son caractère essentiellement inductif » et que « celui-ci provenant de l'orientation fondamentale qui consiste à étudier les phénomènes à partir de l'expérience qu'en font les acteurs. Dans ce cadre, la déduction est au service de l'induction. Le danger réside dans le fait de ne pas reconnaître avec transparence l'aspect déductif de la démarche et de prétendre que tous les résultats sont simplement le fruit de l'émergence des données de terrain. » (Guillemette, 2006 :45).

### 2.3.2- Quelques données quantitatives

L'étude étant qualitative, nous avions fait recours à quelques données quantitatives aux fins d'étayer certains de nos arguments par des statistiques existantes. Les statistiques exploitées

ici sont celles issues des bases de données du CNSR ou de la DGTT comme en illustrent les sources.

## 2.4.-Groupes cibles et échantillonnage

### 2.4.1- Groupes cibles

Les agents et cadres de certains ministères. Il s'agit de :

***Ministère des Travaux Publics et des Transports***

Membres du cabinet, agents de la Direction Générale de Transports Terrestres, agents du Centre National de Sécurité Routière, Direction Départementale des Travaux Public et des Transports.

Il s'est agi de collecter des informations relatives aux politiques nationales de transports terrestres en générale (conventions, lois, réglementations, etc.) ; les informations relatives à l'examen du permis de conduire ; les informations relatives aux politiques nationales de sécurité routière ; à la visite technique), etc.

***Ministère l'Intérieur et de la Sécurité Publique***

Membres du Cabinet, Direction Générale de la Police nationale, Commissariat Centrale de Cotonou, Commissariat Centrale d'Abomey-Calavi.

Nous avons collecté à ce niveau les informations relatives aux dispositions pratiques (policières) qui permettent de combattre l'insécurité routière. Comprendre de façon pratique la manière dont la police de la circulation joue son rôle, les moyens dont elle dispose pour le faire, les difficultés qu'elle éprouve à le faire. Ces rapports avec les autres acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière.

***Ministère de la Décentralisation et des Collectivités Locales,***

Membres du cabinet, agents de la Mairie de Cotonou, agents de la Mairie d'Abomey-Calavi, les élus locaux, les ONG intervenant dans le domaine de la Sécurité Routière. Avec l'avènement de la décentralisation, les collectivités locales exigent le transfert des compétences. Alors comment se préoccupent-elles de la sécurité routière ? Quelle place elle occupe dans leurs politiques locales ? Quels sont les moyens qu'elles y accordent ? Quelles

sont les actions menées ? Quelles sont les relations qu'elles entretiennent avec les acteurs institutionnels de gestion de la sécurité routière ?

**Autres acteurs :**

Usagers de la route : conducteurs de véhicules (taxi moto, taxi ville, gros porteurs, véhicules administratifs, transports communs, personnel…), moniteurs d'auto-école, apprentis des auto-écoles, populations riveraines, rescapés d'accidents de circulation, auteurs d'accidents de circulation.

### 2.4.2- Echantillonnage

Afin de réussir la collecte des données deux types d'échantillon furent élaborés. Il s'agit de *l'échantillon par choix raisonné et de l'échantillon par boule de neige.* L'échantillon par boule de neige implique que le chercheur doit connaître au moins un individu de la population cible. C'est ce dernier qui pourra indiquer au chercheur d'autres individus capables de lui fournir des informations sur son sujet de travail. Le risque dans ce cas, c'est d'interroger des individus qui n'ont que la même perception du problème traité. Ce qui peut conduire rapidement à la saturation sans pour autant obtenir des informations pertinentes pouvant élucider le problème étudié. Par contre, l'échantillon de choix raisonné permet au chercheur de choisir nommément et en toute connaissance de cause les individus de son échantillon en fonction des critères qu'il s'est fixé. Adjoindre l'échantillon de choix raisonné à l'échantillon boule de neige permet au chercheur de filtrer les individus à interroger en fonction des critères établis afin d'obtenir des informations variées et riches pouvant élucider le problème étudié.

En ce qui concerne les techniques qualitatives d'échantillonnage, il a été fait recours à *l'échantillonnage par cas multiple des micro-unités sociales*. D'après Pires (1997), les recherches qualitatives recourant à l'échantillonnage par cas multiples (ou multi-cas) prennent deux formes types : celle des entrevues avec plusieurs individus et celle des « études collectives de cas » (Stake, 1994 : 237). En ce qui concerne les études collectives de cas, elles font surtout recours à des échantillons par contraste-approfondissement. Alors que l'échantillonnage par cas multiples se fonde à maints égards aux recherches par entrevues. Vue sous cet angle, il a été constitué *l'échantillon par contraste-saturation et l'échantillon par homogénéisation.* Mais quel contenu donne-t-on à ce genre d'échantillon ?

<u>L'échantillon par contraste-saturation</u>

Afin de saisir la substance de cette technique, il convient de rappeler d'abord ce que le but de l'échantillon par contraste. Le but de l'échantillon par contraste avec entrevues consisterait à ouvrir des pistes afin de faciliter la comparaison surtout de manière externe, c'est en effet une sorte de « totalité hétérogène ». Il s'agit donc de construire une mosaïque ou une maquette par le truchement d'un nombre diversifié de cas. L'idéal est d'assurer la présence dans l'échantillon d'au moins un représentant (de préférence deux) de chaque groupe pertinent au regard de l'objet de l'enquête. Michelat (1975) repris par Pires (1997) souligne que le contraste peut être cherché par le biais de deux sortes de « variables stratégiques » :

- les *variables générales,* couramment utilisées dans les études quantitatives, comme le sexe, l'âge, la profession ou la classe sociale, la région, etc. ;

- les *variables spécifiques,* rattachées directement au problème étudié et dont la pertinence est connue du chercheur ou encore simplement supposée. Le choix de ces variables découle tantôt des études antérieures, tantôt d'hypothèses théoriques qui nous amènent à soupçonner leur importance en tant que « source de différence ».

Il ne s'agit donc pas de viser une représentativité numérique dans ledit échantillon par rapport à l'univers de travail (population), mais tout simplement d'avoir un ou deux exemples par groupe. Pour étayer ses propos, Pires (1997) n'a pas manqué de donner l'exemple selon lequel si l'objet de la recherche portait sur une expérience vécue, telle que l'accouchement, le chercheur essaierait de produire le contraste de façon semblable, surtout en tenant compte du fait que toutes les informatrices ont eu par ailleurs cette expérience commune. Ce type d'échantillon serait pratique au niveau des acteurs ayant passé leurs permis de conduire d'une part et pour les conducteurs en général.

Ainsi, pour Michelat (1975 : 245) repris par Pires (1997), dans le domaine des recherches sur les attitudes, après une trentaine ou une quarantaine d'entrevues, on peut arrêter la collecte des données du faite de l'effet de saturation. L'auteur précise également qu'au-delà de 40 à 50 entrevues en profondeur, le traitement qualitatif de l'information s'avère difficile. Pour ce dernier, la limite pratique de la méthode coïncide de manière optimale avec le point d'exhaustivité de cette problématique. Cette coïncidence, cependant, n'arrive pas nécessairement par rapport à d'autres objets.

Mais comment se pose la question de la généralisation empirico-analytique dans les recherches par contraste avec entrevues ? En faisant référence à ces recherches, Fichelet, Fichelet et May repris par Pires (1997) remarquent que chaque entretien - s'il a été bien conduit et bien analysé, et en particulier mis en rapport avec ce qu'est (socialement, culturellement, etc.) la personne interviewée - représente bien plus qu'un entretien avec une personne : ce qui nous importe dans ce qu'il véhicule, ce sont, bien plus que des attitudes ou des représentations « personnelles », les attitudes et les représentations des groupes auxquels appartient ou se rattache la personne. Si c'est bien sur l'individu s'exprimant que porte le recueil de l'information, c'est sur lui en tant que membre de multiples groupes sociaux, en tant qu'expression de sa multi-appartenance, en tant que « modèle » des structures de la vie sociale, que porte l'analyse (Fichelet, Fichelet et May, 1970 : 2.). La représentativité ou la généralisation s'appuie alors d'abord sur une hypothèse théorique (empiriquement fondée) qui affirme que les individus ne sont pas tous interchangeables, puisqu'ils n'occupent pas la même place dans la structure sociale et représentent un ou plusieurs groupes. Ils sont alors porteurs de structures et de significations sociales propres à ces groupes. C'est grâce à un ensemble de caractéristiques communes, particulières à chaque groupe, que l'on peut dégager certaines tendances et généraliser à l'ensemble des individus en semblable situation. Cette hypothèse est bien sûr modérée par les multiples appartenances de l'individu et par le fait qu'il n'est pas l'expression d'une régularité monotone déterminée par sa place dans la structure sociale. On voit apparaître ainsi la possibilité de résultats inattendus et de zones nébuleuses.

La généralisation empirique trouve aussi un autre appui dans une bonne description interne de chaque cas et dans la subséquente comparaison avec les autres cas. Comme le précise Bourdieu (1993 : 8), en groupant autour d'un cas d'autres cas qui en sont comme des variantes, on met en lumière la représentativité de chaque cas analysé. Ce n'est donc pas par saturation, mais par comparaison qu'on arrive ici à la généralisation. Ce sont les différences entre les groupes qui viennent renforcer la pertinence de la description proposée pour chaque groupe.

Par ailleurs, l'échantillon par contraste-saturation concerne davantage les recherches fondées sur des entrevues (ou des documents) qui peuvent accumuler plusieurs cas justement parce que ceux-ci sont en eux-mêmes moins complexes ou sont *traités* de manière moins complexe (au lieu de faire, par exemple, 100 heures d'entrevues avec un informateur, on en fera deux

avec plusieurs). Tout comme l'indique Grell (1986 : 163), on peut dire que le récit ici est souvent oral (entrevues enregistrées et intégralement transcrites), court (deux heures environ) et topique (il ne porte pas sur la vie complète de l'interviewé).

Ce type de technique ou de matériel empirique permet de combiner, selon la finalité théorique que s'est donnée le chercheur, l'échantillon par contraste (à une échelle réduite) et l'échantillon par homogénéisation (par saturation). En règle générale, il ne convient pas de dépasser 50 ou 60 entrevues, puisque, comme il a été signalé plus haut, il devient difficile de traiter l'ensemble du matériel. Bien entendu, tout cela dépend encore de l'objet de la recherche (Pires, 1997).

L'échantillon par homogénéisation

Il faut partir de l'exemple selon lequel l''analyste souhaite étudier un groupe relativement homogène, c'est-à-dire « un milieu organisé par le même ensemble de rapports socio-structurels » (Bertaux, 1980 : 205) : des ouvriers, des avocats, des chômeurs ou une communauté religieuse, etc. Ici, le contrôle de la diversité externe devra se faire par le choix même de l'objet. Certaines catégories sociales ou socioprofessionnelles présentent une plus grande diversité que d'autres. Une fois que le groupe cible identifié, le choix des informateurs se fait suivant des critères.

Dans un premier temps, il faut appliquer le principe de la diversification interne. Ce principe consiste à prendre les informateurs les plus divers possible dans le groupe afin de maximaliser l'étude extensive du groupe choisi. Dans ce cas, certaines variables générales sont encore à considérer, comme le sexe, l'âge, le niveau d'instruction, etc., mais ce sont habituellement les variables particulières au groupe (et à la problématique) qui comptent le plus (différents rôles, années d'expérience, représentations sociales, etc.). Au besoin, on peut réduire, ou rajuster, la taille du groupe en disant, par exemple, qu'on étudiera seulement les avocats de la fonction publique, etc. Mais on peut aussi commencer la recherche et, après une meilleure détermination de l'objet, chercher la diversification des informateurs.

Dans cette sorte d'échantillon, il est très difficile de prévoir le nombre d'entrevues. Si des variables stratégiques ont été établies pour la constitution de l'échantillon, le nombre et le croisement de celles-ci donnent une idée approximative du nombre d'entrevues (une ou deux pour chaque sous-catégorie). Mais cela peut se transformer radicalement une fois la recherche

commencée, en fonction de l'orientation que prend la construction de l'objet. Les contraintes pratiques peuvent aussi obliger à modifier les critères. On arrête ici la collecte des données lorsqu'on obtient la saturation empirique. C'est pour cette raison qu'on fait d'ordinaire l'analyse à mesure que la collecte des données progresse. « Ce qu'on appelle un « échantillon par filière », en « cascade » ou « par boule de neige » (snowball sample) désigne souvent une façon de constituer l'échantillon par homogénéisation ou l'échantillon événementiel (étude de cas unique). Cette technique est très utile si l'accès aux données est difficile ou si le matériel concerne des « données cachées » (hidden data). Ces problèmes peuvent être dus à la mobilité, ou dispersion, particulière de certains groupes, à la nature intimiste et délicate de certaines questions, à des attitudes d'autodéfense du groupe, etc. Grâce à un premier informateur ou à une personne-ressource, le chercheur trouve l'accès au prochain, procédant ainsi par contacts successifs. Dans ce cas, on doit réfléchir a posteriori sur la portée et les limites de l'échantillon pour adapter l'objet et les propos aux informations auxquelles on a pu avoir accès.

En règle générale, les recherches pour lesquelles on recourt à l'échantillon par homogénéisation permettent de décrire la diversité interne d'un groupe et autorisent la généralisation empirique par saturation (Pires, 1997).

La taille de l'échantillon obtenue à la saturation empirique a été de 287 enquêtés avec 306 entretiens. Cet écart, entre le nombre d'enquêtés et le nombre d'entretien, se justifie par l'itération. Certains agents de la DGTT, du CNSR et de la Police Nationale ont été interrogés plusieurs fois. En fonction de l'évolution de la recherche, il a été indispensable de procéder à d'autres entretiens avec certains acteurs clés. Le tableau 4 indique la répartition des enquêtés par groupe cible.

Tableau 4 : Répartition de la taille des différents acteurs interrogés à la saturation empirique

| DGTT | CNSR | APN | EPC | ECPC | CVA | CVP | CTV | CGP | MAE | ACL | CTM | CM | AUR | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 9 | 21 | 5 | 27 | 19 | 15 | 20 | 17 | 17 | 17 | 37 | 31 | 41 | 287 |

**Source :** nos enquêtes (2012-2014)

Après avoir défini la taille des acteurs interrogés par unité d'observation, il s'avère indispensable de présenter les outils qui ont permis de collecter les informations nécessaires à la rédaction de la présente thèse.

### 2.4.3- Les variables de l'étude

Les variables de l'étude sont entre autres, les statistiques sur les accidents routiers, les comportements routiers, les logiques des usagers de la route, les perceptions et représentations sociales, des pratiques de la circulation routière, les stratégies de sécurisation routière, les outils de gestion de la sécurité, les politiques et documents de politique de sécurité routière, la formation à la conduite automobile, la durée de la formation, les connaissances transmises, et les mesures répressives.

## 2.5 - Techniques et outils de collecte de données

### 2.5.1- La recherche documentaire

Tous les documents, rapports d'études, documents de travail, ou tous autres documents utiles à l'étude ayant été trouvés au cours de la recherche ont été passés en revue tout au long de l'étude pour mieux appréhender le sujet. Nous avons recherché par ailleurs sur le terrain tous autres documents susceptibles de le renseigner sur différentes actions menées par chaque acteur dans les différentes localités des deux départements concernés. A cet effet, certains centres de documentations ont été parcourus, notamment à l'Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique (INSAE), au CNSR, à la DGTT, à l'Institut Français de Cotonou, à la Bibliothèque Nationale et aux Archives Nationales à Porto-Novo. L'outil ayant permis de collecter les informations documentaires est la fiche de lecture. Ainsi, plusieurs fiches de lecture ont été élaborées en fonction du type d'ouvrage. Pour les documents électroniques, de fiches de lecture numériques ont été faites. Par contre pour les documents en version papier, les fiches bristol ont été utilisées.

### 2.5.2- L'observation directe

L'observation directe a permis de compléter les entretiens et a permis de saisir l'information au vif de la réalité. Elle a permis non seulement de constater certains écarts dans les discours des acteurs mais aussi et surtout de vérifier certains propos recueillis. « Observer veut dire que le chercheur effectue un effort systématique pour enregistrer aussi fidèlement et complètement que possible les faits qu'il voit et entend dans des situations concrètes

déterminées d'avance et reliées à la question centrale. L'observation découle donc d'un but précis et se déroule habituellement selon un plan d'ensemble préétabli : le chercheur a en tête des questions précises sur ce qu'il a à observer » (Tremblay, 1968). De même, l'observation permet la saisie des gestes et comportements fortement dépendants des situations dans lesquelles ils surviennent. Aussi, l'observation a-t-elle également permis d'accéder à ce que Giddens appelle la « conscience pratique » (1987) autrement dit ce qui se fait tacitement et qui paraît difficile à énoncer. Le présent travail consiste entre autres en des observations en situation réelle de circulation routière. Ainsi, la grille d'observation a été utilisée durant toute l'étude sur l'axe d'étude. Elle a permis de saisir les attitudes des usagers de la route sur les voies, aux intersections, par rapport aux signalisations (horizontales et verticales) quand celles-ci existent ou non. La grille d'observation a dont permis d'observer les comportements des usagers en situation réelle de circulation sur l'axe Cotonou-Abomey-Calavi. Au cours de l'observation, des prises de vues (photographies) ont été réalisées pour illustrer certains faits observés sur le terrain.

### 2.5.3- Des récits biographiques

Suite aux discussions de groupes qui ont été organisées avec des conducteurs de véhicules ou d'autres usagers de la route, des entretiens individuels ont été réalisés avec des cas jugés « intéressants » décelés au cours des Focus group discussions. « Le focus group constitue en une technique qualitative dont le but est de recueillir des discussions centrées sur des situations concrètes particulières, des sujets pertinents pour une recherche (Kitzinger et al., 2004; Morgan, 1993; Steward et al., 2007). Il demeure toujours orienté vers la collecte d'informations (Steward et al., 2007) grâce à un stimulus ou un guide d'entretien, semi-directif ou non directif, qui aide à susciter un débat d'opinions. Ces informations servent à des objectifs de recherche, sociale ou autres, fondamentale ou appliquée. En sciences sociales, elles permettent de répondre à des questions de recherche en vue de l'élucidation d'un phénomène social. » (Touré, 2010). Il a été identifié deux cas lors des discussions de groupe avec les *zemidjans*, deux cas également avec les conducteurs de taxi, et un cas avec les élèves candidats au permis de conduire. Ces cas ont été choisis à cause de la divergence de leurs points de vue avec ceux des autres membres des groupes. Ces personnes identifiées sont souvent les plus ouvertes au débat que les autres membres des groupes. A la fin des discussions de groupe, l'on sollicite souvent un rendez-vous avec elle. A l'aide du

guide d'entretien les échanges ont eu lieu. Il s'est en effet agit de comprendre les raisons qui justifient certains comportements routiers tels que le non-respect des couloirs de circulation, l'intolérance, les difficultés liées à l'activité de conduite, les mesures prises pour y remédier, etc.

### 2.5.4- Les entretiens individuels et de Groupe (Focus group discussion)

Il s'agit d'une collecte d'informations approfondies sur des aspects variés concernant aussi bien les perceptions, les croyances, les représentations sociales, les comportements et les attitudes des auteurs ou des victimes d'accidents de circulation, les expériences professionnelles en matière de gestion de la sécurité routière, etc. Certaines personnes identifiées dans les communautés ont pu être interviewées sur l'évolution de ce phénomène et les facteurs qui le font évoluer dans la société béninoise en général et dans les deux communes en particulier. Ces entretiens ont permis de compléter les informations issues de l'observation. L'observation ne permet pas d'accéder aux informations liées aux convictions, croyances, aux savoirs des acteurs concernés. De plus, « parce que les représentations des acteurs locaux sont un élément indispensable de toute compréhension du social. Rendre compte du « point de vue » de l'acteur est en quelque sorte la grande ambition de l'anthropologie. L'entretien reste un moyen privilégié, souvent plus économique, pour produire des données discursives donnant accès aux représentations populaires, autochtones, indigènes, locales (dites parfois « émiques »)». (Olivier de Sardan, 2008)

Quant à l'entretien de groupe, il constitue ce que Guillemette et al. (2010) qualifie de "*dispositif*" *utilisé à de multiples fins*. « Il peut être employé pour la compréhension des comportements et des attitudes d'un groupe cible, pour l'exploration de situations dites sensibles, pour l'étude d'un groupe sujet ou restreint, pour la création d'un espace de débat et de délibération dans un environnement virtuel ou réel, pour l'exploration de phénomènes humains vécus par plusieurs personnes, etc. » (Guillemette et al., 2010 : 1). Etant donné que pour la présente recherche, il s'agit de saisir les déterminants socio-anthropologiques des accidents de la circulation, un tel "*dispositif*" ne s'aurait être ignoré. Les entretiens, selon plusieurs auteurs dont Poupart (1997) et Demazière (2008) repris par Morrissette (2011), constitient l'un des meilleurs moyens pour coconstruire avec les acteurs le sens qu'ils donnent à leurs conduites et pour étudier la façon dont ils se représentent le monde. Ce qui signifie qu'on reconnaît qu'ils sont les seuls à même de mieux en parler. Quant à l'entretien de

groupe, il constitue un choix pertinent en vue de mettre en évidence le sens commun, les modèles culturels et les normes partagées, de même que les dimensions les plus conflictuelles, par la prise en compte des interactions qui se manifestent dans les discussions des groupes recrutés (Duchesne et Haegel, 2005, repris par Morrissette (2011).

La démarche a consisté à soumettre au groupe (d'hommes, de femmes, de filles ou de garçons) des questions fondamentales des savoirs et usages en rapport avec les thématiques retenues. Le chercheur porte aussi un intérêt sur les expériences vécues par les acteurs rencontrés, leur histoire de vie, les contes et récits en liaison avec les thématiques. Ces entretiens furent animés par nous-mêmes.–Dans certains cas, nous avions procédé à un enregistrement après permission explicite des enquêtés (conducteur de taxi-motos, apprentis de la conduite automobile, et autres usagers de la route). Le choix des entretiens de groupe se repose sur le « postulat de la fécondité des interactions qu'il engage entre les participants. De ce fait, les négociations discursives permettent l'émergence des dimensions imprévues relatives à l'objet de l'étude – ce que n'autorise pas le modèle de la rationalité technique -, davantage que ne le font les entretiens individuels qui encouragent une dynamique « questions-réponses » susceptible d'entraîner la production d'énoncés somme toute prévisibles » (Morrissette, 2011 :14).

Les entretiens de groupe conduits dans le cadre de la présente étude sont conçus comme des conversations ou comme ce que Goffman (1987), Gumperz (1989) et Kerbrat-Orrecchioni, (1996) qualifieraient d'« événements interactionnels en tension entre un cadre conventionnel constitué de systèmes d'attentes mutuelles qui amènent une certaine prévisibilité des échanges, et la négociation du sens et des règles conversationnelles en continu qui sont susceptibles de laisser émerger des aspects non anticipés ». Ces entretiens de groupe ont permis de relever des divergences de points de vue entre des acteurs d'une même unité d'observation (conducteurs de véhicule administratifs par exemple). En même temps qu'ils ont permis de distinguer un langage commun véhiculé entre membres d'un groupe partageant les mêmes activités (les zemidjan), langage qui, référant aux propositions de Giddens (1987) ou Wittgenstein (2004, 2006), serait susceptible de rendre compte de la façon dont est conçue la pratique. Dans cette optique, ces entretiens de groupe seraient porteurs des savoirs utiles aux activités quotidiennes organisées des membres. Et pour finir, le choix porté sur l'entretien de groupe, repose aussi sur la possible fécondité

du métissage des points de vue aux fins d'explorer l'objet d'étude, les interactions qui permettent aux praticiens de soumettre le sens dégagé de leur expérience à la médiation de leurs pairs, le croisement des regards pouvant favoriser l'exploration de la complexité de la pratique (Morrissette, 2011). Il faut signaler qu'il y a eu fondamentalement deux guides d'entretien, le premier a été fondamentalement utilisé pour les conducteurs et autres usagers de la route et le second pour les acteurs institutionnels (agents de la police nationale, agents du CNSR et de la DGTT). Les enregistrements audio des certains entretiens ont été effectués.

### 2.5.5- L'Itération

En matière de recherche qualitative, l'enquête de terrain procède par itération. Il s'agit des allers et retours, des va-et-vient. Selon Olivier de Sardan, on peut parler de deux types d'itération : « itération concrète (l'enquête progresse de façon non linéaire entre les informateurs et les informations), ou itération abstraite (la production de données modifie la problématique qui modifie la production de données qui modifie la problématique) » (Olivier de Sardan, 1995 : 8). Ainsi, pour l'auteur l'aspect concret de l'itération consiste en des va-et-vient d'un chercheur sur le terrain. Et l'aspect abstrait de l'itération consiste à des allez-et-venus non plus sur le terrain mais entre la problématique et les données, les interprétations et les résultats. Ainsi pour Olivier de Sardan (1995), «chaque entretien, chaque observation, chaque interaction sont autant d'occasions de trouver de nouvelles pistes de recherche, de modifier des hypothèses, d'en élaborer de nouvelles. Pendant toute l'étape de terrain, le chercheur interprète sans cesse, au fil des rencontres, des observations et des entretiens, bien que de façon latente plus qu'explicite. La phase de production des données peut être ainsi analysée comme restructuration incessante de la problématique au contact de celles-ci, et comme un réaménagement permanent du cadre interprétatif au fur et à mesure que les éléments empirique s'accumulent.».

L'enquête de terrain a permis non seulement de faire des va-et-vient, mais également d'avoir plusieurs entrevues avec le même interlocuteur afin d'approfondir les thématiques abordées. Surtout avec les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière (CNSR, DGTT, Police), l'itération concrète a été beaucoup plus exploitée.

## 2.6- L'analyse et le traitement des données

Le traitement des données qualitatives a été manuel. Les informations sociologiques et anthropologiques qui ont été recueillies reposent essentiellement sur les discours, les commentaires et les opinions relatifs aux vécus des acteurs, à leurs expériences en matière de sécurité routière. Les enregistrements audio et les prises de notes ont été transcrits et thématisés. Ensuite, il a été fait usage des techniques de recoupement, de triangulation (elle consiste à recouper les informations issues de sources différentes ou de méthodes indépendantes. Il s'agit ici de procéder à la fois l'analyse de informations issues des sources documentaires, de l'observation directe et des entrevues). Ce qui a permis de dégager des tendances qui tiennent compte des axes thématiques abordés par les outils.

### 2.6.1- La triangulation

Dans le processus de traitement des données de terrain, une triangulation des informations collectées s'est avérée indispensable. A cet effet, il a été procédé à des recoupements des informations collectées. Cette opération de recoupement des informations collectées est appelée triangulation. Mais avant la triangulation des informations collectées, il fut d'abord opéré la triangulation des informateurs afin de ne être prisonnier d'une source d'information (Olivier de Sardan, 1995). Ce procédé de croisement des informateurs s'avère être complexe et capital pour toute recherche qui se veut qualitative. C'est ce qui justifie l'intérêt de cette triangulation pour cette étude avec la multiplicité des groupes stratégiques interrogés. C'est dans ce sens que Olivier de Sardan décrit son intérêt pour les études qualitatives. Pour l'auteur, « la triangulation complexe entend faire varier les informateurs en fonction de leur rapport au problème traité. Elle veut croiser les points de vue dont elle pense que la différence fait sens. Il ne s'agit donc plus simplement de « recouper » ou de « vérifier » des informations pour arriver à une « version véridique », mais bien de rechercher des discours contrastés, de faire de l'hétérogénéité des propos un objet d'étude, de s'appuyer sur les variations plutôt que de vouloir les gommer ou aplatir, en un mot de bâtir une stratégie de recherche sur la quête de différences significatives. On en arrive ainsi à la notion de groupe stratégique[6] » (Olivier de Sardan, 1995 : 7)

[6] « Les groupes stratégiques apparaissent ainsi comme des agrégats sociaux plus empiriques, à géométrie variable, qui défendent des intérêts communs, en particulier le biais de l'action sociale et politique ». En effet, « chaque acteur social peut évidemment, selon les contextes ou les circonstances, appartenir potentiellement à

### 2.6.2- Analyse de contenu et thématisation.

C'est une technique qui a été utilisée pour le traitement du corpus de données collectées sur le terrain. Elle permet la caractérisation des données verbales. Elle vise à réduire la complexité du langage. Elle a permis de faire ressortir les thèmes et sous-thèmes principaux. Selon Markova (2003 :232) « Cette opération revient pour le chercheur à choisir des unités de textes signifiantes ».

Pour Bardin (2003), l'analyse de contenu est un ensemble de techniques d'observation et de traitement des communications. Elle vise à accroître la compréhension du matériel analysé à un niveau différent de celui d'une simple lecture de sens commun. Elle prend toutes les précautions nécessaires relatives à la rigueur scientifique afin de favoriser une plus grande fiabilité des résultats.

## 2.7- Durée de l'étude et contraintes de l'étude

### 2.7.1- Durée de l'étude

L'étude a démarré par l'acceptation de l'avant-projet de recherche en décembre 2011 par le directeur de thèse. Mais la phase de terrain a réellement débuté en août 2012 par l'exploration, le test des outils de collecte de données. L'enquête de terrain elle-même a commencé en novembre 2012. Néanmoins, les recherches documentaires se poursuivaient et des ajustements se faisaient au fur et à mesure que les lectures avançaient. Les recherches de terrains permettaient également de faire certains ajustements du travail. En réalité, le terrain se poursuit et se poursuivra même après la soutenance. On peut affirmer que le terrain s'est déroulé sur une période 18 mois au moins à la date d'aujourd'hui.

### 2.7.2- Contraintes liées l'étude

L'une des premières contraintes du présent travail se situe au plan méthodologique. La collecte des données n'a pas été aussi aisée car le programme de terrain initialement prévu a connu de nombreuses modifications. Modifications dues non seulement à l'indisponibilité des

---

des groupes stratégiques différents en fonction du répertoire de rôle qui est le sien. » (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2007). C'est aussi « une agrégation d'individus qui ont globalement, face à un même « problème », une même attitude, déterminée largement par un rapport similaire à ce problème (il faut entendre ici « rapport social » au sens large, qui peut être un rapport culturel ou symbolique comme politique ou économique). » (Olivier de Sardan, 1995).

enquêtés, mais également à la réorganisation méthodologique du travail. Une autre des contraintes est celle liée à la rétention d'information de la part de certains cadres de l'administration publique. Certains agents ont même été sermonnés par leurs supérieurs pour nous avoir facilité l'accès à l'information.

En dehors de cet aspect, il y a également à tenir compte des limites liées aux statistiques du CNSR et de l'INSAE. Ces statistiques ne reflètent pas toujours la réalité des faits. Outre ces contraintes, il faut signaler que face à certaines informations reçues, il nous a fallu faire preuve d'une grande impartialité pour ne pas nous laisser prendre par le piège de la partialité ?

## Conclusion

La présente étude s'est déroulée sur l'axe routier Cotonou et Abomey-Calavi. Elle se veut qui se veut exclusivement qualitative. Toutefois quelques données quantitatives ont souvent été utilisées pour étayer certains discours. La collecte des données s'est effectuée grâce à l'entretien, l'observation directe et la recherche documentaire. Les populations ciblées ont été entre autres, les agents du CNSR, de la DGTT, de la Police Nationale, les conducteurs etc. Les données collectées ont souvent été triangulées. Les échantillons par contraste saturation et par contraste homogénéisation ont permis d'obtenir à la saturation empirique une population dont la taille est de 287 enquêtés. L'analyse de contenu a permis de traiter les informations collectées. La présente thèse a connu certaines contraintes. La démarche méthodologique ainsi décrite a permis d'obtenir des résultats ci- après.

# Deuxième partie :

# Construction sociale des accidents de la circulation routière à Abomey-Calavi et Cotonou

# Chapitre 3 : Accident de la route : un phénomène socialement construit à travers les divergences de logiques d'acteurs

## Introduction

Sur l'axe routier Abomey-Calavi/Cotonou, plusieurs conducteurs choisissent délibérément ou par ignorance d'adopter certains comportements pouvant provoquer un accident de la route. Il s'agit de : l'excès de vitesse (Gaudry, 2000, 2005 ; Andreasen, 1993, 1994), de la conduite en état d'ivresse (Beirness, 1995, Causse, Kouabenan, Delhomme, 2004 ; Ward et al 2010), de la conduite sous l'effet de la fatigue, de l'incivisme, de l'intolérance, pour ne citer que ceux-là. Souvent qualifiés de comportements de conduite dangereuse, ils sont désignés par les acteurs institutionnels (agents du CNSR, de la DGTT et de la Police) comme les premières causes d'accident de la route. A cet effet, de nombreuses mesures sont souvent prises pour les combattre. A titre de mesures, il faut citer des séances de sensibilisations, des contrôles routiers inopinés, de prises des dispositions réglementaires, etc. En dépit de ces mesures, les accidents de la route continuent de sévir. Alors qu'est-ce qui justifie cette persistance des accidents de la route ? On part du postulat qu'il existe des divergences de logique quant à la survenance des accidents de la route entre les acteurs ayant la route en partage. C'est fort de cela, qu'à travers ce chapitre, il s'agira d'identifier les logiques des acteurs en matière de prévention routière à Cotonou et Abomey-Calavi. Il a été question d'obtenir à travers les discours de chaque acteur leurs points de vue. Ainsi, une analyse de contenu a été faite pour identifier dans les discours des acteurs les logiques qui soutiennent leurs comportements routiers. Alors, comment chacun des acteurs du système des transports routiers s'explique les accidents de la route à Cotonou et Abomey-Calavi?

## 3.1- Les usagers face à un destin préconstruit à travers les comportements de conduite dangereuse

Les explications que chaque acteur se donne de l'insécurité routière influent en partie sur ses comportements routiers. Du moins, c'est ce qui ressort des investigations menées sur le terrain. Mais, de par sa position dans le système des transports routiers, les explications que chaque acteur fournies de l'occurrence de l'accident divergent. Les observations directes et les entretiens effectués ont permis de corroborer les différentes littératures sur les comportements les plus fréquemment observés chez les usagers de la route. Ainsi, que ce soit

à Cotonou ou Abomey-Calavi, les comportements routiers relevés sont entre autre la conduite sous l'effet de l'alcool, la conduite avec excès de vitesse (non-respect de la limitation de vitesse), et la conduite en état d'hypovigilance, etc. Mais qu'est ce qui peut justifier ces comportements souvent qualifiés de conduites dangereuses ?

Selon la plupart des usagers de la route interrogés, *« si l'accident doit arriver quelles que soient les "prétendues"*[7] *précautions prises, il arrivera ».* Certains trouveront le "*bouc émissaire"*[8] de la survenance des accidents de la route. Le concept *fongbé* qui désigne l'accident en donne un sens profond. Puisant dans la matrice culturelle *fongbé*, ces usagers estiment que la survenance des accidents de la route dépendrait d'une "*entité invisible"* communément appelée « *ahovi* ». Ce faisant, les autres facteurs de la survenance des accidents semblent occultés. Et les mesures de prévention routière mises en place par les pouvoirs publics comportent à cet effet des limites. Pour ce faire, le recours à certaines mesures endogènes de sécurisation routière s'est fait sentir. Mais avant, comment perçoivent-ils les accidents de la route ? Quels sont d'après eux les causes de ces accidents à Cotonou et Abomey-Calavi ?

### 3.1.1- Le non-respect du couloir de circulation.

Le respect du couloir de circulation constitue l'exception à Cotonou et Abomey-Calavi et le non-respect en constitue l'exception qui confirme la règle. Cette situation est due en partie au défaut d'éducation routière dont l'une des caractéristiques est l'ignorance. La majorité des usagers de la route ne connaissent pas le Code de la route. Parfois, leurs comportements ne sont pas dus à l'ignorance mais plutôt à l'incivisme. On parle d'incivisme parce que depuis l'instauration de l'opération pistes cyclables par exemple, et en dépit des nombreuses séances de sensibilisation, il existe encore des individus qui ne respectent pas la réglementation. Les pouvoirs publics ont, à travers ces séances de sensibilisation, demandé aux motocyclistes de respecter leur couloir de circulation. Force est de constater que ces derniers continuent de disputer la chaussée avec les voitures sur certains axes routiers des deux villes.

[7] C'est pour signifier que l'homme ne peut tout prévoir. Même les agents du CNSR et de la DGTT les plus cartésiens, ont toutefois laissé échapper cette partie de l'incertitude sur la maitrise absolue de l'occurrence d'accident.

[8] Pour reprendre les termes d'un agent du CNSR ne partageant pas trop la facilité avec laquelle, on renvoie l'occurrence d'accident à une entité fut-elle "*visible ou invisible*"

On parle d'ignorance pour plusieurs raisons. Il ne s'agit pas uniquement de l'ignorance du Code de la route, ni des règles de circulation. Mais d'une ignorance due à une mauvaise interprétation des règles de circulation routière, d'une part. D'autre part, il s'agit de l'ignorance des conséquences de l'accident de la route.

Par exemple, sur les tronçons où il n'y a pas de pistes cyclables (Carrefour cicatoyota- Etoile rouge par exemple dans Cotonou), certains motocyclistes, prétextant que le dépassement se fait à gauche, se retrouvent parfois au milieu ou à l'extrême gauche de la chaussée. Par contre, d'autres, pour éviter de se retrouver au milieu de la chaussée, préfèrent effectuer leur dépassement par la droite. Alors que pour d'autres le dépassement se fait du côté où la voie semble un peu dégagée. Il est fréquent dans la circulation à Cotonou et Abomey-Calavi, qu'un automobiliste se voit dépasser simultanément par la gauche et par la droite par deux motocyclistes. Les observations ont révélé qu'à Cotonou ou Abomey-Calavi, le dépassement par la droite est le plus fréquent que ce soit entre les automobilistes eux-mêmes, ou entre automobilistes et motocyclistes. Ceci caractérise le non-respect des couloirs de circulation par les usagers de la route. Sur la chaussée, l'extrême gauche est une voie expresse donc prévue pour les dépassements. Tel n'est pas le cas dans la circulation à Cotonou et Abomey-Calavi. Quelle que soit leur vitesse (même si c'est 10km/h), les automobilistes pour la plupart préfèrent circuler à leur extrême gauche obligeant les autres à effectuer le dépassement par la droite. Ce faisant, ils ne respectent pas leurs couloirs de circulation.

En effet, il n'est pas juste d'attribuer le non-respect des couloirs de circulation aux seuls motocyclistes. Les automobilistes de tout genre adoptent également ce type de comportement routier. Or, pour avoir reçu une formation à la conduite automobile, ils savent qu'au Bénin, on circule à sa droite. Selon la règlementation, l'extrême gauche est destinée aux dépassements. Les observations de la situation de conduite à Cotonou ou Abomey-Calavi, révèlent le contraire. On se demande alors, si ces comportements routiers, relatifs au non-respect du couloir de circulation, sont réellement le produit de l'incivisme ou simplement de l'ignorance ? Avant d'apporter des réponses à ces préoccupations, il importe de présenter la situation à travers des images.

Les Photos 1, 2,3 en illustrent la circulation dans Cotonou.

Photo1 : non-respect du couloir de circulation sur l'axe Etoile Rouge – Carrefour Cica-Toyota




**Source : Cliché SAHGUI, novembre, 2013**

Photo 2 : non-respect du couloir de circulation sur le tronçon étoile-rouge/carrefour Saint Michel



**Source : Cliché SAHGUI, octobre, 2013**

Photo3 : non-respect du couloir de circulation Carrefour Cica-Toyota/ Etoile Rouge




**Source : cliché SAHGUI, novembre, 2013**

La photo 1 a été prise, le soir vers les environs de 18h, sur le tronçon Etoile rouge/Carrefour Cica-Toyota. Elle illustre, non seulement, le non-respect du couloir de circulation par certains motocyclistes, mais également, elle indique le début de l'embouteillage. Ce carrefour est caractérisé par l'embouteillage tous les matins de 7h à 10h et de 17h45mn à 21h, des fois même au-delà. Les matins, l'embouteillage a lieu dans le sens (Carrefour Godomey- Etoile rouge) et les soirs l'embouteillage concerne ceux qui se rendent à Abomey-Calavi c'est-à-dire ceux qui empruntent les axes « Cadjèhoun-passage à niveau de Houéyiho-Carrefour cica-Toyota » et « Etoile rouge – Carrefour cicatoyoya ».

La photo 2 illustre l'occupation de la route par certains usagers sur l'axe « Etoile rouge – marché Dantokpa). Les motocyclistes ne respectent pas leur couloir de circulation au même titre que certains automobilistes. Le véhicule qui roule devant le zemijan (portant le n° 95771) circule à son extrême droite occupant ainsi le couloir destiné aux motocyclistes. Ils sont souvent nombreux ces automobilistes à emprunter le couloir destiné aux motocyclistes. Certains en quête de clients (taxi) d'autres par habitude ou enquête d'espace pour stationner. En dehors de cet aspect, la photo illustre également le mauvais stationnement qui peut être source d'accident de circulation.

La photo 3 illustre toujours le non-respect du couloir de circulation par les motocyclistes sur l'axe « Carrefour Cica-Toyota –Etoile rouge ». Sur ces trois photos, on peut constater l'inexistence des signalisations horizontales sur la chaussée. Les limites des couloirs de circulation de chaque usager de la route n'y figurent pas. Ceci favorise la circulation des motocyclistes en pleine chaussée.

Prétendant d'ailleurs que rien n'indiquent qu'ils ne doivent pas emprunter la chaussée, ils affirment avoir les mêmes droits d'user de la route que les automobilistes. On peut, à la lumière des différents discours recueillis, retenir que certains usagers de la route s'indignent du sort qui est le leur dans la circulation routière. En effet, sur les 67 conducteurs de moto interrogés, 61 s'inscrivent dans cette logique (soit 91, 04% des conducteurs interrogés). Le verbatim1 résume au mieux les propos de ces 67 conducteurs.

> *Verbatim 1 : « Je ne comprends pas. D'ailleurs, j'ai du mal à comprendre ces gens-là. Ils pensent que, parce qu'ils ont de voiture, ils doivent nous brimer ? Ils ont leurs voitures et ils payent les impôts. Nous avons nos motos et nous payons les impôts. Mais au nom de quoi vont-ils nous demander d'emprunter le trafic local ? Ils nous demandent d'emprunter ce passage destiné aux riverains. Moi, par exemple, je réside à Calavi. Pour aller à Cotonou, je dois emprunter le trafic local. Du carrefour arconville jusqu'au niveau de l'échangeur de Godomey, il n'y a pas encore de problème. Mais après, franchement c'est de la merde. D'abord, il faut passer sur des pavés mal faits, en plus, non entretenu comme cela se doit. Les conséquences, c'est que vous amortissez très vite votre moto, et le plus grave, c'est que les secousses occasionnées par les pavés vous rendent malade. Pendant qu'ils sont tout peinards dans leur véhicule sur une voie bien lisse. Non seulement, ils ne connaissent pas de secousses mais aussi ils se rendent vite où ils veulent. Pendant ce temps-là, nous nous disputons avec les riverains pour nous frayer un passage. […] C'est pour cela que pour me rendre à Akpakpa, pour éviter au maximum les pavés, j'emprunte après Etoile rouge, la voie de Tokpa. Comme cela, je n'ai pas à emprunter une piste dite cyclable puisqu'il n'en existe pas. » (Aziz, 37 ans, usagers de la route, Cotonou, 12/3/2014,)*

Ces propos illustrent le malaise des usagers, quant à l'emprunt de la piste dite cyclable par la Police Nationale. Certains usagers trouvent arbitraire cette mesure. De ce fait, ils n'y voient, à travers cette mesure, que le dictat des plus forts sur les plus faibles. Les usagers de la route ne perçoivent pas le « *bien-fondé* » de cette mesure visant à réduire les conflits entre automobilistes et motocyclistes. D'ailleurs, certains estiment que le problème n'a fait qu'être déplacé. Ce ne serait, en réalité, pas pour réduire les accidents de la circulation routière. Cette

mesure aurait été prise juste pour se débarrasser des *"usagers gênants*[9]*"* de la chaussée. Selon ces derniers, cette mesure a été prise pour faciliter la libre circulation des plus nantis, et ce, à travers l'augmentation de la vitesse. Avant l'application de cette mesure « piste cyclable », les axes routiers « Carrefour Cica-Toyota –Carrefour arconville via carrefour Godomey, Etoile rouge – Carrefour zongo » faisaient aussi objet d'une circulation dans tous les couloirs par les usagers. D'après les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière (CNSR et Police), le conflit entre automobilistes et motocyclistes semble avoir été réduit au maximum sauf au niveau des carrefours. Pour ces derniers, c'est surtout le non-respect des couloirs de circulation qui crée une tension entre les véhicules ; tension qui finit par se transformer en conflit occasionnant de ce fait des accidents de la route. Si tel est le cas, l'on devrait enregistrer moins d'accidents routiers sur les axes ci-dessus mentionnés. Mais les observations [10] permettent d'affirmer qu'une partie des tensions n'a réellement qu'été déplacée. On constate que les motocyclistes entre eux sont victimes d'accidents. Peut-être, ce n'est plus la même gravité mais il y a tout de même accident et c'est d'ailleurs récurrent[11] ; ce qui suscite d'autres interrogations. Alors, quel était le niveau de conflit entre les différents usagers de la route pour susciter la prise d'une telle mesure ?

Afin de répondre à une telle question, il y a lieu de se référer aux statistiques officielles de la structure officielle (CNSR).

Tableau 5 : Evaluation de la situation conflictuelle entre les usagers de la route

| **Conflits** | **Accidents** | **Véhicules** | **Tués** | **Blessés graves** | **Blessés légers** |
|---|---|---|---|---|---|
| **PL seul** | 238 | 238 | 21 | 30 | 87 |
| **VL seul** | 296 | 296 | 44 | 175 | 265 |
| **2R seul** | 54 | 54 | 26 | 19 | 23 |
| **PL/PL** | 146 | 323 | 31 | 136 | 40 |
| **PL/VL** | 568 | 1230 | 62 | 89 | 135 |
| **PL/2R** | 306 | 646 | **128** | 170 | 94 |
| **PL/VBH** | 2 | 4 | 0 | 1 | 0 |
| **PL/Piéton** | 42 | 53 | 27 | 22 | 19 |

[9] C'est l'expression utilisée par deux des usagers de la route pour signifier leur indignation face à certaines mesures.

[10] Du lundi 13 octobre 2014 au Mercredi 22 octobre 2014 soit dix (10) jours, nous avions pu recenser (à l'aide des 15 étudiants sollicités) sur l'axe routier Carrefour Arconville, étoile rouge 127 accidents de la routes non constatés par les agents de police.

[11] Selon les statistiques du CNSR enregistrés à Cotonou, en 2012 sur 5989 accidents, les deux-roues sont impliqués dans 1554 accidents ; en 2013, sur 6081 accidents, les deux-roues sont impliqués dans 1814 accidents et en 2014, sur 6628 accidents, les deux-roues sont impliqués dans 1812 accidents (CNSR, 2012, 2013 et 2014).

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **VL/VL** | **1052** | **2316** | 36 | 147 | 222 |
| **VL/2R** | **1473** | **3068** | **163** | **843** | **887** |
| **VL/VBH** | 7 | 15 | 1 | 4 | 0 |
| **VL/Piéton** | 265 | 329 | **108** | 224 | 102 |
| **2R/2R** | 264 | 540 | 65 | 175 | 287 |
| **2R/VBH** | 10 | 20 | 0 | 1 | 10 |
| **2R/Piéton** | 80 | 89 | 40 | 52 | 60 |
| **VBH/VBH** | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| **VBH/Piéton** | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| **Autre** | 38 | 73 | 8 | 19 | 13 |

**Source : CNSR, 2010**

La lecture du tableau 6, permet de constater que les conflits entre les conducteurs de véhicules légers[12] (VL) et les véhicules à deux roues (2R) sont les plus importants. Ils sont à l'origine de 1473 accidents contre 1052 accidents dus aux conflits entre conducteurs de véhicules légers. C'est après cela que viennent les conflits entre les conducteurs de véhicules poids lourd (PL) et les conducteurs de véhicules légers qui provoquent 568 accidents. L'analyse du tableau permet d'affirmer que les conflits entre véhicules légers et les deux roues en dehors d'engendrer le plus d'accidents, occasionnent le plus de dommages : dommages matériels (3068 sont impliqués dans les accidents), dommages humains (843 blessés graves, 887 blessés légers et 163 tués). Ensuite, les conflits engendrés par les conducteurs de véhicules légers entre eux occasionnent également assez d'accidents (1052 accidents) et assez de blessés graves (147) et de blessés légers (222) mais moins de tués (36) en comparaison aux conflits entre 2R/Piéton (40), VL seul (44), PL/VL (63), 2R/2R (65), VL/Piéton (108), et enfin entre PL/2R (128). En définitive, les véhicules légers sont impliqués dans 3681 accidents, les deux roues dans 2178, les poids lourd dans 1302 accidents et les VBH dans 20 accidents. Après toute analyse de conflits d'accident, il ressort que les conducteurs de véhicules légers sont les plus en conflit avec les autres usagers de la route. Mais comment expliquer cette situation ? De façon globale, qu'est-ce qui peut être à la base de ces différents conflits ?

Le problème lié aux accidents n'est donc pas dû uniquement au non-respect du couloir de circulation. Il faut donc interroger non seulement la qualité des véhicules mais également la compétence des conducteurs de ces véhicules sans surtout oublier la responsabilité de chaque acteur. Au premier niveau d'analyse du tableau, on est tenté d'affirmer que les deux roues sont les usagers les plus impliqués dans les accidents de la circulation à Cotonou et à

[12] Véhicule léger : *« véhicule automobile à quatre roues dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) n'excède 3,5 tonnes »*

Abomey-Calavi. Mais, lorsque qu'on se réfère à la taille[13] de la population des deux roues, cette conclusion s'avère très peu plausible. Peut-être que c'est l'excès de vitesse qui occasionnerait la survenue des accidents en situation de non-respect du couloir de circulation.

### 3.1.2- La vitesse et l'insécurité routière

#### 3.1.2.1-L'excès de vitesse comme facteur d'insécurité routière

Les propos de Comlan (verbatim2) sont révélateurs de la perception qu'ont certains usagers de la route par rapport à la vitesse.

> *Verbatim 2 : «La route est glaagada comme ça et vous souhaitez que je roule comme une tortue? Koï gnan ! Laissez tomber. La vitesse ne tue personne. Si non pourquoi le constructeur aurait mis ce niveau de vitesse ? Cela dépend de la circulation, si la circulation est fluide, rien n'empêche donc d'accélérer mais si elle n'est pas fluide, on peut réduire la vitesse. Sans quoi, il n'y a rien de plus plaisant que de mettre les pleins gaz lorsqu'on est au volant. Il n'y a rien qui produit autant de plaisir que de filer ». ( Comlan, conducteur de taxi inter urbain.,36 ans, Cotonou, 13/11/2013)*

"La vitesse, là n'est pas le problème" semble affirmée la majorité des acteurs interrogés. Presque tous les conducteurs de véhicule dépassent systématiquement la limitation de vitesse sur l'axe Abomey-Calavi et Cotonou. Pour la plupart, une fois que le véhicule est en "*bon état*", il n'y a pas de problème à dépasser 50km/h[14] en agglomération à Cotonou ou à Abomey-Calavi. D'ailleurs, faudrait-il d'abord connaitre la règlementation en la matière. Si la règlementation, en la matière, était réellement appliquée dans ces deux villes du Bénin, neuf sur 10 conducteurs seraient toujours en infraction. Même ralentir aux intersections constitue un réel problème pour certains usagers de la route. Il ne faut donc pas situer l'excès de vitesse au niveau des seuls automobilistes. Lorsqu'on emprunte le tronçon Carrefour cicatoyota-Akassato via l'échangeur de Godomey, on constate que tous les conducteurs presque font de l'excès de vitesse. Les deux roux-motorisés ne sont pas du reste.

Les observations et entretiens de terrain permettent d'affirmer que la vitesse moyenne demeure largement au-dessus de la vitesse réglementaire dans les petites agglomérations, et les entrées et sorties d'agglomération. La particularité à Cotonou et Abomey-Calavi, c'est

[13] Il n'existe pas encore de statistiques officielles sur la taille parc roulant au Bénin. Mais les observations et différents entretiens de terrain ont permis d'affirmer que les deux roues sont bien plus nombreux que les autres usagers (véhicules).

[14] Inscription lue sur panneaux de signalisation indiquant la limitation de vitesse en agglomération sur l'axe Akassato (Abomey-Calavi) – Cotonou.

qu'en dépit de l'existence d'une réglementation en vigueur, de l'existence des panneaux de signalisation indiquant une limitant de vitesse à 50km/h, la tendance générale est celle de l'excès. Surtout aux heures où la circulation semble fluide. Lorsqu'on se réfère au tableau statistique qui indique l'évolution des accidents en fonction des heures (confère annexe 2), on est tenté d'affirmer que l'excès de vitesse en est pour quelque chose dans la survenance des accidents de la route. D'ailleurs, nombreux sont ces usagers de la route surtout dans le rang des motocyclistes qui ignorent l'existence d'une limitation de vitesse à Cotonou et Abomey-Calavi comme en témoignent les propos (verbatim3) d'un des enquêtés:

> *Verbatim 3 : « Je ne sais pas qu'il est interdit de dépasser 50km/h. quand la voie est bonne et libre, je roule très vite afin d'atteindre très vite ma destination. Il ne sert à rien de lambiner sur la route. […] Je ne connais pas le Code, mais au village, nous avons appris à rouler donc je connais au moins les règles de conduite. (Propos d'un jeune vulcanisateur, Abomey-Calavi, le 15 janvier 2014)*

On peut donc conclure que la plupart des conducteurs des deux roues ignorent l'existence de la limitation de vitesse en agglomération. Les panneaux de signalisations constituent un décor pour ceux-là. Conduisant par habitude, ceux-ci ne trouvent pas l'utilité de rouler lentement bien au contraire. Même ceux qui connaissent la limitation de vitesse ont une position mitigée par rapport à l'affirmation selon laquelle la vitesse est la cause des accidents routiers. Ils estiment que les accidents dépendent plus de la capacité de maîtrise du véhicule que de la vitesse elle-même. C'est en substance, ce qu'on peut retenir du verbatim 4 :

> *Verbatim 4 : « Ce n'est pas la vitesse qui provoque l'accident, c'est plutôt la non maitrise du volant. Si tu sais bien conduire et que tu as un véhicule au point, de Cotonou à Calavi, tu n'as pas besoin de 5mn. Si la voie est dégagée, si tu fais 7mn c'est toi-même qui veux. Je totalise aujourd'hui 12ans de conduite, et je ne conduis que des patrons toujours pressés mais je n'ai jamais fait d'accident. […]. Alors je suis mieux placé pour dire que c'est loin d'être la vitesse qui cause des accidents » (Alfred, 37 ans CVA, Cotonou, 11/4/2013).*

Ainsi, nombreux sont ces conducteurs qui tiennent les mêmes propos qu'Alfred. Cela confirme que l'excès de vitesse est une réalité patente et tangible à Cotonou et à Abomey-Calavi. Même s'ils prétendent que celle-ci n'est pas la cause principale des accidents de la route, ils ne sous-estiment pas ses effets dans la gravité des accidents routiers. La plupart de ces conducteurs affirment ne pas être victimes d'accidents, ce qui les amène à croire que

conduire est sans risque. Quelques rares conducteurs reconnaissent avoir été auteurs ou victimes d'accident de la circulation routière. Mais ils se déchargent toujours de la responsabilité de la survenance de l'accident comme l'affirme Arsène (verbatim5), un conducteur de véhicule administratif à Cotonou.

> *Verbatim 5 : « J'avais toujours pensé que l'accident n'arrive qu'aux autres, jusqu'au jour ou malheureusement j'en ai fait les frais. Ce jour-là, comme d'habitude, nous allions en mission dans le nord. C'était tôt le matin, il y a de cela déjà 3 ans comme ça, aux environs de 7h, 7h30 par-là [avec un peu d'hésitation et des gestes de la main droite]. Au niveau du "carrefour la mort" ou si vous voulez "carrefour la vie". Je roulais seulement à peine entre 90 et 100km/h. et je ne sais même de quel côté a quitté un zém qui voulait traverser la voie. Et s'est retrouvé face au pare-choc du véhicule qui l'a projeté par terre. »* (Arsène, 42 ans, CVA, Cotonou, 6/6/2013)

Ils sont nombreux à estimer que l'accident est dû à l'autre. Comme Arsène, 80 à 100km/h n'est pas encore un excès de vitesse. C'est plutôt, ne pas savoir conduire un véhicule que de rouler à une vitesse inférieure ou égale à 50km/h à Cotonou et à Abomey-Calavi. Pour avoir été auteur ou victime d'accident, certains parviennent à la conclusion qu'ils ne sont pas à l'abri d'un accident de même nature. C'est là, une des perceptions du risque d'accident liée à la vitesse qui peut conduire au respect de la limitation de vitesse. Mais, si pour certains usagers de la route, la vitesse produit du plaisir, elle permet de démontrer l'état de son véhicule (capacité, puissance du moteur, etc.), pour les conducteurs de taxis, l'excès de vitesse est en corrélation avec la recette journalière à engranger. C'est ce qu'affirme Jo (verbatim 6) un conducteur de taxi-interurbain.

> *Verbatim 6 : «Nous les conducteurs de taxi, faisons de l'excès de vitesse parce qu'il nous faut faire une bonne recette avant la nuit. Le propriétaire doit prendre sa part, et nous même devrions rentrer avec un certain bénéfice journalier. Le chargement sur les gares routières se fait en fonction de l'ordre d'arrivée. Nous faisons des tours. Si nous ne faisons pas de la vitesse, nous serions même pas en mesures de faire deux tours de voyage ». (Jo 48ans, CTV, Abomey-Calavi), 9/7/2013)*

C'est donc aux fins d'engranger suffisamment de recettes afin de payer au propriétaire son dû, que certains conducteurs de taxi qui évitent la conduite de nuit se trouvent contraints de faire de l'excès de vitesse. Quelles que soient les raisons qui poussent à l'excès de vitesse, est-il prudent de conclure à une corrélation systématique entre la vitesse et les accidents ?

### 3.1.2.2-Vitesse et accidents de la circulation routière.

Eu égard au paragraphe précédent, l'établissement d'une relation directe ou systématique entre vitesse élevée et taux d'accident supérieur ne relève pas d'une évidence. La littérature sur la vitesse, ne fait pas l'unanimité sur une telle conclusion. Mais une relation indirecte existe entre ces deux phénomènes. Cette relation fait intervenir non seulement le type de route empruntée mais également la qualité du matériel roulant sans oublier la capacité ou l'expérience du conducteur. D'après les agents de police du service constat du Commissariat central de Cotonou, 65% des accidents de la route seraient causés par l'excès de vitesse. De plus, pour les agents du ministère des transports (DGTT et CNSR), la vitesse constitue une cause d'accident en ce sens qu'elle provoque l'allongement de la distance d'arrêt du véhicule. Pouvoir immobiliser le véhicule avant l'obstacle est primordial dans la prévention de l'accident. La distance d'arrêt est fonction de la vitesse, moins on fait la vitesse moins longue est la distance d'arrêt. Par exemple s'il y a une bonne d'adhérence pneumatique, une voiture qui roule à 40km/h a une distance de freinage de 10m alors que celle qui roule à 120km/h à 90m comme distance de freinage. Ce qui veut signifier que la distance de freinage est proportionnelle à la vitesse. Or, l'adhérence pneumatique dépend non seulement de la qualité de la pneumatique et de celle de l'infrastructure routière mais également des conditions climatiques (par temps de pluies, adhésion pneumatique n'est pas assurée car la chaussé est glissante) ; le rétrécissement du champ visuel du conducteur, ce qui affecte certains réflexes et conduit rapidement à la fatigue ; augmente les risques de gravité de l'accident de la circulation routière.

Même s'ils ne sont pas d'avis que la vitesse constitue la première cause d'accident, tous les conducteurs interrogés s'accordent sur la violence des accidents dus à des excès de vitesse. Ils estiment que plus on roule à une vitesse trop élevée moins on a de chance de s'en sortir indemne en cas de collision.

> *Verbatim 7 : « Quand on roule à 80km/h et on fait un accident, on a plus de chance de s'en sortir sans blessures que si l'on est au-dessus. […] A partir de 120km/h, on a très peu de chance de s'en sortir sans séquelles. Mais ce n'est pas une raison pour rouler à 60km/h si on doit quitter Cotonou pour aller à Malanville. […] quand on est habitué à faire de longs trajets, dès qu'on est en ville, la vitesse devient un réflexe. Parfois, je me surprends en train de faire du 120km/h. mais vite, je réagi promptement pour revenir à moins de 100km/h car il y a assez de feux tricolores qui embêtent ». (Ali, 41ans, CVA, Cotonou, 23/10/13)*

Même conscients de la violence du choc résultant de la collision entre deux véhicules circulant à une vitesse trop élevée, les conducteurs ne trouvent pas de raisons utiles pour se voir contraindre à une quelconque limitation de vitesse. L'excès de vitesse résulte également de l'habitude chez les conducteurs qui font régulièrement les longs trajets. On est alors tenté de s'interroger sur la représentation qu'ils se font de la vitesse. Des différents entretiens de terrain, il ressort que la norme en matière de limitation est relativement appréciée par chaque conducteur. D'après les policiers et les agents du CNSR interrogés, l'inapplication de la réglementation est parfois due au manque de matériels adéquats (dans le cas présent, il s'agit des radars). Alors, sur quelle base dirait-on à un conducteur qu'il est en excès de vitesse, si des preuves tangibles, palpables et patentes n'existent pas en la matière.

> *Verbatim 8 : « Je venais à peine de monter sur le goudron, et nos amis du CNSR m'interpellent sous prétexte que j'étais en excès de vitesse. Je me suis poser la question de savoir sur quelle distance ai-je fait de l'excès de vitesse ? Ensuite, je leur ai demandé de quoi parlent-ils ? Un monsieur s'est approché de moi pour me dire que j'étais en excès de vitesse. Mais, je lui ai dit d'aller bien regarder son radar. Je n'ai pas fait du bruit mais je lui ai demandé d'apporter la preuve de ce qu'il affirmait. C'est en ce moment-là qu'un autre s'est rapproché de nous. Après m'avoir écouté m'expliquer, il m'a présenté leurs excuses et m'a demandé de partir. […] le contrôle se passait à Abomey-Calavi, peu après le carrefour arconville, juste à la fin du camp militaire en allant vers Akassato, en face du supermarché du pont dans les environs de 9h. […] j'avais quitté l'hôpital de zone et me rendait à Sékou. » (Alphonse, 44 ans, Abomey-Calavi, le 17 février 2014)*

Ceci témoigne du laisser-aller dont font preuve certains agents qui confortent les usagers dans leurs pratiques de la vitesse. Si le tableau de bord de l'usager indique 40km/h ou moins de 50km/h et que l'agent lui dit qu'il est en excès de vitesse, il y a un problème. Soit, c'est l'instrument de mesure qui est défectueux, soit c'est le tableau de bord qui est défectueux ou que l'une des partie n'est pas sincère. Ou que l'agent voulait d'une manière ou d'une autre soutirer injustement de l'argent au conducteur.

Que l'excès de vitesse soit reconnu ou nié par les conducteurs en situation de contrôle routier, les conséquences de la vitesse sont évidentes pour tous. Les conséquences de cet excès de vitesse pour les deux roues motorisées sont davantage plus graves à cause de la vulnérabilité due à leur moyen de déplacement. Lorsqu'ils entrent en collision avec un autre véhicule, ils reçoivent plus de chocs quelles que soient les circonstances. C'est pourtant eux qui

choisissent de conduire sans porter leur casque ou qu'ils le portent de manière non réglementaire [15] . Certes, le casque ne leur évite pas les accidents mais il réduit les traumatismes suite à la survenue de l'accident. On peut donc conclure que si la vitesse est fonction de plusieurs variables, ses conséquences requièrent l'accord de tous les acteurs ayant la route en partage. Si tous les acteurs sont tombés d'accord sur les conséquences de la vitesse qu'est-ce qui peut donc expliquer que l'excès de vitesse tende à devenir la norme sur les axes routiers de Cotonou et Abomey-Calavi ?

#### 3.1.2.3- La vitesse : entre erreurs de perceptions et violation consciente du Code de la Route

La vitesse est une réalité complexe à étudier, car non seulement elle dépend de l'état psychologique du conducteur, mais aussi et surtout de certains facteurs extérieurs à lui. On peut donc citer : l'état de la route, l'état du véhicule, l'environnement de conduite. En désagrégeant ces facteurs, on peut retenir que la vitesse dépend en grande partie de la puissance du véhicule, du confort qu'il offre, du flux de la circulation, des comportements des autres conducteurs, de l'environnement routier en général, de la perception de la sécurité, des motivations du déplacement, des caractéristiques personnelles, et dans une certaine mesure des limitations de vitesse (Noguchi, 1990). En dehors de ces facteurs, Charbit (1997) estime que d'autres facteurs tels que la visibilité, la complexité de la route, l'adaptation perceptuelle à une certaine vitesse, la connaissance de la route, la présence de la police, le comportement des passagers, les réserves d'essence, les bruits et les vibrations, la résistance de la pédale d'accélérateur, et enfin les panneaux peuvent être pris en compte. Et à Jorgensen (1993) de compléter que les caractéristiques personnelles qui peuvent avoir un impact sur la vitesse sont entre autre l'âge, l'expérience de conduite, l'attitude par rapport aux gains du temps de déplacement et la perception de la réglementation et des sanctions.

Interrogés, certains conducteurs estiment qu'ils ne violent pas la limitation de vitesse. Ils affirment le faire par inadvertance mais non par désir de violer la limitation. Par contre d'autres affirment que c'est parce qu'ils ne connaissent pas l'existence de la limitation de vitesse sur l'axe d'étude.

[15] Certains conducteurs des deux roues portent soit le casque en le renversant c'est-à-dire qu'ils mettent la partie qui devrait rester à l'avant, derrière pour les casques qui n'ont pas de protège mentons. D'autres mettent le casque sur la tête juste pour avoir le casque sur la tête. D'ailleurs, certains motocyclistes portent même des casques destinés aux chantiers de construction. Bref, c'est un fourre-tout.

Par ailleurs, il y a une catégorie de conducteurs qui estiment qu'ils dépassent la vitesse autorisée en agglomération parce que celle-ci est trop basse pour la qualité de l'infrastructure routière sur laquelle ils circulent.

Parmi ces conducteurs, il y en a et c'est le taux le plus important (surtout au sein des conducteurs des deux roues motorisées) qui dépassent la limitation de vitesse par imitation ou par effet de masse. Les raisons ou les motifs des dépassements de la limitation de vitesse sont multiples et variés. Il importe donc de catégoriser ces derniers en fonction des raisons avancées à travers le tableau ci-dessous.

Tableau 6: Raisons du non-respect de la limitation de vitesse

| Catégorie de conducteurs | Raisons évoquées | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Inadvertance | L'infrastructure routière s'y prête (de qualité) | Effet de masse (je fais comme les autres) | Ignorance | Autres (pressés, la voie est libre, etc.) |
| Conducteur de véhicule personnel (CVP) | 7 | 3 | 2 | 0 | 3 |
| Conducteur de Taxi ville (CTV) | 5 | | 5 | 8 | 6 |
| Conducteurs de véhicule administratif (CVA) | 4 | 7 | 0 | 0 | 8 |
| Conducteur de gros porteur (CGP) | 7 | 0 | 0 | 2 | 8 |
| Conducteurs de taxi moto (CTM) | | 2 | 24 | 10 | 1 |
| Conducteurs de moto | 11 | 9 | 19 | 9 | |
| TOTAL | 34 | 21 | 50 | 29 | 26 |

Sources : réalisé à partir des données de terrain (2012-2014)

Au-delà de ces statistiques, il faut retenir que les propos des acteurs sont plus à même de révéler ce qu'ils vivent. C'est en cela que les verbatims qui résument le mieux l'avis de la grande majorité des personnes interrogées sont souvent utilisés pour illustrés les arguments avancés. Parlant de la vitesse comme non-respect des prescriptions du code de la route, les propos suivants sont évocateurs des logiques qui sous-tendent ce genre de comportement.

> *Verbatim 9 : « Si tout le monde file, et mon véhicule est en bon état, pourquoi vais-je rester à la traine ? Je ne peux m'expliquer une telle attitude. A Cotonou, celui qui tente de respecter le Code de la Route, c'est lui qui est souvent taxé de mauvais chauffeur. Et si tu forces pour respecter le Code, tu feras toujours des accidents. On ne respecte rien. Même les autorités, elles-mêmes ne respectent rien. Ce sont surtout les plaques bleus-là*

*qui file beaucoup. Les taxis qui font également Lomé/Porto-Novo, et comme personne ne dit rien. On ne sait même pas s'il y a une vitesse à ne pas dépasser. C'est vrai dans le Code de la Route, il y a des vitesses qu'on ne doit pas dépasser en ville. Mais, mèdaho, nous avons un code Béninois. Et c'est surtout celui-là qu'il faut respecter si tu ne veux pas de problème ». (Gérard, 47ans, CVP, Cotonou, 17/10/13)*

Il apparaît qu'à Cotonou, les conducteurs ont leurs logiques et il serait difficile de les en sortir. La plupart des enquêtés affirment que Cotonou[16] dispose d'un Code de la Route particulier. Et que c'est ce Code là qu'il faut respecter pour éviter les accidents de la circulation routière à Cotonou ou à Abomey-Calavi. Les usagers de la route estiment qu'il est normal de dépasser les limitations de vitesse. Pour ces derniers, ce sont les autorités politico-administratives qui devraient servir d'exemple en matière de respect de la règlementation routière. Force est de constater que ces autorités montrent plutôt l'exemple du contraire. Les usagers de la route estiment que l'usage abusif des gyrophares en est une preuve. Selon ces usagers, certaines autorités se font plus remarquer leurs gyrophares dans la circulation. Parfois, ce sont les chauffeurs tous seuls à bord qui mettent les gyrophares en marche afin que les autres usagers leur cèdent le passage. La plupart des usagers de la route interrogés, affirment que les véhicules officiels ne respectent presque jamais la limitation de vitesse en agglomération, qu'ils soient en mission ou pas, en convoi ou pas. Le non-respect de la limitation de vitesse serait la règle au niveau des conducteurs de véhicules administratifs (CVA). Les autres conducteurs imitent ces exemples de comportements routiers.

Il y a donc lieu de s'interroger sur le sens donné à l'éducation routière. La question revient à savoir qui éduque qui, et qui est le modèle auquel il faudra s'identifier. Il se pose alors l'épineux problème de repère en matière de limitation de vitesse. Encore que certains panneaux de signalisations routières ont été détruits à partir des accidents de la route et n'ont pas été remplacés. A ce niveau-là, c'est une autre interrogation que cela suscite : comment se fait la gestion de la sécurité routière ? Préoccupations qui seront abordées dans les prochains chapitres.

Etant entendu qu'aucune liaison directe n'a pu de façon systématique être établie de manière irréfutable entre l'excès de vitesse et le taux d'accident, il va de soi que rigueur ne soit pas tenue au non-respect de la limitation de vitesse. On peut donc conclure que la vitesse n'est pas

[16] Et qui dit Cotonou dit Abomey-Calavi car les frontières n'existent pas entre ces deux villes en termes de comportements routiers. Du coup pour ces enquêtés,

due aux erreurs de perception mais plutôt à une violation consciente de la réglementation routière. Il y a lieu d'apporter quelques nuances.

Avant d'approfondir cette affirmation selon laquelle l'excès de vitesse relèverait d'une violation consciente, il faut préciser que la limitation de vitesse est tout de même respectée par certains individus. Il importe de souligner qu'on ne saurait violer ce que l'on ne connait pas. Combien de conducteurs connaissent la limitation de vitesse pour ne pas dire le Code de la Route en général ? De toute façon, les automobilistes interrogés connaissent pour la majorité les signalisations routières qu'ils rencontrent au quotidien. Mais pourquoi ne respectent-ils donc pas ladite limitation ?

Ces trois composantes peuvent être simplifiées de manière à ressortir de la première et de la dernière, les perceptions du conducteur par rapport aux risques liés à l'excès de vitesse ; et dans la deuxième composante, apprécier l'excès de vitesse comme une attitude déviante. Une fois encore un rappel s'impose. Il s'agit de la vitesse et de l'état du véhicule. Mais ici, il faut noter que nombreux sont ces véhicules dont les compteurs kilométriques sont hors d'usage. Alors comment les conducteurs de ces véhicules-là[17] sauront qu'ils sont en excès de vitesse ?

#### 3.1.2.4- Excès de vitesse : résultat d'une perception biaisée du risque

Nombreux sont ces conducteurs qui estiment que quelle que soit la vitesse à laquelle ils roulent, ils ont le contrôle total et absolu de leur véhicule. Ils pensent que dans l'activité de conduite, ils ne peuvent être auteurs d'accidents. Ils ne peuvent qu'en être des victimes.

> *Verbatim 10 : « et ce n'est sûr qu'un jour je sois auteur d'un accident de circulation. […]. A moins que quelqu'un vienne me cogner. Quelle que soit la vitesse à laquelle je roule, c'est quand même moi qui suis au volant. Là c'est différent. Si tu es au volant, tu dois faire beaucoup attention. D'ailleurs quand on roule lentement, on est trop distrait. Mais quand on file, on est sur le qui-vive. On est comme un chasseur qui guette un gibier. On fait trop attention. […]. Conduire, ce n'est pas rouler comme une femme, c'est aller vite et sain et sauf là où on doit aller » (Alfred, 37 ans CVA, Cotonou, 14/1/2014)*

Il faut reconnaitre dans ces propos d'Alfred, l'attitude des jeunes. Car la vitesse pour Assailly (2001a) est caractéristique des jeunes. La plupart des jeunes interrogés estiment qu'il n'existe

[17] Très rares sont ces taxis, ces zemijan dont les compteurs kilométriques fonctionnent. Même certains véhicules particuliers en sont dans le cas.

aucun risque à faire de l'excès de vitesse. Ainsi, dès qu'ils se trouvent dans l'activité de conduite, ils supposent que tout leur est permis. Ce comportement s'explique par le fait qu'ils estiment avoir le contrôle absolu de leur véhicule et donc de la possibilité d'éviter des accidents de la circulation routière.

La plupart des conducteurs interrogés reconnaissent faire de l'excès de vitesse. Et ce parce qu'ils sont toujours pressés. Sur l'axe carrefour *cicatoyota*-carrefour *arconville*, avec le désengorgement de la chaussée, presque qu'aucun véhicule ne roule à une vitesse inférieure ou égale à 50km/h. Les motocyclistes étant contraints à emprunter le trafic local, la chaussée s'est libérée pour les automobilistes. La limitation de vitesse n'a plus aucun sens pour eux. Les quelques rares qui conduisent lentement par moment le font parce qu'ils ont assez de temps pour effectuer leur déplacement. Par contre d'autres le font pour des raisons de sécurité. Car ne dit-on pas souvent que "*qui va lentement va surement* "? La traversée d'Abomey-Calavi (RNIE 2) constitue une *voie expresse* donc pour certains agents du CNSR, il importe de revoir la limitation de vitesse à la hausse. Afin de permettre une meilleure fluidité de la circulation sur cet axe routier, il faut passer de 50km/h à au moins 70km/h. ce qui vient relancer la question de la coordination des actions de prévention routière au Bénin.

La vitesse n'étant pas le seul facteur explicatif des accidents de circulation à Cotonou et Abomey-Calavi, la conduite sous l'effet de l'alcool a été également évoquée par les acteurs institutionnels.

### 3.1.3- L'alcool et l'accident de la route

#### 3.1.3.1- La conduite en état d'ivresse : un problème de sécurité routière

Une bouteille de bière, un petit verre de *"sodabi*[18]*",* une calebasse de "*tchoucoutou*[19]", ce n'est pas encore un problème d'ivresse. Tous les organismes n'ont pas les mêmes seuils de tolérance, ni les mêmes taux d'acceptabilité d'alcool. Là où un verre de "*béninoise*" met un individu en état d'ivresse, c'est là également qu'un autre peut boire trois (3) à quatre (4) bouteilles sans rien sentir. Toujours est-il qu'il y a un taux d'alcool autorisé dans le sang. S'il est vrai que certains pays ont réglementé ce taux, au Bénin, c'est le Code Rousseau de la Route qui constitue la référence en la matière.

[18] Boisson locale faite à base de vin de palme. Surtout produite au sud et au centre du pays.
[19] Boisson locale faite à partir du sorgho. Elle est surtout produite au nord et au centre du pays.

On a longtemps lié la conduite en état d'ivresse à la variable sexe. Ainsi, les hommes ont souvent été considérés comme usagers les plus concernés par la conduite en état d'ivresse. Conclure à une conduite en état d'ivresse est déjà trop dire, c'est peut être raisonnable de parler d'un taux d'alcoolémie supérieur à la normale. Ce n'est pas parce que le taux d'alcoolémie est supérieur à la normale que l'individu est forcément ivre. Les femmes sont autant concernées que les hommes. Certes, elles sont peu nombreuses à consommer de l'alcool lorsqu'elles savent qu'elles doivent conduire. C'est en effet, l'exception qui confirme la règle. Comme en témoignent les propos d'augustine (verbatim11) rencontrée et interrogée sur l'esplanade du stade de l'amitié de Kouhounou :

> *Verbatim 11 : «(...) Les hommes ne sont qu'en même pas les maîtres du monde. Aujourd'hui nous avons accès à la voiture. Nous allons aux manifestations (cérémonies de baptême, de mariage, etc.). Nous ne disposons pas toujours de chauffeurs encore que ceux-là parfois sont des espions pour nos maris. Nous conduisons nous mêmes… La preuve est que je suis au stade actuellement entrain de prendre ma bière avec mes copines. On doit se faire ce plaisir par moment, n'est-ce pas ? Mais, si je fini, je prends mon véhicule et je rentre chez moi retrouver ma famille. (...). Si je laisse mon cas, Agnès est une mère célibataire. Qui va la conduire pour l'amener à ses rendez-vous galants ? (...) Si, elle y va donc, elle ne devrait pas prendre de la bière, du wisky ? Parce qu'elle est au volant ? (...), Avant, c'est parce que les femmes n'avaient pas de voiture à elles. Aujourd'hui, chaque femme désire conduire son propre véhicule. Ce n'est pas parce qu'on a de voiture qu'on va se priver certains plaisirs avec les amies. » (Augustine, 32 ans, Cotonou, 12/09/2015)*

Certaines femmes prétendent consommer de l'alcool juste par plaisir. Elles affirment que la consommation d'alcool n'est pas l'apanage des hommes. L'alcool n'est donc pas un interdit pour les femmes. La variable sexe n'est donc pas adéquate dans l'analyse de la consommation de l'alcool avant la conduite. D'ailleurs, certains usagers de la route affirment que les femmes consomment de l'alcool avant de conduire dans certaines situations telles qu'évoquées par Francis (verbatim12) interrogé également sur l'esplanade du stade de l'amitié de Kouhounou.

> *Verbatim 12 : « Aujourd'hui, il suffit d'aller dans les auto-écoles, et tu comprendras qu'il y a plus de femmes qui apprennent à conduire. Quand tu entres dans la circulation à Cotonou, tu les vois nombreuses au volant. Vas à la plage, c'est elles qui te sifflent trois à quatre bouteilles de bières. D'ailleurs, c'est rare de les voir saoul. Quand elles sont au volant, il n'y a rien à signaler. (...). Vas, dans les maquis et restaurants, surtout les week end, elles sont nombreuses à sortir, à aller chez une copine, chez les*

*parents, etc. (…). Aujourd'hui, c'est que chaque femme qui, a les moyens, a sa voiture. La tendance, c'est que nos femmes et nous buvons tous. (…) les femmes qui boivent et que je connais, pour la plupart dominent l'alcool. (Francis, 37 ans, Cotonou, 12/09/2015)*

La variable sexe, n'est plus pertinente pour une explication liée à l'implication des usagers de la route dans les accidents en fonction de la consommation d'alcool dans le cas présent. Il devient, donc, difficile d'associer systématiquement la conduite en état d'ivresse à des comportements délibérément déviants de la part d'une minorité de conducteurs. Parfois, ce n'est pas, par désir, que l'individu consomme un verre de trop. Ils sont nombreux ces conducteurs interrogés qui boivent un verre de trop lors des festivités sans bien sûr le vouloir. De plus, la réaction de l'alcool dans l'organisme n'est pas souvent systématique. Ce qui justifie qu'il leur soit souvent difficile de contrôler leur consommation d'alcool. Quelle est l'étendue du problème de conduite sous l'effet de l'alcool ?

#### 3.1.3.2- L'étendue de la situation à Cotonou et Abomey-Calavi

Pour situer l'étendue du problème, il faut d'abord se poser la question de savoir combien de conducteurs ont déjà été arrêté en situation de conduite en état d'ivresse ?

La question ne peut trouver une réponse adéquate car c'est seulement dans le cas où ces conducteurs ont été auteurs d'un accident de la circulation routière qu'ils sont interpelés par la Police. En dehors de ce cas, c'est lorsque le CNSR, lors de ses sorties inopinées de contrôle interpelle des conducteurs en situation de conduite avec un taux supérieur à la norme. Mais, combien de fois lesdites sorties sont organisées ? La fréquence de ces sorties est si insignifiante qu'on est tenté de dire qu'il n'en existe même pas. Il importe de souligner que ces sorties sont organisées sur des axes différents au moins une fois l'an. Les conducteurs ayant été arrêtés et sanctionnés pour conduite en état d'ivresse durant ces contrôles ne représentent que la partie émergée de l'iceberg ; ce qui rend très difficile l'évaluation de la partie immergée (Riley, 1985) parce que seule la déclaration des conducteurs sur leurs habitudes de consommation d'alcool et de conduite est connue. Plus de la moitié des conducteurs interrogés ont déclaré avoir pris au moins une bouteille de bière avant de se mettre au volant durant la période des enquêtes de terrain. Il n'est pas judicieux de faire précision en fonction des variables âge et sexe car les conducteurs de sexe confondu et tout âge estiment que les week end sont les moments propices à la consommation d'alcool à cause

des cérémonies ou évènements organisés par ci et par là. La conduite dans un état de consommation d'alcool au-delà de norme, est la règle et la conduite sans prise d'alcool est l'exception dans ces deux communes en particulier. Il est donc quasi impossible d'avancer des statistiques des cas de conduite en état d'ivresse. La vente d'alcool constitue de plus en plus une activité qui prospère au Bénin surtout à Abomey-Calavi et Cotonou. Les observations de terrain permettent d'affirmer qu'une bonne partie des conducteurs se livre à la consommation d'alcool. On constate une prolifération des débits d'alcool, de même une très grande fréquentation de ces lieux de vente d'alcool par des conducteurs de tout âge et sans distinction de sexe. Mais qu'est-ce qui poussent les conducteurs à prendre de l'alcool tout en sachant qu'ils doivent conduire ?

### 3.1.3.3- Les motivations ou raisons de la conduite après consommation d'alcool

La décision de conduire après avoir consommé de l'alcool dépend souvent de chaque individu. Mais cette situation dépend également de l'environnement social dans lequel se trouve l'individu qui pose l'acte. Outre l'environnement social de l'individu, on peut retrouver également certains traits de caractère spécifique à lui et le contexte de prise de l'alcool. Cette situation serait déterminée par :

- perception du niveau d'ébriété, pressions issues de l'environnement, possibilités de solutions de transport alternatives.

La perception du niveau d'ébriété

Il est fondamentalement difficile au conducteur de déterminer son niveau d'acceptation d'alcool. C'est dire entre autre qu'il est particulièrement difficile à tout conducteur de connaître le nombre de verre après lequel, il risque d'être ivre s'il prend une autre goutte d'alcool en plus. Les troubles de comportement résultant de la consommation d'alcool varient en fonction des caractéristiques physiques du conducteur, du type de boisson consommé, du délai écoulé entre la consommation et la conduite, de l'ingestion de nourriture, de l'habitude de consommation d'alcool.

Ils sont nombreux ces conducteurs qui estiment que l'alcool et la conduite ne sont pas incompatibles. Au contraire, « c'est après avoir bien consommé de l'alcool qu'on devient plus éveiller, plus prudent au volant » affirment-ils. La grande majorité des conducteurs interrogés ne pensent pas que la consommation d'alcool constitue un problème de conduite. Mais c'est l'exagération dans la consommation qui constitue un problème. De plus, ils ne trouvent pas un

problème à consommer plus d'une bouteille de bière par exemple. Ceci dépendrait de l'organisme de chacun. Alors que le taux d'alcool contenu dans une bouteille de *« Béninoise »* par exemple avoisine 4,4% d'alcool. Si un conducteur en prend plus d'une bouteille, quel taux d'alcoolémie aurait-il ? Il est donc quasiment difficile aux conducteurs d'évaluer leur taux d'alcoolémie à moins d'utiliser un alcootest. Et comme aucun conducteur n'est prêt à s'acheter un alcootest, il est donc clair qu'en dehors des rares contrôles du CNSR ou de la police en cas d'accident au cours desquels ils déterminent les taux d'alcoolémie des conducteurs, il est quasiment impossible d'évaluer le taux d'alcoolémie des conducteurs au Bénin.

La plupart des conducteurs jugent leur capacité à conduire en fonction de la façon dont ils se sentent et non en fonction de la quantité d'alcool absorbée. On peut alors conclure qu'ils font appel à la notion de tolérance individuelle à l'alcool. Ce faisant, certaines personnes pourraient consommer davantage d'alcool sans que leur comportement n'en soit affecté. C'est ce qu'on peut retenir des propos de Pierre (verbatim 13).

> *Verbatim 13 : « C'est quand, je bois au moins trois bouteille de Béninoise, que je vois clair au volant. Je deviens très lucide. […] d'ailleurs, personne ne peut savoir que j'ai déjà pris au moins trois bouteilles de bière. Quand on boit, on devient trop prudent car il faut éviter de conduire de façon bizarre sur la route. En fait, parfois quand on ne bois pas, on ne se sent pas trop bien au volant ». (Pierre, 34ans, conducteur de taxi inter urbain. Abomey-Calavi, 13/11/2013)*

Il ressort de ces propos que la notion de tolérance individuelle constitue un des problèmes essentiels dans la difficulté d'appréciation de ses propres limites. Car les effets de l'alcool ne sont pas toujours aisément perceptibles, et peuvent se combiner ou être attribués à d'autres origines comme la fatigue... qui ne constituent pas une infraction.

Nombreux sont ces jeunes qui ont une connaissance limitée par rapport à l'alcool et à ses effets en termes de comportement en général et de conduite en particulier. Sur cet aspect de la question, il faut signifier qu'ils sont également nombreux ces conducteurs qui estiment que boire une tasse de café, "*red bulle*, *rox, xxl"*[20], prendre l'air ou prendre une douche froide suppriment les effets négatifs de l'alcool. Ils s'adonnent à la consommation illimitée d'alcool. Or cette absence de connaissances favorise les comportements dangereux. Il

[20] Ce sont des noms de certaines boissons énergisantes existant sur le marché béninois.

s'avère donc indispensable de cerner le problème dans toutes ses dimensions avant d'envisager des contre-mesures. De plus, nombreux sont ces conducteurs qui ne connaissent pas les limites légales de consommation d'alcool, que ce soit en termes absolus, ou en équivalence par rapport au nombre et au type de boissons consommées.

Il est donc possible que la réduction du seuil d'alcoolémie autorisée n'ait aucun impact significatif sur les comportements de ces individus. Si le contrôle du taux d'alcoolémie se faisait régulièrement en dehors des contrôles occasionnels du CNSR ou de la police, on pourrait parvenir à une prise de conscience des conducteurs. Mais ceci nécessite d'énormes moyens matériels, financiers et surtout une détermination politique affichée. Néanmoins, il faut souligner qu'un conducteur dont l'alcoolémie est inférieure à la limite pourrait être incité à consommer davantage. Il faudrait également, à travers diverses sensibilisations, rappeler aux conducteurs les manifestations physiques d'un début d'ébriété. Même si les conducteurs savaient que la conduite en état d'ébriété constitue une infraction, vont-ils accepter de retarder leur déplacement, de demander à quelqu'un d'autre de les conduire ou de prendre un taxi : rien n'est sûr. Tout dépend donc de la perception qu'ils ont de leur état d'ébriété manifeste.

L'environnement social et la conduite en état d'ivresse.

Les conducteurs qui estiment qu'il n'est pas du tout dangereux de conduire en état d'ivresse sont nombreux. La grande majorité des conducteurs interrogés pensent que ce n'est pas un problème que de conduire sous l'effet de l'alcool. Ils estiment que cela dépend de l'organisme de chacun. C'est peut-être pour cette raison que les accidents des week end paraissent être les plus nombreux et surtout les plus violents à Cotonou et Abomey-Calavi. Il n'existe en réalité pas un seul week end où il n'y a pas des cérémonies d'inhumation, des cérémonies de mariage, de baptême, etc. des manifestations au cours desquelles l'alcool s'érige en denrée principale dans ces deux localités ou des localités environnantes. Loin de ces cérémonies, il y a également les boites de nuits qui sont fréquentées surtout les vendredis et les samedis soirs. Outre ces constats, l'inexistence de sanction explique également cette conduite sous l'effet de l'alcool. Si les contrôles réguliers et permanents n'existent point, alors comment la sanction peut-elle accompagner ? Certains automobilistes ont affirmé être conscients que la conduite sous l'effet de l'alcool est une infraction. Ils ont également affirmé que la sanction, systématique encourue, est le retrait de leur permis de conduire. Par contre très peu de

motocyclistes le savent, car, ils sont très peu nombreux à avoir le permis de conduire. D'ailleurs, aucun des motocyclistes interrogés ne possède le permis de conduire de la catégorie d'engin qu'il roule (A1, A2 ou A3). La plupart des motocyclistes ne connaissent pas le Code de la Route.

#### 3.1.3.4- Les conséquences d'une conduite sous l'effet de l'alcool

La conduite sous l'effet de l'alcool a deux conséquences directes sur l'activité de conduite. Non seulement l'alcool contribue à la survenance de l'accident mais il aggrave la sévérité des blessures, provoquant souvent même des complications médicales.

En l'absence des statistiques fiables, on se réfère aux discours des acteurs interrogés. Outre, les discours, les observations de terrains permettent de souligner que la consommation d'alcool au Bénin est une réalité. Tous les jours de la semaine, les restaurants et buvettes ne manquent pas de clients. La réalité est telle que dans tous les coins de rue dans Abomey-Calavi et Cotonou, s'érigent au quotidien des buvettes. La plupart des conducteurs interrogés, affirment que la conduite sous l'effet de l'alcool n'est pas la cause des accidents. Par contre les autres usagers de la route estiment que la conduite sous l'effet de l'alcool est une des causes humaines immédiates des accidents de la route à Cotonou et à Abomey-Calavi. Certains usagers affirment que le conducteur peut être auteur d'un accident sans être lui-même en être une victime. C'est dire qu'il peut engendrer un accident sans être touché. Comme c'est souvent le cas de nombreux motocyclistes qui de par leur conduite créent des accidents et ne se rendent même pas compte que c'est bien eux les auteurs de l'accident. Selon ces usagers de la route, les accidents qui se produisent les week end sont les plus meurtriers étant donné que les causes premières de ces accidents sont la conduite sous l'effet de l'alcool associée à l'excès de vitesse. La conduite sous l'effet de l'alcool met le conducteur en danger ainsi que les autres usagers de la route. L'alcool est un facteur très important dans la survenance des accidents du fait des multiples effets qu'il produit sur le conducteur. Selon les agents du CNSR, de la DGTT et de la police, l'alcool est un facteur d'accident en ce sens qu'il a des effets sur le conducteur. Les effets de l'alcool sur conducteur sont entre autre :

- la modification de la perception du relief, de la profondeur et des distances ;
- l'allongement du temps de réaction dont la durée moyenne chez le conducteur lucide est d'environ une seconde. Ce qui entraine une augmentation de la distance d'arrêt. Alors

que la maîtrise de cette distance est capitale dans la prévention des accidents et par voie de conséquence leur gravité ;

- le rétrécissement du champ visuel du conducteur. Or normalement ce champ visuel se rétrécit avec l'allure. On a une baisse du champ visuel qui atteint 30% à une vitesse de 130km/h pendant qu'à 40km/h, il est de 100% ;
- l'accroissement de la sensibilité à l'éblouissement rendant la conduite nocturne très dangereuse ;
- la diminution de la capacité à évaluer les risques ;
- la propension à transgresser les interdits

Ainsi, lorsque que la conduite sous l'emprise de l'alcool est associée à l'excès de vitesse, la survenance d'un accident de la route ne relève plus des probabilités mais plutôt des évidences. Il faut préciser que cette certitude ne se réalise que quand le taux d'alcool dans le sang est trop élevé. Même si certains conducteurs estiment que c'est quand ils sont ivres qu'ils deviennent très prudents, il s'avère indispensable de s'interroger sur le taux d'alcool dans le sang auquel ils pensent être ivres ? Autrement dit quel est leur seuil d'alcoolémie tolérée étant donné que chaque organisme humain est unique ? En dehors de la vitesse et de l'alcool, la conduite sous l'effet de la fatigue s'est invitée dans les facteurs d'accidents,

### 3.1.4- L'hypovigilance et l'accident de la route

#### 3.1.4.1- L'hypovigilance comme cause des accidents de la circulation routière à Cotonou et Abomey-Calavi

Nombreux sont ces conducteurs qui conduisent bien qu'étant épuisés, éreintés, exténués et fatigués. Alors que la fatigue entraine souvent l'hypovigilance voir même l'inattention. Tous les sens humains baissent d'aptitude et de tonicité sous l'effet de la fatigue. Ainsi, l'hypovigilance et l'inattention sont souvent considérées comme facteurs majeurs de la survenue des accidents de la circulation routière. Le contexte économique Béninois est également favorable à une telle conduite sous l'effet de la fatigue. Nombreux sont ces conducteurs, surtout de taxi, qui se lèvent très tôt et se couchent très tard.

> *Verbatim 14 : « Déjà à quatre heures du matin, je suis déjà en éveille, je travaille toute la journée sans répit jusqu'à 21h s'il n'y a plus de clients. Dès que je rentre chez moi à*

*la maison, à peine je mange que je me couche et m'endors. […] tout cela parce que le propriétaire du véhicule doit prendre sa part de la recette journalière. Quel que soit ce qui s'est passé dans la journée, les propriétaires n'entendent pas qu'on rate de leur payer ce qui leur ai dû. Si par malheur, un conducteur ne rend pas compte au propriétaire, c'est que dès l'instant là, il sait qu'il doit aller chercher un autre véhicule pour conduire. Il est vrai qu'il existe des propriétaires compréhensibles. Mais ces derniers sont très peu nombreux. Donc pour éviter tout problème et garder son job, on est obligé de se réveiller le premier et parfois se coucher le dernier. Certes, on est toujours fatigué mais on n'a pas le choix. Voilà que tu n'as pas ton propre véhicule. Et c'est le métier que tu connais et tu ne peux pas voler. Il vaut mieux faire souffrir le corps pour subvenir aux besoins de sa famille ». (Dossou, 45ans, CT Abomey-Calavi, 12/05/2013)*

Les conditions de vie des béninois favorisent souvent la conduite sous l'effet de la fatigue. Les conducteurs, souvent à la quête de leur pitance quotidienne sont obligés d'exploiter leur organisme jusqu'à son extrême limite.

#### 3.1.4.2- Les accidents de la circulation routière et l'hypovigilance

L'accroissement du parc automobile et motocycliste, l'amélioration des infrastructures routières, sont des facteurs qui poussent les usagers de la route à entreprendre des longs trajets. Or la multiplication des longs trajets ou des trajets de longue durée sont en partie à l'origine des accidents dus à la fatigue ou à la perte de vigilance (Charbit, 1997). La plupart des conducteurs de taxis sont concernées par cette entreprise de longs trajets ou des trajets de longue durée. Toujours à la recherche de la pitance quotidienne, ils effectuent sans repos des distances incroyablement longues entre Cotonou et Abomey-Calavi. Il y en a qui font le tour Cotonou –Akassato (Abomey-Calavi) au moins une vingtaine de fois avant la nuit.

*Verbatim 15 : « Parfois, nous faisons plus de 15 tours entre Cotonou et Calavi sans le savoir. Surtout quand, il y a assez de clients. Les seuls moments où on se rend compte c'est quand le corps commence par céder sous le poids de la fatigue. Les directions empruntées varient selon les destinations des clients. Nous faisons les axes Etoile-Akassato, Akassato-Tokpa, Etoile-Cococodji, Cococodji-Tokpa, ou carrément c'est de Tokpa qu'on prend départ quand on vient de la maison. Nous parcourons ces axes-là plusieurs fois dans la journée et même parfois la nuit. Lorsque je parle de tombée de la nuit, ça dépend. Moi par exemple, c'est à 21h que je fais mon dernier tour Tokpa-Calavi parce que c'est à Akassato que j'ai élu domicile. Chaque matin, déjà à 5h 30mn, je suis déjà prêt pour ma journée de travail » (Cossi, 39 ans, CTV, Cotonou, 22/5/2013)*

Ils sont nombreux ces conducteurs de taxis villes qui vivent de pareils conditions de travail. Ils dorment très peu et conduisent beaucoup. Ce qui fait qu'ils sont constamment fatigués. En dehors des conducteurs de taxi-villes, il faut également citer les conducteurs de taxi-motos qui eux par contre n'ont pas d'itinéraires prédéfinies. Leurs itinéraires dépendent de ceux de leurs clients de la journée. Il y en a même qui ne se reposent presque pas. Et même pour contrer le sommeil, certains développent des stratégies pour rester en éveil. Tout ceci concourt à la baisse de vigilance. De nombreux accidents de la circulation routière à Cotonou et Abomey-Calavi sont en effet dus à la baisse de vigilance, à la distraction et à l'inattention. Tous ces facteurs qui résultent de la fatigue et du stress. Or la fatigue et le stress quant à eux résultent de l'absence de repos conséquent. L'absence de repos qui s'explique par la recherche effrénée du pain quotidien.

La fatigue reste et demeure un des facteurs importants dans la survenance des accidents, car elle a beaucoup d'autres effets sur le conducteur à savoir entre autre la perte de vigilance, la somnolence et l'inattention. On peut donc conclure que la fatigue provoque la perte de plusieurs reflexes chez le conducteurs. Les actions qu'il pouvait mener en temps normal pour maitriser son véhicule en situation de conduite lui échappe complètement quand il est épuisé. C'est ce que révèle un agent de police interrogé par rapport aux accidents dus à la conduite en état de fatigue.

> *Verbatim 16 : « La plupart des accidents nocturnes sont dus à la fatigue. Surtout les conducteurs de gros porteurs, ils sont souvent fatigués et au lieu de stationner pour se reposer, ils préfèrent continuer. Conséquence, ils occasionnent des accidents inutiles et parfois graves même. La plupart du temps, la destruction du terre-plein central est dus aux accidents de ces gros porteurs qui somnolant déroutent. Parfois même, ils sortent carrément de la route pour se retrouver dans des maisons situées aux abords des voies. En majorité, ces conducteurs de gros porteurs conduisent toujours sous l'effet de la fatigue. » (Agent de Police, Abomey-Calavi, 10/10/14)*

Outre la fatigue, l'inattention constitue également une cause non négligeable des accidents de la circulation routière. Parfois, les conducteurs sont distraits, ou qu'ils conversent avec les passagers, ou encore qu'ils manipulent un poste radio, parfois ils rêvassent. Dans le cadre de la présente recherche, c'est surtout les soucis qui conduisent les conducteurs à rêvasser.

> *Verbatim 17 : « Tu es sorti depuis le matin, tu n'as pas encore trouvé l'argent du propriétaire, il n'y a pas assez de clients. Tu as femme et enfants à nourrir. Nous les*

*conducteurs de taxi, nous ne sommes pas des fonctionnaires, on mange à la sueur de nos fronts. Si on ne travaille pas, on ne peut pas manger. Ni la femme, ni les enfants ne veulent savoir si tu as trouvé ou pas de clients, ils veulent juste manger à leur faim. Que tu sois payé par le propriétaire ou pas ce n'est leur problème ça. Parfois même, tu sors de ta maison et ta femme t'appelle pour te dire qu'un des enfants est renvoyé de l'école ou bien qu'il est malade. Alors que tu n'as pas encore de clients pour garantir le carburant, l'argent du propriétaire, avant de dire que tu auras un bénéfice. Tout ceci constitue souvent un véritable souci. Car il faut pouvoir honorer ces engagements quotidiens ». (Brice, 35 ans, Conducteur de taxi, Cotonou, 25/5/2013)*

Les problèmes familiaux, professionnels et autres occupations constituent souvent des soucis qui dérangent les conducteurs, que ce soient les conducteurs de taxis ou de voitures particulières. Nul n'échappe aux soucis liés aux problèmes quotidiens, ce qui a un impact sur l'acte même de conduite. C'est fort de ce constat qu'un agent du CNSR, affirme qu'on ne peut jamais avoir une situation avec zéro accident l'année.

*Verbatim 18 : « Mais c'est très claire, on ne peut pas avoir accident zéro dans une année. Puisque dans tous les cas la circulation routière est une œuvre humaine. Et comme les œuvres humaines souffrent d'imperfection ce n'est pas sûr qu'il y ait accident zéro. C'est pourquoi, il y a la sécurité passive. Même si on prend toutes les dispositions que l'homme doit faire et l'homme fait effectivement, ce qu'il doit faire. […] il y a par exemple quelque chose qu'on appelle avoir des soucis. C'est lié à l'homme. Et avoir des soucis n'est pas une décision que l'homme prend, c'est une situation que l'homme subit du fait d'un certain nombre de choses qui se produisent de manière imprévu dans sa vie, etc. etc. a la minute où lui il est dans la circulation il peut brutalement avoir des soucis, c'est une imperfection de l'homme. Si c'était une machine, jamais. De ce fait lui qui a été éduqué pour respecter et il a décidé de les respecter, son soucis le disjoncte de ce respecte et l'amène à commettre une bévue simple dans la circulation qui va amener un accident. Quand bien même l'homme même n'est pas entre griffe délinquant. L'homme est imparfait, ce n'est pas possible qu'on soit 365jrs/365jrs vraiment… il y a des choses que nous subissons […] » (Agent du CNSR, Sèmè-Kpodji , 16/11/14)*

Au-delà de la fatigue, il y a les soucis qui sont également des facteurs non maîtrisés qui sont souvent causes des accidents de la circulation routière. S'il est possible de maîtriser la situation de fatigue, il n'est par contre pas possible de maîtriser l'humeur, ou les soucis. Les accidents de la circulation routière ne sont donc pas toujours dus à l'incivisme ou la déviance du conducteur ou des autres usagers de la route.

Outre ces facteurs, il y a également d'autres facteurs non moins importants comme l'usage du téléphone au volant qui est source d'accident. Du fait de ce qu'il provoque l'inattention, l'usage du téléphone au volant rend difficile la capacité à maintenir la trajectoire du véhicule ce qui accroit les risques de heurter un autre véhicule. Cet usage de téléphone au volant peut être considéré comme un incivisme car la réglementation en vigueur l'interdit. Mais combien de conducteurs ont connaissance de cette réglementation ? Seulement ceux qui ont réellement une connaissance du Code de la Route savent que l'usage du téléphone au volant est une pratique fortement combattue.

Les facteurs sus cités résultant de l'hypovigilance occasionnent des délais de réactions plus long face aux obstacles et c'est quand il y a vraiment réaction. Néanmoins, il importe de ne se contenter que des facteurs sus cités car la façon dont les individus se perçoivent le risque routier et les explications qu'ils en donnent de  l'accident de la route dépendent leurs comportements routiers.

### 3.2- Accident de la route résultat de l'incivisme des usagers de la route

Tous les usagers de la route ont reconnu que l'incivisme de certains acteurs est également sources d'accidents. La distinction de sexe et d'âge ne fait pas l'objet d'une particularité. Les plus pointés du doigt accusateurs sont surtout les conducteurs des deux-roues motorisés. Ils sont en effet les plus nombreux dans la circulation dans Abomey-Calavi et Cotonou, et ils sont les plus "rebelles" au respect des normes de circulation routière.

> *Verbatim 19 : « Ils ne respectent rien, ils pensent qu'ils sont les seuls à circuler. Ils roulent seulement, ils brulent les feux quand ça ils veulent. Ils sont hostiles aux forces de l'ordre. Ils ne font qu'à leur tête. Franchement, ces zém ont besoin d'une bonne dose d'éducation. Parfois vous les observez et vous vous demandez mais d'où sortent-ils ? Sans formation, ils sont toujours les premiers donneurs de leçons. Parfois, on dirait qu'ils se croient au-dessus de la loi. » (Sylvester, 47 ans, usagers de la route, Abomey-Calavi, 11/11/2013)*

Les ″zemijan″ paraissent la catégorie d'usagers de la route la plus caractérisée par l'incivisme. Pour nombre d'acteurs, ils sont vraiment « impossibles »  à vivre, ils sont arrogants dans les propos, discourtois et n'ont pas le sens de la retenue. Toutes les expressions péjoratives ont été employées pour qualifier cette catégorie d'usagers de la route. Ils ne sont pas les seuls indexés, parmi les deux roues-motorisés.

Ont été également cités comme acteurs d'incivisme, les jeunes ou les adolescents qui conduisent sans aucun référentiel. Ils conduisent « zéwé[21] », ils se faufilent entre les voitures, brûlent les feux, ne respectent aucune signalisation routière. Comme les zemijan, leurs rapports avec les autres usagers sont plus conflictuels que normaux.

Il y a également les gros porteurs et les conducteurs de camions qui sont décriés. Ils feraient preuve d'un « *incivisme violent* [22]». Ils se croiraient les maîtres de la route. Parfois, ils agacent dans leurs attitudes routières. A en croire les propos des usagers de la route interrogés, pour la plupart, ces conducteurs ne sont pas souvent à jour mais ce sont eux qui ne respectent rien ni personne.

Il y a également les officiels qui font également preuve d'incivisme. Ils empruntent les sens interdits, les contre-sens pour éviter les « *bouchons* » sur les routes, ils font des stationnements inédits, bref, ils sont souvent cités comme exemples par les autres usagers. Certains jeunes interrogés, estiment que ce sont les officiels qui montrent l'exemple en matière d'incivisme. D'ailleurs toutes les catégories d'usagers de la route ont leur part d'incivisme qui diffère d'un acteur à un autre. La surcharge observée au niveau des taxis, et des véhicules de transport de marchandise est également un type d'incivisme. C'est cette attitude à « *violer violemment* [23]» la règlementation conduit inévitablement aux accidents routiers. D'où l'incivisme des usagers de la route est également une cause d'accident de la route.

### 3.3- Accident de la route, un produit de l'intolérance des acteurs

Tous les usagers de route sont toujours pressés, ils ne veulent pas céder le passage aux autres usagers avec lesquels ils partagent la route. Personne n'a le temps de personne, on dirait que la solidarité légendaire reconnue aux Béninois déserte le forum sur les routes. Comme le disent souvent certaines personnes c'est le « *tchédjinnanbiisme* [24] » qui caractérise la circulation routière à Cotonou. La circulation routière est caractéristique de l'environnement social au Bénin. « *Tout pour moi et rien pour les autres* ». A travers les comportements routiers, la circulation dans Cotonou est caractérisée par une grande intolérance. Aucune

[21] Pour signifier que ces jeunes motocyclistes ne respectent pas du tout les règles de circulation routière, ils se faufilent entre les voitures, ils roulent à une vitesse excessive, etc.
[22] L'expression d'un jeune policier interrogé à Cotonou le 14 mars 2014.
[23] Expression utilisée par un responsable de syndicat en parlant des respects des textes aux Bénin par les dirigeants.
[24] C'est un concept fon qui caractéristique d'une certaine attitude à ne toujours penser qu'à soi d'abord.

catégorie d'acteurs ne peut être soustraite de cette réalité routière. Même les acteurs en charge de la circulation routière y font partie. Les observations de terrain permettent de corroborer les résultats des différents entretiens avec les usagers de la route en ce qui concernent l'intolérance. De l'intolérance à l'incivisme, le fossé n'est pas grand, l'un entraine l'autre. L'un s'enchâsse dans l'autre. L'usage abusif des gyrophares constitue une intolérance en ce sens qu'il indispose les autres usagers de la route qui se sentent lésés dans leurs droits.

> *Verbatim 20 : «Au lieu de se réveiller très tôt, ces gens se réveillent tardivement et viennent nous embêter dans la circulation. Ils estiment qu'ils sont au-dessus des autres. Alors que nous n'avons pas de route, ils énervent souvent. Ils abusent à la limite. Au lieu de passer dans la discrétion, ils mettent leurs gyrophares pour embêter. C'est même parfois eux qui créent le go slows. Ils sont les champions des sens interdit. On ne les comprend même plus, tous les matins, c'est le bruit des gyrophares qui vous oblige à céder le passage. Parfois même en voulant céder le passage vous créez des dommages aux autres usagers. Il faudra vraiment revoir la règlementation sur les gyrophares. Aujourd'hui même les plantons ont de gyrophares, il ne reste plus qu'on place des gyrophares sur les motos » (Karim, 42 ans, usagers de la route, Cotonou, le 17/11/2013)*

Les conducteurs des véhicules administratifs sont donc cités en exemple pour l'intolérance qui caractérise la circulation routière dans Cotonou et Abomey-Calavi. L'usage qui est aujourd'hui fait des gyrophares est une source de désordre routier d'après certains usagers de la route. Cet usage des gyrophares concourt à favoriser ou à entretenir une certaine perception de l'autorité politique. Autorité politique qui serait au-dessus des autres usagers qu'elle est sensée servir.

Il importe de préciser au regard des observations et entretiens de terrain que l'intolérance routière n'est pas l'apanage d'une catégorie d'usagers de la route.

Tous ces comportements routiers puisent leurs essences dans la base culturelle de chacun des usagers de la route. Donc à travers l'éducation reçue par les uns et les autres. Qui donne l'éducation ? Ou qui est sensé la donnée ? L'Etat. Mais à travers quels canaux ?

L'école, les cadres sociaux d'apprentissages (centre de formation et de métiers, atelier de couture, de coiffure, de menuiserie, de maçonnerie), l'adoption d'une politique nationale d'éducation routière, déclinée en programme d'éducation et en projets et micro-projet et

exécutés dans tous les secteurs de la vie sociale. Car tous les êtres humains sont des usagers de la route.

## Discussion

Les comportements routiers des conducteurs sont orientés par la connaissance qu'ils ont des facteurs d'accident. Les acteurs institutionnels interrogés au cours de la recherche de terrain ont pu énumérer les facteurs d'accidents. Au titre de ces comportements routiers, ils ont cité : le *non-respect du couloir de circulation, l'excès de vitesse, la conduite sous l'effet d'alcool, la conduite en état d'hypovigilance, l'incivisme, l'intolérance*, bref, le non-respect du Code de la route et des règles qui régissent la circulation routière en République du Bénin. Ce qui de façon implicite laisse penser que tous les usagers de la route connaissent les règles de la circulation routière et pourtant ils ne respectent pas. Mais les entretiens avec les usagers de la route ont permis d'établir certaines nuances. Au titre de ces nuances, il faut signaler l'existence d'une divergence de point de vue entre acteurs au sujet des réelles causes d'accidents de la route. Ainsi, selon certains usagers (les conducteurs surtout), les causes ci-dessus énumérées par les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière, ne constituent pas toujours les vrais facteurs d'accidents. Il y a donc une divergence de point de vue. Ce qui permet de constater que d'une catégorie d'acteurs à une autre les points de vue sont différents. Les explications que chaque acteur donne des causes d'accidents dépendent de sa trajectoire de vie. Les avis sont partagés entre tous les acteurs du système des transports. Approchés et interrogés, les usagers de la route et surtout les conducteurs ont relativisé, expliqué et justifié leurs points de vue. Ainsi, par rapport au non respect du couloir de circulation, il y a lieu de reconnaître que l'architecture routière favorise ce comportement. Les axes routiers n'ont pas la même architecture. Sur certains axes, les couloirs de circulation sont bien définis par contre sur d'autres, les couloirs n'existent pas pour tous les usagers. L'inexistence ou la suppression des limitations des couloirs favorise ce comportement routier.

La vitesse comme cause d'accident routier est appréciée différemment. La plupart des conducteurs ont estimé que la vitesse n'est pas la véritable cause d'accident parce qu'en dépit des distances parcourues durant toutes ces années de conduite, ils n'ont pas eu d'accident (Svenson, 1978). Mais d'autres pour avoir été une fois victime affirment que nul n'est à l'abri d'un accident de même type comme l'ont souligné les auteurs comme (Burger & Palmer,

1992 ; Kouabenan, 2002 ; Kouabenan, Dubois, Desrichard, & de Gaudemaris, 2002 ; Kouabenan et al. 2003).

En effet, si pour certains auteurs, les excès sont dus aux erreurs de perceptions du conducteur, les investigations révèlent qu'il s'agit en majorité d'une violation flagrante de la réglementation routière. Encore qu'il faudrait connaitre ladite réglementation. Pour Rolls (1991), les erreurs de vitesse représentent 90 % des erreurs de conduite dangereuses commises par les jeunes conducteurs. Donc selon l'auteur certains conducteurs semblent ne pas être conscients des dangers associés à une vitesse excessive. Et ce par manque d'expérience des situations de conduite et de la manœuvrabilité du véhicule, ou par sous-estimation du risque d'accident. Quant à Slangen (1992), les conducteurs ne se situent pas toujours sur quel type de route ils se trouvent, ce qui les conduit par conséquent à effectuer de mauvais choix de vitesse. Ces erreurs s'expliquent donc par une mauvaise appréciation de la route et du trafic.

Selon Parker (1993) repris par Charbit (1997), trois composantes structurent l'intention de dépasser la limitation de vitesse : « - une composante attitudinale : les conséquences probables résultant de la commission de l'infraction. Si ces conséquences sont perçues comme étant très négatives, les infractions seront moins nombreuses. - une composante normative : dans quelle mesure le conducteur est influencé par le jugement des autres sur son comportement. - le degré auquel la commission de l'infraction semble être sous le contrôle du conducteur. » (Charbit, 1997 :74)

C'est aussi pour ces raisons que dans de nombreuses études, il est indiqué une surreprésentation des conducteurs en état d'ivresse dans les accidents de la circulation routière surtout très tôt les matins (Stein, 1989). Et l'explication logique qui découle de ce constat est qu'il y a une combinaison de facteurs tels que l'alcool, la fatigue et le manque de sommeil (Schwing, 1989) qui produisent les accidents de la route.

Par ailleurs, de nombreux auteurs (Hedlund, 1995, Sweedler, 1995, Beirness, 1995) indiquent que, dans l'ensemble des pays développés, on assiste à une diminution de la conduite en état d'ivresse. Les raisons pouvant être à l'origine de ce déclin se trouvent dans l'efficacité des mesures de prévention routière ci-dessous, ainsi que dans la modification des attitudes relatives à l'alcool (Kroj, 1995). Cependant, la multiplication des

dépistages, en particulier pour les conducteurs impliqués dans un accident, peut masquer l'étendue de cette diminution (Kroj, 1995).

Par contre d'après charbit (1997), les statistiques révèlent que le taux d'accidents au niveau global semble décliné quand la vitesse augmente. Et ceci est dû à l'existence d'une corrélation entre les accidents, la densité de la circulation, le nombre de piétons et les caractéristiques de la route. Ces variables se trouvent être négativement liées à la vitesse : plus il y a de piétons, plus il y a d'accidents. Mais le fait de se trouver sur une route avec un nombre important de piétons signifie que la vitesse de circulation sur la route est réduite. On peut, à la suite de Baruya (1995), affirmer que plus la circulation est dense moins, il y a excès de vitesse. La vitesse est donc positivement corrélée à la fluidité de la circulation. Par rapport à la qualité de l'infrastructure routière, plus l'infrastructure est bonne, plus les conducteurs sont tentés de faire des excès de vitesse. Par contre quand l'infrastructure routière est défectueuse moins les conducteurs sont enclins à l'excès de vitesse. Il est donc possible de conclure que la vitesse est positivement corrélée à une infrastructure routière en bon état alors qu'elle l'est négativement à une infrastructure routière en mauvais état. Il n'est pas systématique d'énoncer une corrélation directe entre la vitesse et les accidents de la circulation routière car de nombreux paramètres sont à considérer dans une telle fonction.

De la vitesse, on en parle assez, on en débat suffisamment. Et pour cause, elle contribue énormément au sentiment d'insécurité des autres usagers de la route (piétons surtout). Selon Pasanen (1993), la sécurité des piétons dépend en partie de la vitesse des véhicules.

Par ailleurs, il existe une profusion de littérature sur ces facteurs sus cités. Ainsi, pour Mc Cartt (1996), les conducteurs impliqués dans des accidents résultant de la baisse de vigilance sont essentiellement jeunes, avec un niveau d'éducation élevé parce que dormant peu et conduisant beaucoup. De même, pour l'auteur ces accidents se produisent généralement quand le conducteur est seul, surtout entre 23 heures et 7 heures du matin. Ces accidents impliquent dans près de 50% des cas des sorties de route. Mais dans le présent contexte, les réalités ne sont pas les mêmes, car le taux d'analphabétisme avoisine les 80 % des populations. Et d'ailleurs parlant de niveau d'éducation élevé, l'auteur confond l'éducation à l'instruction. De même, il ne fait pas de précision par rapport au type d'instruction. Mais Muzet (1996) quant à lui fait référence aux résultats d'une étude réalisée par l'Association pour la Sécurité sur les Autoroutes au cours des années 1982-1986. D'après ladite étude

réalisée sur un effectif global de 300 tués, la perte de vigilance serait la première cause d'accidents mortels. Selon l'étude la perte de vigilance représente 34% des cas d'accidents mortels. Dans la même période aux Etats-Unis, l'American Automobile Association Fondation for Trafic Safety estimait que la fatigue était la première cause de 41% des accidents impliquant les poids lourds.

Si l'acteur chargé d'élaborer les politiques publiques de prévention routière n'a pas la même perception de la sécurité routière que ceux pour qui ces politiques sont élaborées, on peut donc douter de l'efficacité desdites politiques.

## Conclusion

Au regard de tout ce qui précède, on peut retenir que la persistance des accidents de la route sur l'axe routier Cotonou Abomey-Calavi est due en partie à la divergence de logiques entre acteurs. Il y a un désaccord entre les acteurs institutionnels et les conducteurs sur certains points essentiels. Même si parfois les explications se rejoignent, les deux acteurs n'utilisent pas souvent les mêmes variables explicatives. Pour les conducteurs, la vitesse n'est pas la première cause d'accident de la route mais ils reconnaissent qu'elle amplifie les conséquences de l'accident. Tout comme la vitesse, les conducteurs relativisent la part de la conduite après avoir consommé de l'alcool. Le taux d'acceptation de l'alcool étant relatif à chaque organisme, il est difficile de définir un seuil d'ivresse. En définitive, les par rapport aux différents comportements qualifiés de comportements de conduite dangereuse, les divergences sont évidentes. Mais ces divergences puisent plus leurs essences dans l'ignorance. L'ignorance n'est pas forcément la méconnaissance mais l'ignorance des résultats de ces comportements. Mais d'autres fois ces comportements peuvent tirer le produit des représentations sociales que les acteurs se font de l'accident de la route.

# Chapitre 4 : Construction de l'accident de la route par les représentations sociales des usagers

## Introduction

Les accidents de la route constituent le quotidien des populations de Cotonou et d'Abomey-Calavi. Il n'existe de jour où ne se produisent pas d'accidents sur les axes routiers reliant ces deux communes. En effet, il importe de partir d'une observation faite le mercredi 14 mars 2012 à Abomey-Calavi *: « une jeune dame, voulant s'asseoir sur une moto, au carrefour Kpota (Abomey-Calavi), fit un signe de croix. D'un geste, elle sortit, de son sac, un chapelet et commença par l'égrener. Arrivée au Campus, la moto s'immobilisa, celle-ci descendit, fit encore un signe de croix et rangea son chapelet. Sortit son portefeuille du sac et tendit l'argent au motocycliste. Ensuite, elle retourna le chapelet dans le sac, et enfin entra sur le campus ».* Qu'est-ce qui peut justifier un tel comportement ? Elle, seule, peut expliquer son comportement. Approchée, elle[25] déclara : *« Seul Dieu peut nous protéger des accidents. C'est pour ça que je ne fais que le prier, afin qu'Il me conduise à destination saine et sauve».* On peut alors comprendre qu'elle a une perception de l'accident de la route. C'est un comportement qui tend à se généraliser dans la circulation routière. La compréhension des comportements routiers nécessite donc le recours aux explications que les usagers de la route donnent des accidents de la route.

En effet, les représentations sociales doivent donc être interrogées pour une meilleure compréhension des accidents de la route à Cotonou et Abomey-Calavi. Qu'est-ce donc une représentation sociale ? Pour Moscovici (1961), les représentations sociales sont des formes particulières de connaissance visant à rendre familier l'étrange ou l'inconnu. Selon Flament (1994), la représentation sociale renvoie à « un ensemble organisé de cognitions relatives à un objet ». Quant à Abric (1994), il parle de représentations sociales en termes de *fonction de savoir*. Laquelle fonction suppose que des individus, qui partagent la même représentation d'un objet donné, soient en mesure de décrire ses différents aspects. Ce qu'il importe de préciser ici, c'est que pour Abric (1976, 1987, 1994), toute représentation repose autour d'un noyau central. Autour de ce noyau, constitué de quelques éléments cognitifs (opinions, croyances, informations, etc.), se retrouvent des éléments centraux.

[25] Clémence, 26 ans, opératrice de saisie dans le centre commercial au campus de l'Université d'Abomey-Calavi. C'est en effet, un entretien informel.

Ainsi, à travers ce chapitre, il s'agit d'analyser les représentations sociales qu'ont les usagers de la route des accidents de la route à Cotonou et Abomey-Calavi. Pour ce faire, il sera procédé à l'analyse des discours, opinions et croyances des usagers de la route. Laquelle analyse permettra d'identifier les logiques de construction sociale de l'accident de la circulation routière dans les villes de Cotonou et Abomey-Calavi;

## 4.1- Les perceptions et représentations sociales comme porte d'entrée

Dans le rapport de l'OMS (2004), Peden et al. (2004 :16) soulignent que *«Pour chaque personne tuée, blessée ou rendue infirme par un accident de la circulation, tout un ensemble d'autres personnes, y compris la famille et l'entourage de l'intéressé, sont profondément affectées»*. Pour ces auteurs, il s'avère *«impossible d'attribuer une valeur à chaque vie humaine perdue ou à chaque souffrance endurée, et d'additionner ces valeurs pour calculer un chiffre rendant compte du coût social global des accidents de la circulation et des traumatismes qu'ils occasionnent»*. Et par rapport à une telle situation quelles sont les dispositions prises par les usagers de la route pour éviter ces accidents ? La question ainsi posée ne permet pas de comprendre en réalité les usagers de la route. Il faut d'abord saisir comment ces acteurs se représentent ou perçoivent les risques liés aux accidents de la circulation routière. Car des perceptions ou représentations qu'ils ont des risques ou des accidents dépendront des mesures qu'ils prendront.

Pour donc cerner ces représentations et perceptions, il y a donc lieu de partir des plus simples aux plus complexes.

En effet, la majorité des automobilistes et motocyclistes interrogés que ce soit à Cotonou ou à Abomey-Calavi estiment qu'ils sont moins exposés aux risques d'accident que les autres usagers de la route. Cette croyance qu'ils ont est tellement enracinée dans leur conscience qu'ils la professent à qui veut l'entendre. Pour Causse et al. (2004) en reprenant Harris & Middleton (1994) le fait de croire qu'on est moins exposé aux risques d'accident qu'autrui est qualifié d'*optimisme comparatif*. Nombre de facteurs de l'histoire personnelle des conducteurs sont susceptibles d'influencer les perceptions des risques d'accidents. Parmi ces facteurs on peut retenir : l'expérience directe de l'accident, l'expérience indirecte de l'accident, le contrôle subjectif, la capacité perçue et la fréquence perçue de l'occurrence de l'accident.

Par contre lorsque l'automobiliste ou le motocycliste se trouve dans une situation d'appréciation du contexte de survenue de l'accident et qu'il estime que la situation à juger est une cause fréquente d'accident, on se trouve dans une situation *fréquence perçue de l'occurrence d'accident.* La littérature existante sur ces facteurs ne s'accorde pas sur le lien entre ces derniers et l'optimisme comparatif.

Dans cette partie, il est question, à la lumière des résultats de terrain, de ressortir les liens entre ces facteurs et l'optimisme comparatif.

### 4.1.1- Expérience directe de l'accident

*L'expérience directe de l'accident* c'est le fait que l'automobiliste ou le motocycliste soit directement impliqué dans l'accident en qualité de victime ou d'auteur.

La majorité des conducteurs interrogés affirment qu'il n'y a aucun risque à conduire dans Cotonou ou à Abomey-Calavi. D'après eux, tout est une question d'habitude et d'expérience. Cela se justifie par le fait qu'ils parcourent au quotidien plusieurs centaines de kilomètres sans jamais s'exposer à un accident de la circulation. En effet, pour ces derniers, le fait de ne pas avoir été exposés à un accident grave ou à une expérience négative de conduite, signifient qu'ils sont à l'abri des accidents de la circulation routière. Ce qui les conduit à estimer qu'ils sont moins vulnérables qu'autrui (Perloff, 1983 ; Perloff & Fetzer, 1986). Par contre les usagers de la route ou conducteurs ayant été exposé ne serait-ce qu'une seule fois à un accident de la route trouve que chaque fois qu'il s'agit de se mettre sur la route, il faut beaucoup prier. *«Il faut demander la protection de Dieu avant de s'engager sur la route car on ne sait jamais si on va revenir à la maison ou pas* ». Néanmoins, il existe encore et surtout du côté des motocyclistes qui après un accident ne prennent pas conscience et estime que ce ne fut pas de leur faute et ils continuent de croire qu'ils sont à l'abri de l'accident par rapport à autrui. Certains motocyclistes estiment qu'ils ne seront plus jamais exposés à un accident pour avoir été une fois exposé dans leur vie. C'est ce que résument les propos de Viga, un jeune vulcanisateur du quartier Agori d'Abomey-Calavi :

> *Verbatim 21 : « le mois dernier, je fus victime d'un accident très grave, je ne devrais plus vivre mais après l'accident, après qu'il m'ont porté secours, je me suis retrouvé. Tous les plastiques de ma moto étaient entièrement cassés. J'ai dû tout racheter. J'ai dépensé près de 150000fcfa pour tout racheter. En effet, j'ai réparé la moto le samedi, et déjà le mercredi, je fus encore victime d'un autre accident où la fourche de ma moto*

*s'est tordue et les plastiques que j'avais remplacé quatre jours plus tôt se sont encore cassés. J'ai une fois encore réparé ce que je pouvais réparer sans que ma famille ne le sache. Mais cinq jours plus tard, me voilà encore victime d'un accident. Bref dans ce mois –là, chaque semaine, j'étais victime d'au moins deux accidents de la route, au point que je me suis posé la question de savoir si mes ennemis ne m'ont pas envouté (nou yé ma houé son ou mian ?). c'est à la suite de ces accidents répétitifs, que j'ai dû me convaincre, qu'au-delà de tout, Dieu m'avait toujours protégé. Ainsi, j'ai donc compris que seul Dieu pouvait nous épargner des accidents de la route. C'est ainsi, que j'ai dit à mon Dieu, que c'est la dernière fois que j'étais victime d'accident de la route. Et depuis ce moment je n'ai plus jamais été victime d'accident de la route. Donc vous comprenez que je ne suis plus concerné par les accidents de la route. Je ne crois plus que je serai un jour victime ou auteur d'un accident de la route » Viga, 36 ans, Abomey-Calavi, 18/3/14*

Suite à ce qui précède, il est assez difficile d'établir un lien direct entre l'expérience directe d'accident et l'optimisme comparatif. Certes, certains usagers pensent que pour avoir été victime d'accident de la route, ils n'en seront plus jamais. Et cette perception des choses, les conduit à ne pas être prudents. Conséquence, ils se retrouvent une autre fois victime d'un accident. D'autres usagers estiment qu'ils ne sont pas à l'abri d'un accident du même genre. Ce faisant, ils commencent par prendre des dispositions pour y échapper. . C'est ce que résument les propos de Ourou, étudiant en économie à l'UAC:

*<u>Verbatim 22</u> : « Ce jour-là, j'avais quitté le campus et je rentrais chez moi vers les environs de 10h 30mn voire 11h. Juste à la hauteur du carrefour Togoudo[26], un véhicule qui voulait bifurquer m'est rentré dedans. Et ce qui est bizarre, c'est que je roulais très lentement, à peine je faisais du 30km/h. Je ne sais pas s'il n'avait pas de frein, ou s'il filait. Ce dont je me souviens, c'est que je me suis retrouvé par terre. Le reste, c'est le lendemain que je me suis réveillé au CNHU, le bras tout en douleur. […] mais depuis ce jour-là, j'ai su que ce n'est pas forcément parce qu'on roule mal qu'on fait accident. […] j'avais toujours dit que ça ne m'arrivera jamais. Mais aujourd'hui, je sais qu'à tout moment, on peut être victime d'un accident. Quand on a été une fois victime d'accident, on réfléchit autrement quand on est en circulation. Comme on dit souvent que le chat échaudé craint l'eau fraiche ? »(Ouorou, 25 ans, 20/04/2013, Abomey-Calavi).*

[26] Ce que Ourou appelle carrefour Togoudo, n'est pas un carrefour mais par abus de langage, tout le monde appelle cet endroit de la route carrefour.

Il y a donc une prise de conscience chez l'individu selon que l'accident a été grave, ou qu'il s'est produit dans un espace temporelle proche (court terme), ou en fonction de la situation évaluée. Ces variables influent sur l'expérience directe d'accident. Ce qui exprime l'existence d'un lien entre l'expérience directe de l'accident et l'optimisme comparatif. N'empêche que l'objet de la présente étude n'est pas de montrer l'existence ou non d'un lien entre l'expérience directe de l'accident et l'optimisme comparatif mais il s'agit d'identifier les perceptions des différents acteurs des accidents ou des risques d'accident.

### 4.1.2- Expérience indirecte de l'accident

*L'expérience indirecte de l'accident,* c'est le fait que l'automobiliste ou le motocycliste connaisse des personnes de son entourage qui ont eu un ou des accidents de la circulation routière.

On peut se poser la question de savoir quelle influence peut avoir le fait de connaitre plusieurs personnes de son voisinage ou entourage ayant été exposées aux accidents de la circulation routière sur son comportement. Ou bien le simple fait d'avoir été un témoin oculaire d'un accident peut-il agir sur un individu ? Pour beaucoup d'usagers de la route, le simple fait d'avoir assisté à un accident module leur comportement. Certains individus ayant perdu une personne très proche (époux ou un enfant, etc.) des suites d'accident de la route, ont plus de crainte par rapport aux événements négatifs qui pourraient leur arriver eux-mêmes ou à leur famille. Ils estiment être prudents autant que possible une fois en circulation. L'accident étant également le résultat d'une interaction avec les autres usagers, certains usagers sollicitent toujours la protection divine avant de quitter leur domicile. C'est ce qui ressort des propos de Jeanne.

> *<u>Verbatim 23 :</u> « La route m'a arraché mon époux, elle m'a pris mon enfant. Et donc j'ai toujours dit à mes deux garçons que ni la route ni la voiture ou la moto ne connaissent leur créateur. Donc ce n'est pas eux qui seront connus par la route ou par la moto et la voiture. Pour cette raison, ils doivent rouler sur la route avec toute la prudence car depuis que la route m'a prise ma fille unique et son père, elle ne nous les a plus rendus. Moi-même qui suis ici, ce n'est qu'après deux ans que j'ai eu le courage de conduire ma voiture. … parce que, qu'à Cotonou, quelle que soit la prudence avec laquelle vous roulez, vous n'êtes pas à l'abri d'un accident de la route. C'est pour cette raison, que je ne sors de ma maison que si c'est indispensable…. Chaque fois que je dois aller au boulot, je suis constamment en prière. Même pour mes enfants, quand ils doivent aller*

*au cours, je leur dit toujours de mettre Dieu devant. Car à Cotonou, tu peux être le meilleur conducteur qui soit, tu n'es pas à l'abri de l'accident de la route. » (Jeanne, 43 ans, comptable dans une entreprise privée, Cotonou, 12/12/2013)*

Personne n'est donc à l'abri de l'accident de la route. Et par rapport à cela les dispositions sont prises par chaque usager de la route en fonction de ses expériences et de ses possibilités de l'heure. La réduction des sorties font donc partie des mesures de lutte contre l'accident de la route. Donc, les perceptions et représentations sociales qu'ont les usagers de la route de l'accident dépendent également des expériences des personnes proches. Ceux qui ont perdu un être cher perçoivent autrement l'accident que ceux dont les parents n'ont été que des blessés dans l'accident.

*Verbatim 24 : « Mon jeune frère, est aujourd'hui handicapé à cause d'un soulard de chauffeur. ... Ce chauffeur a arraché impunément l'une des jambes de mon petit frère, ... mais il est toujours en vie, certes il n'est plus trop libre de faire ce qu'il veut quand il le veut. Il peut toujours solliciter l'assistance de toute personne qu'il voit. Il faut juste rendre grâce qu'il soit vivant. Il y en a dont l'accident n'est pas aussi grave mais qui décède…. C'est vrai que ça ne m'empêche pas trop de profiter de ma moto. Quand la route est libre, je ne peux m'empêcher parfois de faire un peu de vitesse. ... je prends toujours mes dispositions, car je sais que ça n'arrive pas qu'aux autres. » (Marcel, 34 ans, Abomey-Calavi, 23/11/2013)*

La prise en compte de l'expérience d'accident qu'ont certains parents proches dépend des relations qu'ils entretiennent entre eux. L'âge ou la position sociale de ces derniers dans la structure familiale compte beaucoup. Ainsi, selon que c'est le père ou la mère de famille qui a été victime d'accident, la perception est différente que lorsque c'est un enfant (frère ou sœur).

*Verbatim 25 : « Malgré ces nombreuses années de conduite, mon papa a été victime d'accident de la route, alors ce n'est pas moi qui suit à l'abri. C'est pour cette raison que je fais toujours l'effort de conduire en toute conscience. Si celui qui conduisait avant ma naissance, qui conduisait avant que je ne sache faire mes premières expériences de conduite fait accident, alors que dire de moi qui ne suis encore qu'à mes premiers pas comparé à lui ? Nul n'est donc à l'abri de l'accident de la route. » (Adrian, étudiant à UAC, 10/2/2014)*

L'expérience dans la conduite est donc une référence en matière de comparaison ou d'analyse de l'accident de la route par des proches. Donc lorsque c'est un jeune frère, qui est victime

d'accident, cela ne sert pas trop de référence. Car la tendance à se référer à l'inexpérience est un peu forte.

> *Verbatim 26 : « Les jeunes là conduisent n'importe quoi. Ils n'ont pas l'expérience de conduite. Ils ne sont pas encore suffisamment rodés à la conduite. Mais toujours eux qui cherche à faire des démonstrations. Ils sont très agités lorsqu'ils ont la moto. Surtout les tous premiers jours de l'expérience de conduite. … je sais de quoi je parle. J'ai pris par là. Et mon jeune frère en a fait les frais il y a de cela quelques mois seulement. Heureusement qu'il n'a eu qu'un petit choc (fracture du tibia) comparé à la violence de l'accident…. C'est vrai que ça m'a permis de prendre également conscience que nul n'est à l'abri. Mais, pour lui c'est l'agitation également. » (Germain, 36 ans, enseignant au collège, Abomey-Calavi, 11/1/2014)*

Les positions sociales de l'individu permettent également de comprendre son niveau de responsabilité individuelle et donc d'apprécier ses comportements routiers.

En dehors de l'expérience indirecte de l'accident, le contrôle subjectif constitue également un élément d'appréciation permettant de comprendre les perceptions et représentations sociales des accidents de la circulation routière.

### 4.1.3- Contrôle subjectif et la capacité de conduite perçue

*Le contrôle subjectif*, se dit lorsque l'automobiliste ou le motocycliste pense être en mesure d'éviter l'accident quelles que soient les circonstances de sa survenue. Alors que la c*apacité perçue* est considérée comme la situation dans laquelle l'automobiliste ou le motocycliste pense pouvoir conduire sans aucun danger bien qu'il commet des infractions.

Pour la plupart des conducteurs interrogés à Cotonou et Abomey-Calavi, ceux parmi eux qui sont victimes d'accident de circulation sont soit des débutants dans l'activité de conduite, soit qu'ils ont trop de problèmes familiaux. Pour ces derniers, *« on n'est pas conducteur parce qu'on est au volant, mais surtout parce qu'on maîtrise son véhicule, c'est maîtriser les situations de conduite, et surtout savoir prendre des risques »*. Le risque constitue alors un construit social et représente donc le danger librement accepté et individuellement évitable. Peut-on réellement maitriser son véhicule ou maîtriser une situation de conduite ? N'est-ce pas là une illusion ? Tout compte fait, c'est qu'ont affirmé 63 conducteurs de voiture sur les 71 conducteurs interrogés (soit 88,73% des conducteurs interrogés).

On dit d'un évènement qu'il est contrôlable si l'on peut adopter un comportement permettant de l'éviter ou de le produire. Mais le contrôle subjectif étant une croyance selon laquelle on peut influer sur les conséquences potentielles d'une situation donnée (Delhomme & Meyer, 1995), favorise une certaine surestimation de soi. Cette surestimation pourrait donc jouer un rôle néfaste dans la conduite des automobilistes et motocyclistes. Cette appréciation subjective de l'efficacité de sa propre action sur les événements (Delhomme, 2001) favorise souvent la distraction dans l'activité de conduite. En effet, le contrôle subjectif peut être abordé de manière absolue lorsqu'il s'agit de savoir le genre de contrôle que l'individu estime avoir sur l'événement (Weinstein, 1980). Il peut également être abordé de manière comparative lorsqu'il s'agit de savoir le type de contrôle que l'individu estime avoir sur l'événement en le comparant à celui d'autrui (Martin, Abramson, & Alloy, 1984). Ainsi, plusieurs accidents de la route sont imputés aux facteurs humains comme le manque de compétences dû à l'inexpérience et à la forte prise de risque par les conducteurs. Ces prises de risque sont liées le plus souvent au contrôle subjectif et à la capacité de conduite perçue.

### 4.1.4- Fréquence perçue de l'occurrence d'accident

Les perceptions qu'ont les usagers des accidents dépendent également de fréquence perçue de l'occurrence d'accident. Si les individus estiment que l'accident de la route n'est pas fréquent sur un tronçon routier, leurs comportements sur ce tronçon seront différents par rapport aux tronçons sur lesquels ils estiment que les accidents sont plus fréquents. C'est le cas du « carrefour la mort » entre temps rebaptisé « carrefour la vie ». Presque toutes les personnes interrogées ont témoigné de la dangerosité de ce carrefour. Les usagers de la route, une fois à ce carrefour estiment être prudents. Trois facteurs peuvent se rapporter au fait que les individus estiment des situations de conduite comme aboutissant rarement ou fréquemment à un accident : la médiatisation des situations, la connaissance indirecte de l'accident et l'expérience personnelle de l'accident.

- Les situations de conduite sont considérées comme aboutissant à un accident à cause de la sur-médiatisation des accidents. Le CNSR et certaines ONG de la place organisent des séances de sensibilisations à travers la télévision, à la radio, et à travers certains creusets spécifiques (sur les parcs gros porteurs, sur les gares routières, dans certains centres d'apprentissages, etc.). L'individu est moins optimiste pour des situations à risque peu médiatisées dans les campagnes de prévention

- De même, l'individu peut considérer une situation de conduite comme aboutissant à un accident si ce dernier connaît des personnes proches de lui qui ont été impliquées dans des accidents de la circulation routière dans ces situations.

- Enfin, un individu peut considérer une situation de conduite comme n'aboutissant que rarement à un accident s'il n'a jamais eu d'antécédent dans ladite situation de conduite, ou s'il en a fait l'expérience.

## 4.2-Alitaovi ou démon de la route : une des explications possibles de l'accident

Dans l'aire culturelle fon, l'accident de la route désigné par la notion ***alitaovi,*** connait de nombreuses interprétations. Ces interprétations ne sont pas toutes anodines. Il faut donc faire recours à la base culturelle produisant ce type d'interprétation. Mais avant, que représente "*ali"* (la route) ?

### 4.2.1- La matrice culturelle comme fondement de l'explication des causes d'accidents

Pour cerner la profondeur de ces interprétations il importe de partir de la définition de la culture. Ainsi, plusieurs chercheurs estiment que les accidents de la circulation routière s'expliquent par les comportements dangereux du conducteur ou des usagers de la route en général. C'est autrement, dire qu'ils s'intéressent à la dimension individuelle des conduites humaines tout en omettant que la conduite humaine puise son essence dans un univers culturel collectif. C'est également omettre que le fait de circuler sur un réseau routier est surtout et avant tout une activité sociale. Ainsi, les usagers se comportent rarement de façon isolée, car la plupart du temps, ils sont dans un univers où le partage de la route avec les autres est la seule et unique alternative (Fleiter et al. 2010). Le comportement individuel est donc influencé par le comportement collectif des autres usagers de la route. L'individu partage (ou croit partager) avec les autres usagers les normes et les différentes façons de se comporter. Conséquence, l'individu de par son comportement influence également le collectif d'une manière ou d'une autre. De ce fait, les comportements routiers des usagers de la route ne sont pas qu'une affaire individuelle, mais plutôt des comportements fortement façonnés par l'environnement social dans lequel ils évoluent. Ces comportements constituent la résultante des règles formelles et informelles, des pratiques quotidiennes, des normes et valeurs partagées entre les usagers de la route. La compréhension de cette dynamique ne peut

s'inscrire que dans une base fondamentalement culturelle. Alors, que comprendre de la culture de la sécurité ?

La culture de la sécurité est définie par le AAA Foundation for Traffic Safety (2009) en rapport à la circulation (traffic safety culture) comme résultant d'un climat social dans lequel la sécurité est hautement valorisée et rigoureusement poursuivie. Pour cette structure, la culture ne saurait se limiter aux comportements qu'a la seule population des usagers de la route. Ce faisant, elle inclut dans sa définition l'ensemble des acteurs du système de circulation routière. Ainsi, pour cette structure, on peut définir la culture de la sécurité comme :

> *« ... une culture dans laquelle les autorités routières construisent des routes sûres, les constructeurs automobiles construisent des voitures sûres, les législateurs votent des lois pro-sécurité, et les automobilistes conduisent prudemment et respectent les lois de la sécurité routière; et peut-être plus important encore, elle implique un réseau de relations d'interdépendance dans laquelle la sécurité est une valeur, et chacun est engagé dans un dialogue public sérieux visant à chercher des façons d'améliorer sans cesse la sécurité et de la demande que tous les autres membres font ainsi le trafic.» (AAA Foundation for Traffic Safety, 2008 : 1).*

A la lumière des différentes littératures consultées en rapport à la culture de la sécurité routière, on a pu retenir que la culture de la sécurité routière s'inscrit dans un ensemble plus vaste de la culture de la circulation. Et que celle-là, à la suite de Haukelid (2008), ne peut se restreindre à une seule définition du concept de culture. Le faire ne serait point fécond, « the concept has many meanings, and more pragmatic approch will often be more advisable » (Haukelid, 2008:416). Ainsi, des différentes définitions parcourues, il ressort six principales dimensions (Fondation CAA-QUEBEC, 2011) :

1- La culture renvoie à un ensemble de croyances, d'attitudes, de valeurs et de normes comportementales ;

2- La culture ne s'exprime pas toujours par le truchement de ce que les individus considèrent, elle se révèle par ce qu'ils font. Autrement dit, non seulement elle renvoie à un système de pensées mais également à un ensemble de comportements.

3- La culture se fonde sur les similarités et non sur les individualités. Autrement dit, elle se rapporte à l'ensemble des croyances, attitudes, valeurs et normes, comportements que le groupe social accepte et partage.

4- La culture s'enracine à l'intérieur même du système de circulation mais elle peut être «façonnée» par des modèles de pensées et des comportements qui extrapolent ce strict cadre et qui ont à voir avec la société dans son ensemble.

5- La culture de la circulation relève d'une entité plus vaste que le seul aspect de la sécurité, elle peut également être appréciée à l'aune des modèles de pensées et des comportements ayant trait à la mobilité, au civisme et aux objets utilisés.

6- L'inexistence d'une culture unique mais qu'il existe plutôt d'une culture au pluriel. Ce qui renvoie donc à trois niveaux de culture différente.

- La macro-culture qui se rapporte à l'ensemble des croyances, comportements, systèmes de pensées, normes et valeurs partagé par la population d'une société donnée.

- La méso-culture se rapportant à une sous-culture partagée par un sous-groupe particulier de la population (les variables sexe, âge, région d'habitation, appartenance religieuse ou appartenance sociolinguistique, etc. peuvent permettre de distinguer ces sous-groupes.)

- La micro-culture fait référence à l'ensemble des modèles de pensées et de comportements que partage une minorité d'individus du fait de leur proximité.

Il ressort de toute cette littérature que les différents acteurs ayant la route en partage, sont moulés dans plusieurs cultures. Ce qui fait que, lorsqu'un comportement est qualifié de déviant par certains acteurs, il ne l'est pas pour d'autres. Cela relance le débat entre le normal et l'anormal, la question de la frontière entre la normalité et la déviance (Durkheim, 1960 ; Merton, Becker, 1963, Goffman,). On peut donc prendre par exemple la problématique d' « *allotant ou affotant*[27]» pour illustrer ces propos. Si les clignotants servent à signaler la direction dans laquelle l'on veut virer, alors pourquoi lorsqu'à Cotonou, on fait usage des clignotants, on doit y associer le bras ? Il faut par ailleurs signaler qu'au départ, les motos utilisées par les zemijan étaient si veilles et dépourvues pour la plupart de clignotants. C'est ce qui a conduit à la naissance de ce comportement. Mais aujourd'hui, la

[27] C'est une expression consacrée des « zemijan » de Cotonou pour illustrer le faite de faire des gestes de la main (« alloh » en fongbé) pour signifier aux usagers qu'on veut faire un virage à gauche ou à droite. En dépit des clignotants. Au risque de se faire cogner par derrière, même quand le motocycliste fait le clignotant, il doit faire également le geste de la main pour signaler la direction dans laquelle il compte effectuer le virage. Au départ c'était propre aux zemijan mais aujourd'hui, tout motocycliste qui ne veut pas se faire cogner doit adopter ce comportement. Parfois, quand ils sont trop chargés, et qu'ils ne peuvent pas libérer les mains, ils sont obligés d'utiliser leurs pieds (« affo » en fongbé).

plupart des zemijan utilisent des motos presque neuves pourvues de clignotants fonctionnels. Surtout avec l'exonération des taxes douanières sur les motos, le parc motocycliste s'est renouvelé. Conséquence, circulent dans Cotonou et Abomey-Calavi en particulier des motos presque toutes neuves sauf quelques rares cas. Ces cas rares peuvent être dénombrés. Ce comportement est déjà encré dans les habitudes que c'est devenu un réflexe pour les motocyclistes. De sorte que le motocycliste qui se fie seulement à ses clignotants est considéré comme le déviant pour les autres usagers de la route. Même les automobilistes ne regardent plus les clignotants mais plutôt les gestes du bras. Encore que ce phénomène tend à se propager vers les automobilistes surtout ceux dont les véhicules sont amortis et qui ne possèdent plus de clignotants et même parfois ceux dont les clignotants sont fonctionnels. Il est à noter que ce comportement routier des motocyclistes s'est déjà diffusé vers les automobilistes de sorte qu'à ce jour presque tous les usagers de la route trouvent normal d'accompagner les clignotants par les gestes du bras. C'est ce qu'illustre la photo 4. Le véhicule voulant stationner à l'Etoile rouge, en plus du clignotant, s'est senti également contraint de faire un geste du bras afin que les autres usagers s'aperçoivent de la manœuvre du conducteur. Ce comportement routier se justifie également par la brutalité de la manœuvre de changement de direction. C'est-à-dire que pour s'arrêter par exemple, le geste du bras ou du clignotant se fait simultanément avec la manœuvre conduisant au stationnement.

On peut donc conclure que ces comportements routiers sont ancrés dans la culture routière béninoise.

Photo 4 : Allotan ou clignotant du bras




**Source : Cliché SAHGUI, décembre, 2013**

Comme, on peut le voir sur cette photo prise au carrefour de l'Etoile rouge, en plus du clignotant, l'apprenti conducteur a sorti son bras pour indiquer aux autres usagers le sens dans lequel le véhicule veut tourner.

Une fois encore, la question de l'application de la règlementation en matière de sécurité routière est relancée. Les zemijan sont beaucoup plus apostrophés par rapport à la survenance des accidents de circulation routière pour plusieurs raisons.

> *Verbatim 27 : « Ces conducteurs de zemijan, constituent une calamité pour la circulation. N'importe qui quitte son village, vient à Cotonou, trouve une moto et un maillot jaune et ca y est, il devient zemijan. Il se retrouve dans la circulation sans aucune connaissance des règles élémentaires de la circulation routière. C'est un véritable problème de sécurité routière. (…) Ces zemijan sont des vecteurs d'insécurité routière. Ils roulent comme ils veulent. Ils suivent le groupe. Ils sont les premiers à vous faire la morale. Les insultes, ils en distribuent. Ils ne respectent rien du tout. Ils ne sont pas courtois. (…) aujourd'hui, avec la politique qui a pris le pas sur tout, ils sont imperturbables et ce croient tout permis dans la circulation. (…). C'est vrai qu'on ne peut pas nier leur rôle sans doute important dans la société. (….). Même si vous avez une voiture, il vous arrive de prendre un zemijan pour effectuer quelques courses rapides. (…).» (Sébastien, 34 ans, usager de la route, Cotonou, 11/9/2015).*

Pour la plupart des usagers de la route, les zemijan constituent une catégorie d'usager dont le rôle serait important. C'est également cette catégorie d'acteur qui ne respecterait pas les règles élémentaires de circulation par ignorance.

> *Verbatim 28 : « Ils ne respectent pratiquement aucune règle de circulation. Parfois je me dis que c'est défaut de sanction. Car ne dit-on pas que nul n'est sensé ignoré la loi ?*
>
> *C'est une catégorie de personnes à part. C'est vrai qu'il y a des exceptions mais c'est très rare. Il y a parmi ces gens là des personnes instruites et qui se comportent bien. Mais combien sont-elles ? (...), la plupart, c'est des gens qui ont quitté le village et qui négocient des motos. Parfois même vous sentez qu'ils ne savent même pas conduire. Ils sont souvent à la base de bon nombre d'accident de la route. Ils sont souvent imprévisibles dans leur conduite. C'est à vous de faire attention à eux si vous ne voulez pas de problème. » (Gérard, 27 ans, usager de la route, Abomey-Calavi, 13/9/2015).*

Ainsi, d'après Agossou (2003) :

> *« Les conducteurs de zemijan, dans leur immense majorité, méconnaissent ou ignorent les notions élémentaires du code de la route. Dans l'esprit de nombre d'entre eux, le service qu'ils rendent à la population leur confèrerait d'emblée la priorité sur les autres usagers de la route. En effet, d'après nos investigations auprès des intéressés, il ressort que les zemijan sont absolument convaincus qu'il revient aux autres de toujours leur céder le passage, même lorsqu'il leur arrive de circuler à gauche ou en sens interdit. À cette conduite déjà périlleuse, s'ajoutent les surcharges de passagers comme de bagages. (...) Du coup, les zemijan se trouvent à l'origine de nombre d'accidents de la circulation parfois très graves. » (Agossou, 2003 :113).*

Des investigations de terrain révèlent que les zemijan à ignorer les notions élémentaires du Code de la route. La plupart des motocyclistes qui circulent à Cotonou et abomey-Calavi ne connaissent pas le Code de la route. Mêmes les étudiants qui sont sensés connaitre quelques notions des règles de circulation les ignorent. Seuls quelques rares dont les parents ont les moyens et possèdent des voitures ont connaissances de quelques règles du code de la route pour avoir pris par les auto-écoles. Encore que la formation dans les auto-écoles reste et demeure ce qu'elle est. Il importe également de comprendre les différentes positions de certains usagers. La question de la surcharge évoquée par Agossou (2003) n'est pas seulement une réalité hors de Cotonou ou d'Abomey-Calavi. Une fois encore, il faut aller puiser des éléments d'explication de ces comportements routiers dans les cultures de ces usagers-là. En effet, pour ces derniers, quelles que soient les différentes postures adoptées en termes de prise de risque, l'accident de la route ne se produit pas fortuitement. C'est parfois et surtout le produit de la volonté de nuire. Nuire qui et pourquoi ? Les réponses se trouvent dans les croyances dans lesquels ils sont moulés.

### 4.2.3- Accident de la route : réponse surnaturelle à une injustice sociale

Certains usagers de la route estiment que l'accident de la route est la réponse à une injustice sociale commise à un individu sans défense par un individu de statut supérieur. A ce titre l'accident constitue un régulateur social. L'accident de la route est une réponse d'une entité surnaturelle qui occasionnerait des dégâts matériels à l'injuste en réparation aux préjudices précédemment occasionnés.

> *Verbatim 29 : « il y a des accidents dont les victimes sont certaines personnes. Et quand vous observez, vous constatez que c'est parce qu'ils ont provoqué beaucoup d'injustices. La plupart des accidents sont souvent d'origine inexpliquée. Surtout ceux dans lesquels des personnes d'un certain rang sont impliqués. La gravité de l'accident dépend de l'intensité du préjudice occasionné. (Georges, 48 ans, 20/3/2014)*

Cette représentation de l'accident de la circulation routière est commune à la majorité des acteurs interrogés. En dépit de cet aspect de la question, ils estiment que Dieu laissent le diable *(Ahovi)* prendre les siens à travers les accidents de la circulation routière. Pour nombre d'entre eux, l'accident de la route n'est pas le produit d'un hasard. Car *« il n'y a rien sans rien ».* L'accident reste et demeure le produit de nos actes. C'est une sanction divine pour les péchés commis. La religion constitue un facteur très important dans les perceptions et représentations sociales que se font les acteurs de l'accident de la route. En dehors de cette façon de percevoir l'accident de la route comme la sentence d'une entité surnaturelle, certains, en fonction de leurs propres expériences ou celles des parents ou amis, affirment que l'accident de la route peut également être le produit de la main invisible d'un autre individu.

### 4.2.4- Accident de la route : résultat d'une action occulte d'un tiers

Certains acteurs affirment que l'accident de la route n'est pas le produit d'un hasard ou d'une erreur de conduite mais qu'il découlerait de l'action occulte d'un individu. Par convoitise, par désir de vengeance ou par haine, jalousie, bref toutes les expressions qui peuvent témoigner d'une envie de nuire à autrui.

> *Verbatim 30 : « J'ai été victime d'un accident de la circulation l'année dernière. J'ai même failli y laisser ma peau. Cet accident a été provoqué par un gars que je connais très bien. […] c'est un homme politique qui avait appris que j'ai des intentions politiques. J'étais un peu trop fréquent au village afin de commencer par mobiliser mes potentiels électeurs. Et vu qu'il n'était pas trop populaire et que c'était grâce à nous qu'il avait pu se hisser là où il est maintenant. Il a pensé pouvoir en finir avec moi.*

*Donc il a commandité un accident de la circulation dans lequel j'ai fait un véritable choc. Mais malheureusement pour lui, ce qu'un vieux a noué, c'est un vieux qui doit le dénouer. » (Zouk, 47 ans, enseignant, 12/11/2013)*

L'accident de la route est le résultat d'un envoûtement. C'est donc le désir de régler un compte, d'écarter un potentiel rival politique. La volonté de sauvegarder une position, peut donc amener à chercher à éliminer un challenger ou un potentiel challenger via des forces occultes.

Chaque fois qu'un individu décède par accident, les interprétations fusent de toutes parts. Parmi celles-ci, on peut se référer aux propos de Enock.

*Verbatim 31 : « J'ai perdu un ami dans un accident de circulation au niveau du carrefour arconville (Abomey-Calavi). Le véhicule l'a cogné, il est tombé de sa moto (djènanan), et a pu se relever pour fuir. Le véhicule l'a poursuit dans sa fuite hors de la chaussée. C'était une 4X4, elle est allée l'écrasé de l'autre côté de la piste cyclable. Le lieu où il a été retrouvé mort est situé environ 150 mètres du lieu du premier choc avec le véhicule. Ce véhicule a traversé le trottoir qui sépare la piste cyclable et la chaussée avant d'aller arracher la vie à ce pauvre. D'après les investigations. […], cet accident aurait une liaison avec son boulot. » (Enock, 32 ans, 25/1/2014)*

L'accident de la route reste un évènement qui a toujours une explication hors du cadre logique des causes institutionnelles. Certaines relèvent des causes paranormales auxquelles presque tous les acteurs interrogés y croient. Rares sont ceux-là qui n'y croient pas. Ceux qui ont la pratique des accidents parfois n'arrivent pas à s'expliquer certains accidents et donc font recours au supranaturel pour en saisir une compréhension. De sorte qu'elles se réfèrent aux explications représentationnelles tirant leurs sources dans les différentes cultures.

*Verbatim 32 : « Est-ce qu'il n'y a pas des accidents inexplicables ? Moi personnellement, je sais que oui. Et il y a des accidents même, je peux l'affirmer. Chez nous en Afrique, il y a des accidents même entre griffe provoqués. Et ce sont des accidents imparables. Parce que nous avons observé un certain nombre de choses sur les accidents. Il y a certains accidents, vous regardez, vous analysez tous les évènements vous voyez des évènements, des faits qui coïncident très rarement et qui amènent à un accident grave. Et vous allez constater qu'avant que ces faits ne coïncident, il y a eu d'autres évènements qui se sont produits. Et dans ces évènements qui se sont produits et il y a des gens qui ont dit que dans tel nombre de jours et dans tel nombre d'heure il y aura telle chose et ça se produit. Cela porte à croire qu'il y a une*

*force que nous détenons, nous en Afrique, pour pouvoir réaliser un certain nombre de choses mais ces forces-là ne sont pas visibles à tout le monde. Ça existe, moi j'en ai la conviction. C'est-à-dire que tous les accidents ne sont pas seulement dus à l'erreur telle qu'on le calcule comme ça mais il y a certains accidents effectivement, et ce n'est pas seulement les accidents, il y a certains évènements qui sont effectivement commandés de loin par des personnes humaines. Et ça c'est vrai. Il y a même des accidents dans lesquels les victimes sont ciblées. Et c'est ces victimes-là qui enregistrent les plus graves dégâts corporels. Moi, j'avais assisté à quelque chose-là à Djougou. C'est pour dire ce que nous disons là est un truc simple, ça parait simple. Les gens partent d'un élément très simple pour provoquer des accidents de la voie. Il y a quelqu'un qui nous a dit qu'il peut casser n'importe quel véhicule. Si il vient chercher la poussière avec son doigt sur la gente du véhicule, juste la poussière de la roue, il va fait faire à ce véhicule un accident. Il y a même des accidents même célèbres qui nous ont laissé songeurs, nous avons eu un ministre mort par accident. Lorsqu'on a analysé les faits, hein ! Excusez-hein! Son accident n'est pas naturel » (Agent du CNSR, interrogé à Sèmè-Kpodji, 15/10/13)*

Quelles sont alors les dispositions prises par ces acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière pour intégrer les perceptions des usagers dans les stratégies de lutte contre l'insécurité routière ?

Etant donné, qu'ils ne nient pas l'existence des accidents dits provoqués et qu'ils ne nient pas non plus l'existence des mesures endogènes de sécurisation routière, ils devraient pouvoir intégrer ces nouvelles données dans leurs stratégies de lutte contre la sécurité routière. Mais hélas, ils se contentent seulement de reconnaitre les faits et même d'attester leurs existences mais tout en restant indifférents. Quand bien même, certains d'entre eux pratiquent ces mesures endogènes de sécurisation appelée communément contre-accident.

*Verbatim 33 : « C'est dire que quelque part il peut avoir une main invisible derrière les accidents, moi j'en ai la conviction. Voilà ce qui explique que certaines personnes ont des protections. Et ça encore on a les preuves. Il y a certaines personnes qui se protègent contre les accidents. Et ces protections contre accidents existent et j'en ai la conviction. On a vu toutes les formes d'accidents. Il y a même des protections contre accidents qui ont des effets secondaires. (Rires). Moi, je revenais un jour de Malanville, et nous avons vu un accident de camion. Certainement le conducteur a dormi, on ne sait pas. Le camion a dévié de la route c'était un camion bien chargé. Le camion a dévié de la route et est entré en brousse. Il dormait, et ça là c'est l'effet du sommeil, il ne s'est pas reposé. Et le camion est allé tout droit percuter un grand arbre et quand le camion*

*a percuté l'arbre, le chargement du camion est venu écraser la cabine pratiquement et dire qu'il y avait un conducteur au volant de ce véhicule c'est que ce conducteur ce n'est pas possible l'homme écrasé comme ça ne peut plus vivre. Vous savez que c'est le conducteur qui nous expliquait comment l'accident s'est produit. [Rires]… la portière n'était pas ouverte (rires) c'est lui qui nous expliquait ça sans égratignures. Et dans ces dires quand il a fini, j'ai dit mais comment tu as fait pour sortir de là ? Il nous a regardé et il a souri et il a dit qu'il a quelque chose. Et une dame a dit que lorsque l'accident s'est produit, ils ont couru pour aller vers le véhicule, et qu'ils n'ont vu personne. Et que c'est bien après que ce monsieur est venu et a dit qu'il était le conducteur. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'il a quitté le véhicule d'une certaine manière. […] Ça moi j'ai vu ça parce que, quand moi je suis allé voir la cabine aplatie par le chargement, personne ne peut vivre après avoir subi cette compression-là, aucun homme, à moins que quelque chose l'ai extirpé en ce moment-là. Donc moi j'ai la conviction que ça là existe. C'est pourquoi les gens se protègent. Au boulot ici là les gens se protègent. J'ai aussi cette conviction » (Agent du CNSR, Cotonou, 30/09/2013)*

C'est une science qui peut être améliorée et développée afin que tous les usagers de la route puissent en profiter. Puisque certaines religions combattent d'autres, il ne sera donc pas aisé de demander à un fervent croyant en Christ ou en Allah de faire la promotion de la technologie traditionnelle de lutte contre la survenance de l'accident de la circulation routière. La question de la « FOI » est un facteur déterminant dans les explications des accidents. *L'on peut avoir le meilleur remède si on n'y croit pas, il n'y aura certainement pas de guérison*. En dehors de la foi, qui est un élément de culture on peut relever d'autres facteurs explicatifs des accidents de la route.

### 4.2.2- Mesures de sécurisation routière adoptées par les usagers

« *Le mal n'arrive jamais seul. Il est toujours la résultante d'une mauvaise attitude envers une personne capable de riposter »*[28]. En ce qui concerne les accidents de la circulation routière, nombre d'enquêtés estiment que si l'on n'a pas volé un bien d'autrui, ou si un parent n'est pas aigri et cherche à nuire, c'est très rare que l'accident survienne. A moins que l'auteur ou la victime soit poursuivie par un maléfice. Ainsi, les croyances occupent une part importante dans la perception des accidents de la circulation routière à Cotonou et à Abomey-Calavi. Pour lutter contre ces maléfices, il n'y a d'autres recours que la religion. Cela se constate, de plus en plus, à travers une certaine généralisation du recours au port des

[28] Propos d'Anjorin étudiant à l'UAC, recueillis lors d'une discussion en groupe le 17 janvier 2014

objets ayant un sens mystique ou religieux par les usagers de la route. Il n'est plus un fait nouveau de voir accrocher au rétroviseur intérieur du véhicule un chapelet chrétien ou musulman.

Photo 5 : Chapelet accroché au rétroviseur intérieur de voiture



**Source : Cliché SAHGUI, juillet, 2013**

Ce chapelet musulman est accroché au rétroviseur intérieur d'un véhicule administratif. Le conducteur est pratiquant de l'Islam. C'est dire que ce n'est pas seulement les véhicules particuliers qui sont concernés par ces mesures de protection. Ce sont surtout les conducteurs qui, en fonction de leur obédience religieuse, prennent ces mesures-là. Et pour les véhicules privés, ce sont les propriétaires qui prennent ces dispositions.

Même des personnes d'un niveau d'instruction très élevé s'adonnent à ces *"mesures de protection"* contre la survenance des accidents de la circulation routière. Auparavant, c'était seulement certains conducteurs de gros porteurs qui utilisaient des talismans contre les accidents qu'ils mettaient sous leur siège.

> *Verbatim 34 : « Nous ne pouvons pas faire autrement, nous sommes des Africains et de surcroît des Béninois. Ah, il faut se protéger. Il ne faut pas sortir de sa maison comme un bossu, en tout cas, si tu te laisses faire c'est ton problème. Nous roulons de nuit comme de jour, et il y a des rivalités entre nous. On ne sait jamais qui te regarde avec*

*un mauvais œil. […], ah ! Nos talismans nous protègent beaucoup. Les gens disent souvent que c'est nous les hommes du nord qui portons les talismans, mais ce n'est pas vrai. Rares sont ces chauffeurs de titans qui n'en ont pas. En tout cas moi, j'en porte. Et je sais que ça me protège». (Aziz, conducteur de gros porteur, Abomey-Calavi, le 12/11/2012)*

Les conducteurs des gros porteurs ne sont pas seuls à faire recours au talisman comme mesures de contre-accident. Il y a également des personnes d'un certains niveau d'instruction très élevé qui y ont recours. Parfois, le talisman est placé discrètement dans le véhicule mais d'autre fois il est bien évident. L'emplacement dépend souvent de sensibilité de l'usager. Certains usagers estiment qu'il n'y a aucun mal à ce que les autres sachent qu'ils ont des contre-accidents.

*Verbatim 35 : « En tout cas, moi, je n'ai rien à cacher. C'est d'ailleurs hypocrite de faire croire aux autres ce qu'on n'est pas…. Nous sommes nés et c'est ce que nos parents ont toujours utilisé pour se protéger. Pourquoi c'est nous qui allons y déroger ? Moi, je n'ai rien à cacher. Au contraire, si tu vois et tu es intéressé, et je constate que tu es sérieux et qu'on peut te faire confiance, je te conduis chez celui qui me l'a fait. Mais dans le cas contraire, on n'a rien à se dire…. Mon frère, c'est efficace. Demande aux politiciens, ils te le diront. Il faut te protéger, car les gens profitent de toutes les situations pour nuire. Tu vois les personnes qui meurent par accidents ? Si tu te laisses, en tout cas c'est ton problème. Les gens vont te tuer "fatar[29]". Il y a trop de jaloux de nos jours. On ne sait plus qui est qui ? (…), ne pense pas que ce soit un talisman, il existe plusieurs types. Ce qu'on porte à la hanche, au bras, ce qu'on met dans le véhicule en permanence,… » (Kamarou, 41 ans, Ingénieur des travaux publics, Cotonou, 12/10/ 2014).*

Il faut souligner qu'ils sont nombreux à faire recours à des mesures de protection occultes pas forcement uniquement à cause des accidents de la route mais pour bien d'autres raisons. A en croire certains usagers de la route, les accidents de la route sont donc des événements qui pourraient être évités si certains recours sont faits. C'est en effet, ce qui justifie l'utilisation des talismans comme l'illustre la photo 6 :

[29] Pour dire ″banalement″.

Photo 6 : usage de talisman comme « contre-accident » de la route



**Source : Cliché SAHGUI, Octobre, 2014**

La photo 6, illustre l'usage d'un talisman qui sert de contre-accident. Ledit talisman est placé autour de la commande des essuie-glaces du véhicule.

Aujourd'hui, les *mesures endogènes de sécurisation routière*[30] semblent se généraliser. Ce sont des réalités qui sont connues même des agents en charge de la gestion de la sécurité routière. Ils en ont eu les échos et même certains en ont fait l'expérience.

Les conducteurs de voitures ne sont plus les seuls à prendre ces précautions religieuses de protections contre les accidents. Les conducteurs des véhicules à deux roues s'adonnent également à ces pratiques de sécurisation routière. Ces pratiques de sécurisation routière ne sont pas l'apanage d'une catégorie d'acteurs. Toutes les catégories d'usagers de la route sans distinction de sexe, ni d'âge, ni même de religion se livrent à ces pratiques. Les photos prises en disent suffisamment.

Sur la photo 7 (image prise à la hauteur du mur du Campus d'Abomey-Calavi), on voit le chapelet chrétien accroché derrière la moto "*djènanan*" conduit par deux jeunes.

[30] Mesures endogènes de sécurisation routière, c'est le port de talisman, de chapelet, bref de tout objet dans le but de prévenir l'accident ou d'en échapper s'il survenait. Ce sont ce que certains usagers ont appelé les « contre-accidents ».

Photo 7 : usage du chapelet chrétien par les jeunes motocyclistes



**Source : Cliché SAHGUI, août, 2013**

Photo 8 : usage du chapelet chrétien par les femmes (motocyclistes)



**Source : cliché SAHGUI, août, 2013**

Cet usager qui s'avère être de sexe féminin, tient son chapelet dans la main gauche. En même temps qu'elle conduit, elle en fait l'usage. Approchés, ces motocyclistes affirment que c'est pour se prémunir de la tentation du diable. C'est donc dans le souci premier de se protéger contre les accidents de la route qui sont le produit des actions des « forces du mal » qu'ils font usage du chapelet. Donc le chapelet servirait à dissuader les forces du mal. La position du chapelet ou du talisman sur l'engin dépend du bon vouloir du conducteur. Certains conducteurs disposent leurs chapelets de sorte qu'ils soient visibles à tous les

usagers par contre, d'autres sont plus discrets. Ce faisant, les premiers estiment qu'il faut assumer son appartenance religieuse par contre les seconds pensent qu'en matière de considérations religieuses, la discrétion est très capitale. C'est en effet, pour éviter d'indisposer ceux qui ne sont pas de la même obédience religieuse que soi qu'il faut une discrétion en la matière. Il découle alors de ce discours que de nombreux autres usagers de la route font usage de ces talismans et chapelet mais de façon discrète.

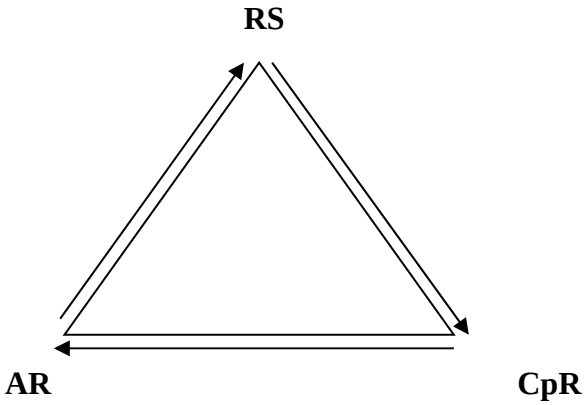
## Discussion

Les comportements routiers dépendent en grande partie non seulement des perceptions qu'ont les usagers des risques mais également des représentations sociales qu'ils se font des facteurs d'accidents. L'insécurité routière à Abomey-Calavi et à Cotonou dépend également de ces comportements routiers des usagers de la route. Pour les conducteurs, la vitesse n'est pas un facteur directement rattachable à l'accident de la route. Ceci signifie que le lien entre la vitesse et l'accident est un lien d'une faible intensité (Holland, 1993 ; Rutter, Quine, & Albery, 1998 ; Svenson, Fischhoff, & MacGregor, 1985). Ils affirment que la vitesse concourt à la violence des accidents. La vitesse est donc pour certains un simple aggravant de l'accident. Selon Bastid-Bruguierre (2004), la vitesse est associée à une baisse de vigilance dans 28% des cas d'accidents mortels. Donc la vitesse n'est pas un déterminant négligeable dans la survenance des accidents routiers.

Le rapport entre la consommation d'alcool et l'accident reste une problématique à approfondir. Du fait que, pour les conducteurs, la consommation d'alcool n'est pas synonyme d'état d'ivresse. De ce fait, la conduite sous l'effet d'alcool ne peut être associée à la conduite en état d'ivresse. Comme la vitesse, la conduite en état d'ivresse faciliterait donc la survenance des accidents parce qu'elle inhiberait la maitrise du véhicule. Une fois encore, l'accident de la route dépendrait de la non maîtrise du véhicule. Qu'on s'oppose à l'expression ou non, la conduite sous l'effet d'alcool concourt donc à la survenance des accidents routiers. Tout comme la vitesse, l'alcool est donc un facteur déterminant la survenance des accidents routiers à Abomey-Calavi et Cotonou.

Compte tenu des réalités économiques du pays, les conducteurs estiment qu'il est impossible de ne pas conduire en état de fatigue. Donc, les réels facteurs d'accidents sont à rechercher dans la base culturelle. En dehors des soucis, que l'on ne saurait éviter, il y a les envoutements sous toutes leurs formes (tchakatou, so, sorcellerie, etc.). Conséquence,

l'accident de la route ne dépend pas toujours de la non maitrise, mais surtout des forces invisibles. Fort de cela, de nombreuses pratiques sont développées pour s'en prémunir. Ainsi, le recours aux croyances afin de combattre ces forces maléfiques est la seule issue. L'usage des chapelets ou des images des saints tend à se généraliser. La foi constitue donc une mesure de prévention routière. Elles sont donc nombreuses ces perceptions et représentations sociales qui orientent les comportements routiers des usagers de la routes. Le schéma suivant évoque en synthèse le cycle de construction de l'accident de la route par les usagers.




**Légende :**

**RS** : Représentations Sociales

**AR** : Accident de la Route

**CpR** : Comportements Routiers

**Figure 4** : cycle de la construction sociale de l'accident de la route
SAHGUI (2016)

Du schéma du cycle de la construction sociale de l'accident, on peut conclure que les représentations sociales que les usagers ont de l'accident de la route influencent leurs comportements routiers. De ces comportements routiers découlent les accidents de la route. De même, les explications et interprétations qu'ils se font de l'accident renforcent ou modifient leurs perceptions et représentations sociales de l'accident. Ainsi de suite…, c'est donc un cycle qui fait que l'accident de la route constitue une construction sociale et non un phénomène fortuit. Construit aux travers des facteurs culturels, psychologiques, physiques, économiques, environnementaux, etc. ces différentes perceptions et représentations sociales puisent également leurs ressources dans les facteurs politiques.

On peut alors, à la suite de Ngueutsa (2012), retenir que les explications données par les différents acteurs des accidents peuvent être affectées par les facteurs tels que l'expérience professionnelle (Mitchell et Wood, 1980 ; Kouabenan, 2002), l'âge (Melia, Chisvert et

Pardo, 2001 ; Salminen & Gyekye, 2007), l'expertise en matière de sécurité (Gherardi, Nicolini et Odella, 1998), la satisfaction au travail (Kouabenan, 1982, 1999 ; Gyekye et Salminen, 2006), le niveau hiérarchique (Kouabenan, 1982, 1999 ; Kouabenan, Gilibert, Medina et Bouzon, 2001), le fatalisme (Kouabenan, 1998 ; Peltzer et Renner, 2003), l'expérience d'accidents (Kouabenan, 2002, Kouabenan et al., 2003a, 2007 ; Gonçalves, Da Silva, Lima, et Melia, 2008), le niveau d'implication dans l'accident (Kouabenan, 1985), le climat de sécurité (Gyekye, 2001; Hofmann et Stetzer, 1998), Kouabenan, Gilibert, Medina, & Bouzon, 2001), la taille de l'organisation (Hasle, Kines, et Andersen, 2009), l'appartenance religieuse (Gyekye et Salminen, 2007). Tout en éludant la prétention de l'exhaustivité, on peut relever que bien d'autres facteurs peuvent également affecter l'explication des accidents. Parmi ceux-ci, on peut énumérer, l'erreur fondamentale d'attribution (Ross, 1977 ; Kouabenan et al. 2001) et la tendance à l'auto-protection (Shaver, 1970 ; Kouabenan, 1985 ; Kouabenan et al. 2001), etc.

A force d'entrevoir l'accident de la route comme un phénomène surnaturel, occulte, etc. il y a des comportements routiers qui se développent. Et ces comportements routiers ne sont pas de nature à lutter contre les accidents routiers. Parmi ces comportements routiers, on peut retenir la conduite sous l'effet de l'alcool, l'excès de vitesse, la conduite en état d'hypovigilance, le non-respect du couloir de circulation, etc. Outre ces comportements de conduite dangereuse qui se développent et se propagent à un rythme géométrique, il y a également des comportements routiers nouveaux qui émergent et tendent également à se généraliser. De ces comportements on entrevoir le phénomène "*allotan*" ou "*affotan*", la traversée tout azimut de la route et n'importe où. Les observations de terrain permettent d'affirmer que ce ne sont pas seulement les motocyclistes qui adoptent de telles attitudes. Il y a également des automobilistes, et pas n'importent lesquels, il s'agit surtout les véhicules officiels (plaques d'immatriculation rouge ou bleue). Cette situation favorise et encourage les autres usagers à adopter de telles attitudes. C'est surtout sur cet axe précis que se constate un tel comportement de la part des usagers de la route. Comportements qui sont sans doute des comportements routiers favorisant la survenance des accidents de la route. Alors comment le politique favorise-t-il l'insécurité routière ?

Circuler dans Cotonou et Abomey-Calavi relève de la débrouille. Les conducteurs dans leur grande majorité ne connaissent pas les règles qui régissent la circulation routière. Ils circulent

par suivisme ou effet de masse, bref par habitude. L'ignorance constitue donc le tout premier facteur d'insécurité routière au Bénin. Dans leur ignorance, ils estiment que ce sont leurs comportements qui sont les bons. Ainsi, la grande majorité des usagers de la route adopte ces comportements routiers. L'anormal se substitue au normal. Ces différents comportements routiers tirent leur essence pour la plupart dans les cultures des usagers (Kouabenan, 2001 ; Gyekye, 2001, 2006).

En effet, les cultures étant indexées, il y a lieu d'être plus précis. C'est l'éducation qu'il faut surtout interroger. Dans quel type d'éducation sont moulés les usagers de la route ? Quelles sont les valeurs culturelles qui leur sont transmises ? Etant donné que le niveau d'instruction constitue l'une des variables explicatives, comment les usagers d'un niveau élevé peuvent-ils être auteurs d'accident de la route ? Puisque qu'à priori ceux dont le niveau d'instruction est élevé devaient connaitre les règles qui régissent la circulation routière. Mais hélas, les entretiens avec des étudiants et doctorants de l'Université d'Abomey-Calavi ont révélé le contraire. Ils sont nombreux ces étudiants qui ne connaissent pas le Code de la route et qui pourtant ont de moto. On peut donc conclure à un analphabétisme routier pour ceux-là. Il ne suffit donc pas d'avoir un niveau scolaire ou académique élevé pour prétendre comprendre la communication routière.

En définitive, les cultures ont été interpelées en ce sens que quel que soit le cadre social de socialisation, il y a une culture qui est transmise. Malgré ces nombreux cadres sociaux de socialisation (famille, religion, école, centre de formation, associations diverses, etc.) que traverse l'usager, le problème de l'insécurité routière demeure d'actualité. Qu'elle type d'éducation reçoit donc l'homme si tant est que tout être humain est un usager de la route ?

Que fait alors l'Etat en matière de sécurisation routière si tant est que les usagers n'arrivent pas à se responsabiliser ?

## Conclusion

Au regard des résultats ci-dessus présentés, on peut conclure que les représentations sociales influencent considérablement les comportements routiers des usagers de la route. Les facteurs d'accidents sont perçus en fonction des réalités de chacun des usagers de la route. Les perceptions des facteurs de survenance des accidents routiers dépendent de l'expérience

directe ou non d'accident, du contrôle subjectif ou de la capacité de conduite perçue, et enfin de la fréquence perçue de l'occurrence d'accident. Ainsi, les expériences quotidiennes des usagers de la route contribuent à forger leurs représentations de l'accident de la route. De plus, la culture routière, qui leur est transmise, participe de la modélisation de leurs comportements.

Les explications données de la survenue de certains accidents sortent du contexte de l'entendement. Les causes de certains accidents sont parfois recherchées dans le paranormal. Ainsi, des accidents trouvent leurs réponses dans le surnaturel, l'invisible et l'occultisme. Contrairement donc à la définition de l'OMS, l'accident n'est pas un évènement fortuit et non prémédité. D'après donc certains usagers de la route, l'accident de la route est parfois un évènement provoqué avec préméditation. L'accident résulte donc d'une fracture cosmique entre plusieurs forces en action dans l'invisible. Ce qui rejoint en partie les résultats des travaux Carton et al. (1996 :40), pour qui l'accident de la route est la « sortie non voulue d'un système socio-technique ouvert composé de plusieurs éléments en interaction » : conducteur – véhicule – environnement. Ici, c'est l'environnement qui n'est pas maitrisé. Puisse que l'environnement cosmique ne peut-être maitrisé par un ″non initié″.

Aux fins donc de se prémunir des accidents, les usagers de la route ont recours aux pratiques liées à leurs croyances. Ainsi, les usagers de la route, en fonction de leur obédience religieuse, font usage des talismans, chapelets et images des entités surnaturelles. Les croyances occupent, de plus en plus, une grande place dans les mesures individuelles de sécurisation routière. Ce recours se justifie par la volonté de contrer les manifestations négatives de l'environnement invisible.

En dépit du recours par les usagers de la route à la croyance, les accidents de la route continuent de sévir. Qu'est-ce qui peut alors justifier une telle situation ? L'Etat, en sa qualité de garant de la sécurité des personnes et des biens est donc interpelé. Que fait donc l'Etat pour assurer la sécurité routière à tous les Béninois en général ?

# Troisième partie :

# Construction institutionnelle des accidents de la circulation routière à Abomey-Calavi et Cotonou

# Chapitre 5 : L'Etat et les politiques de sécurité routière

## Introduction

L'insécurité routière, loin d'être une préoccupation spécifiquement nationale est d'abord un sujet d'intérêt mondial. Tous les Etats ont pris conscience de l'impact du phénomène sur le développement des nations. Et pour cela, à travers les systèmes internationaux (ONU, BM, OMS, etc.), régionaux (UA, CEDEAO, UEMOA, etc.), de nombreuses initiatives (accords, conventions, protocoles, etc.) ont été prises pour infléchir l'insécurité routière galopante dans le monde. Le Bénin étant membre de ces systèmes est influencé par ces dynamiques régionales et internationales. Ce qui signifie que les politiques nationales de sécurité routière sont influencées par ces accords, conventions, protocoles, etc. régionales comme internationales. Ce problème d'insécurité routière ne date pas d'aujourd'hui. C'est un problème qui ne concerne plus que le seul secteur des transports mais également plusieurs autres secteurs tels que la santé, l'éducation, la culture, la sécurité, la justice. Bref, c'est un problème de développement, car au-delà de son caractère social, politique, économique, environnemental, genre, national, régional et international, il est d'abord global et total. Et pour cela, il faut l'appréhender à travers un prisme à multiple interfaces.

Le postulat de base dans ce chapitre stipule que la gestion institutionnelle concourt à la construction de l'insécurité routière. Il s'agit, à travers ce chapitre, d'analyser la dynamique dans les politiques de gestion institutionnelle de la sécurité routière au Bénin afin de cerner les différents niveaux de responsabilité et de responsabilisation des usagers et des acteurs en charge des transports en général et de la sécurité routière en particulier. Cette analyse de la gestion de la sécurité routière ne peut se faire sans un bref aperçu du contexte international. Lequel contexte influence les mesures nationales prises en matière de sécurité routière. L'analyse institutionnelle de Tilman (2007), sera mise à contribution pour l'analyse des données de terrain. En effet, selon Lourau (1976), l'analyse institutionnelle est une méthode visant à élucider les rapports réels et non juridiques ou purement subjectifs que les individus entretiennent avec les institutions.

## 5.1- La communauté internationale face à l'insécurité routière

### 5.1.1- Les Organisations internationales face à l'insécurité routière

Pour mieux comprendre les politiques nationales en matière de sécurité routière, il faut partir du contexte international, car l'insécurité routière, tout en étant une préoccupation nationale est aussi une préoccupation universelle. Face à son ampleur, de nombreuses initiatives ont été prises par la communauté internationale après une prise de conscience comme en témoigne l'OMS (2012 : 3) : « Depuis de nombreuses années, les Nations Unies et leurs États Membres admettent que les accidents de la circulation constituent un défi. Cependant, ce n'est que ces dix dernières années que cette question a pris la place qu'elle mérite parmi les questions internationales de santé et de développement les plus urgentes » (OMS, 2012 :3).

Cette prise de conscience a eu comme effet, la prise de plusieurs résolutions comme le souligne l'OMS. Ainsi, « plusieurs résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies et de l'Assemblée mondiale de la Santé ont appelé les États Membres à faire de la sécurité routière une priorité et à prendre des mesures dont il est prouvé qu'elles permettent de réduire efficacement le nombre de décès sur les routes. Preuve de ce soutien politique croissant, la communauté internationale a organisé plusieurs manifestations mondiales de premier plan auxquelles des organisations non gouvernementales ont participé de façon visible et importante. Ces initiatives ont donné une impulsion aux efforts déployés pour sauver des vies sur les routes dans le monde. » (OMS, 2012 :3).

Parmi ces nombreuses résolutions de l'ONU, on peut retenir : les résolutions 58/289 d'avril 2004, 60/5 d'octobre 2005, 62/244 du 31 mars 2008, 64/255 du 2 mars 2010, 66/260 du 19 avril 2012, pour ne citer que celles-là. Toutes ces résolutions ont été prises par l'ONU pour améliorer la sécurité routière, en encourageant :

> *« les États Membres à adhérer à la Convention sur la circulation routière de 1949 et aux Conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière, en vue d'assurer dans leurs pays respectifs un niveau élevé de sécurité routière et les encourage en outre à tâcher de réduire les traumatismes et la mortalité dus aux accidents de la circulation en vue d'atteindre les objectifs de développement énoncés dans la Déclaration du Millénaire* » (résolution 60/5 d'octobre 2005).

En invitant :

*« les gouvernements à jouer un rôle de premier plan dans la mise en œuvre des activités de la Décennie, tout en encourageant une collaboration multisectorielle associant les milieux universitaires, le secteur privé, les associations professionnelles, les organisations non gouvernementales et la société civile, y compris les sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, les associations de victimes et de jeunes, ainsi que les médias »* (résolution 64/255 du 2 mars 2010) ;

*«les États Membres à améliorer, selon que de besoin, leurs systèmes de gestion de la sécurité routière et à réaliser des audits de sécurité routière tant pour les nouveaux projets de construction que pour les programmes d'évaluation de la sécurité routière sur les réseaux existants(résolution 66/260 du 19 avril 2012).*

Ces nombreuses initiatives internationales ont impacté les politiques continentales et ont suscité des regroupements en faveurs des transports en général et de la sécurité routière en particulier. Il faut également souligner que, les instruments juridiques internationaux priment sur les instruments juridiques nationaux. Or, la plupart des pays africains, membres des regroupements continentaux sont signataires de ces accords, conventions et protocoles des organisations internationales. Cela suppose que les engagements internationaux doivent influencer les mesures continentales.

### 5.1.2- Initiatives continentales en faveur de la sécurité routière

Le premier niveau de ces réalisations se retrouve au niveau de l'Organisation de l'Unité Africaine devenue Union Africaine depuis juin 2002. En effet, l'OUA, dans sa charte adoptée le 25 mai 1963 à Addis Abeba, affirme que le renforcement de l'unité et des solidarités africaines ne peuvent être obtenus que par, entre autres, la coordination et l'harmonisation des politiques générales en matière de transports et de communication. Ainsi, l'UA s'est fixée des objectifs pour l'atteinte des OMD. Parmi ceux-ci, on peut retenir : « Réduire de moitié la proportion de la population rurale vivant à plus de deux kilomètres d'un mode de transport en toutes saisons afin d'améliorer l'accès aux intrants et aux marchés et la génération d'emplois; *Réduire de moitié le taux de décès par accident de la route ou lié à un autre moyen de transport***;** Supprimer tous les obstacles physiques et non physiques aux transports » (CEA, 2009 :5).

Ce qui prouve que la question de la sécurité routière préoccupe les Etats Africains, mais à quel degré ? C'est là toute la question. Du degré de préoccupation dépendront les

investissements qui seront consentis pour la résolution du problème. A quel point le problème des accidents préoccupe t-il les gouvernants ? Est-ce une priorité ou un problème subsidiaire ?

En effet, l'OMS et la CEA en collaboration avec le gouvernement ghanéen ont organisé, du 5 au 8 février 2007 à Accra (Ghana), le Congrès africain sur la sécurité routière. Au cours de cette conférence, les initiatives prises par les pays africains pour l'amélioration de la sécurité routière ont été passées en revue. A l'issue de cette conférence, la Déclaration d'Accra invitant les pays développés à reconnaître la nécessité d'améliorer de toute urgence la sécurité routière en Afrique et à inclure de façon systématique dans leurs programmes de coopération un volet sécurité routière fut adoptée. Dans cette Déclaration les gouvernements africains (dont le Bénin) présents ont pris l'engagement de mettre en place toutes les stratégies pour « enrayer la croissance du nombre de victimes des accidents de la route en Afrique » (CEA, 2009).

#### 5.1.2.1- Initiatives régionales ou sous régionales pour la sécurisation routière

##### 5.1.2.1.1- CEDEAO

Même si au niveau des différents Etats, la prise de conscience n'est pas la même, il y a par contre des regroupements régionaux ou sous régionaux (CEDEAO, UEMOA, etc.) qui ont également pris conscience du problème de l'insécurité routière à la suite de la communauté internationale. C'est à cet effet, que fut créée en mai 2008, l'Organisation pour la Sécurité Routière en Afrique de l'Ouest (OSRAO) par les Etats membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Elle s'est dotée pour objectif de minimiser l'insécurité routière en relevant les défis des accidents de la route au sein de la CEDEAO. C'est à ce titre qu'à sa cinquième Assemblée Générale à Ouagadougou au Burkina-Faso le 18 octobre 2013 sous le thème : « Tous mobilisés pour la sécurité des piétons », elle a élaboré une grille d'évaluation de son plan d'action de sécurité routière 2011-2020. Au cours de ladite AG, les participants se sont penchés sur les questions sécuritaires dans l'espace communautaire. Il s'est agi de la mise en place des dispositifs de sécurité et le guide du conducteur de la sous-région, le renforcement de la coopération régionale et les mécanismes appropriés de l'introduction de l'éducation à la sécurité routière dans le programme d'enseignement.

Les instruments juridiques sous régionaux en matière de transports routiers en général et de sécurité routière en particulier ont été mis en place et existent de façon matérielle, palpable et patente. Pour ce faire, un rappel de quelques-uns de ces instruments s'avère nécessaire. Parmi ces instruments, on peut citer la convention de Niamey de 1970 sur le transport routier. Ladite Convention fut signée à Niamey le 9 décembre 1970, entre le Bénin, le Burkina Faso, la Côte D'Ivoire, le Niger et le Togo. Cette convention règlementant le transport routier n'est entrée en vigueur qu'en 1978. Elle règlemente le transport routier en ce sens qu'elle désigne les trajets internationaux ; fixe les dimensions et le poids maximum des véhicules, les signes, les marques ou autres. Outre cette convention, beaucoup d'autres instruments juridiques fut adoptés mais il ne s'agit pas ici de les énumérer mais plutôt d'en rappeler quelques-uns. En dehors des conventions, on peut rappeler certains traités. Comme par exemple, le traité de Lagos de 1975 créant la CEDEAO. Dans ce traité, une place importante a été réservée au développement des infrastructures de transport.

La politique formulée dans ce traité a été fortement axée sur le développement des infrastructures et équipements de transports. Ce traité a été révisé plus tard par celui de Cotonou du 24 juillet 1993. Ce dernier a prévu dans ses tous premiers points, l'harmonisation et la coordination des politiques et la promotion de l'intégration des programmes dans les transports en particulier. En résumé, la politique de transport de la CEDEAO, fait l'objet du chapitre VIII du traité de Lagos, et du chapitre VII du traité de Cotonou.

En complément à la convention, d'autres instruments juridiques ont été adoptés dans le même ordre d'idée. Il s'agit en effet de la Résolution C/RES/3/5/90 émise le 17 mai 1990 à Banjul par le Conseil des ministres pressant les membres à informatiser leur système d'immatriculation des véhicules. Outre cette Résolution, on peut citer la Résolution C/RES/5/5/90 de Banjul du 27 mai 1990 par laquelle les membres ont été invités à introduire des ponts bascules et instruments de contrôle de charge pour vérifier les tonnages transportés et les charges à l'essieu. Afin de rendre effective ladite Résolution, le Conseil des ministres a décidé par Décision C/DEC/7/7/91 de l'adoption de règlements sur la circulation routière basés sur une limitation à 11,5 tonnes la charge à l'essieu.

Toujours dans le souci de parvenir à la sécurisation routière, la communauté a décidé par Décision A/DEC/ 2/5/81 d'harmoniser les législations routières en son sein. D'après cette décision, les Etats membres doivent : « Mettre en place une administration correctement

équipée pour les transports routiers ; ratifier la Convention de Vienne de 1968 et les Protocoles sur la circulation routière et sur la signalisation routière; introduire l'usage de la conduite à droite ; et, adopter des équipements de véhicules, permis de conduire et documents de véhicules standardisés ».

Cette matière est si importante pour la communauté qu'elle a dû prendre une autre résolution à ce titre. Ainsi, à travers la Résolution C/RES 7/5/90 émise à Banjul le 27 mai 1990, il a été demandé aux Etats membres de mettre en place un cadre administratif approprié aux fins d'accélérer les décisions de la CEDEAO dans le secteur des transports. Cette Résolution constitue un rappel de la Décision de 1981.

Estimant que la prolifération constatée des postes de contrôles routiers dans la communauté ne favorisent pas la libre circulation des personnes et des biens, les Etats membres ont pris la Résolution C/RES 4/5/90 afin de réduire les postes de contrôles routiers. Ladite Résolution a été promulguée le 27 mai 1990 à Banjul (Grosdidier de Matons, 2004).

Mais reste à savoir si chaque pays membre a mis cette disposition en application au niveau national. Car il ne suffit pas de ratifier une convention, de signer un protocole pour réellement élaborer les stratégies de sa mise en application. En effet, des conventions, protocoles et accords et mêmes des directives en matières spécifiques de sécurité routière existent au sein de la communauté. Mais cette dernière semble avoir accusé un retard dans l'identification des problèmes liés à la sécurité routière. Ce qui fait que les informations relatives à ce sujet ne sont pas encore bien fournies. Néanmoins, quelques instruments ont été mis en vigueur. D'après Grosdidier de Matons (2004) de nombreuses directives ont été prises par l'organisation sous régionale. A titre d'exemple de directives prises, on peut retenir :

- *La Directive C/DIR 1/7/92 émis en juillet 1992 a décidé la préparation d'un Programme communautaire de sécurité routière et de prévention des accidents ;*
- *La Résolution C/RES 8/7/92 émise à Abuja en juillet 1992 relative à la création d'agences nationales de la sécurité routière dans les États de la CEDEAO ;*
- *La Résolution C/RES 5/7/94 émise à Abuja le 27 juillet 1994 ;*
- *La Décision A/DEC du 2/8/94 sur le programme de sécurité routière et de prévention des accidents de la CEDEAO, émise à Abuja. La Décision exige que deux séries de mesures, au niveau communautaire et au niveau national soient adoptées.*

Ainsi, au plan communautaire, il s'agit de :

- *mettre en vigueur et d'appliquer les conventions, protocoles et réglementations qui régissent les transports routiers, sur la base de la Décision antérieure de 1981 sur l'harmonisation de la législation routière et du Protocole de 1982 sur l'obligation de la Carte brune ;*
- *élaborer une politique de financement de programmes de sécurité routière ;*
- *stimuler l'éducation en matière de sécurité routière et de mettre en place des programmes de prise de conscience, puis d'organiser une semaine annuelle de sécurité routière et de procéder à la diffusion des moyens de prévention des accidents de la route dans toute la CEDEAO ;*
- *procéder à la création d'une banque de données sur les accidents de la route ;*
- *définir et adopter un modèle régional standardisé de rapport d'accident de la route ;*
- *créer une Union ouest-africaine des Commissions de sécurité routière.*

Au plan local, il est impérieux de :

- *créer des Commissions nationales de sécurité routière ;*
- *de procéder au contrôle technique obligatoire des véhicules ;*
- *mettre en place un programme de prise de conscience du public et formation des conducteurs, des étudiants et du public en général ;*
- *mettre en place des mesures réglementaires concernant la sécurité du véhicule, du conducteur et des passagers ; et enfin*
- *créer une banque de données des accidents de la route.*

Le Bénin, en sa qualité de membre de la CEDEAO a-t-il pris les dispositions pour l'application effective de ce protocole et des autres accords auxquels il a adhéré ?

#### 5.1.2.1.2- UEMOA

Le Bénin est également membre de l'UEMOA, donc ces décisions en matière de sécurité routière s'imposent. A cet effet, quelques instruments juridiques ont été également adoptés par cette union dans le but d'améliorer aussi la sécurité routière. Il importe donc de passer en revue quelques-uns de ces instruments. Ainsi, on a par exemple le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle de Gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA. Ce règlement a été adopté le 16 décembre 2005 à Bamako par le Conseil des ministres de l'union. Après avoir clarifié certains concepts liés aux gabarits, poids et charges spécifiques tolérés dans l'union, des dispositions

pratiques ont été prises en cas de non-respect de la règlementation. Dans ce règlement, il est fait obligation aux Etats membres de :

- *mettre en place des équipements et matériels nécessaires à la vérification des gabarits, poids et charges à l'essieu des véhicules lourds au niveau des sources d'émission de trafic lourd et en plus de procéder à la vérification à l'origine du transport ;*
- *procéder à un contrôle du gabarit, du poids et des charges à l'essieu des véhicules par la création des postes fixes et mobiles de contrôle routier ;*
- *sanctionner avec la dernière rigueur le non-respect sur la voie publique des normes de limitation de gabarit, de poids et de charge à l'essieu par le délestage des surcharges et de correction de gabarit ou par immobilisation de véhicule et obligation de transbordement. En dehors de ces deux types de sanctions, il faut préciser qu'il y a des amendes qui sont spécifiées dans le règlement à différents types d'infraction au règlement.*

Ces dispositions sont prises dans l'optique de pallier à la destruction des infrastructures routières. Ceci concourt également à éviter l'amortissement rapide des véhicules pour la plupart déjà vieux à l'achat. Et dont la mise en circulation constitue déjà des risques de survenance d'accident de la route. L'application de ce règlement contribue donc à l'amélioration de la sécurité routière dans l'union.

Quatre ans après l'adoption de règlement n°14/2005/CM/UEMOA, le Conseil des ministres de l'union s'est réunion à Lomé au Togo en 2009. A cette rencontre, plusieurs décisions, directives et recommandations ont été prises. Parmi celles-ci, on peut retenir :

La décision n°04/2009/CM/UEMOA portant création, organisation et fonctionnement du Comité Régional de Sécurité Routière (CRSR) de l'UEMOA. Après avis du comité des experts statutaires, en date du 18 septembre 2009, le Conseil des ministres a procédé à la création du Comité Régional de Sécurité Routière dont les domaines d'intervention sont définis à l'article 2 de la décision comme suit :

> *« Le Comité Régional de Sécurité Routière intervient dans les secteurs et/ou domaines concernés par la sécurité routière, notamment l'éducation et la formation des usagers de la route, les transports terrestres, les infrastructures de transports, l'aménagement du territoire, la santé et les secours aux victimes d'accidents de la route, l'industrie automobile, les contrôles routiers et la communication ».*

Ceci montre l'ampleur et la dimension que revêt la sécurité routière. Aucun domaine de la vie n'est épargné par les questions liées à la sécurité routière. Raison de plus pour en faire une question de souveraineté nationale dans les différents Etats. L'éducation et la formation des usagers de la route restent l'alternative pour une sécurité routière maîtrisée. Il faut procéder à l'éducation de tous les citoyens à la sécurité routière car il n'existe d'individu qui ne soit un usager de la route. La question se pose de savoir comment doit se faire l'éducation à la sécurité routière quand on sait que dans les pays en développement le taux d'analphabétisme est très élevé. Même pour les populations instruites comment se fait l'éducation à la sécurité routière ? Quelles sont les dispositions à prendre pour rendre effective une telle ambition dans les différents Etats de l'union ? Ce sont les questions éducatives qui constituent le goulot d'étranglement au développement des pays africains en particulier.

Outre l'éducation, il y a la communication qui constitue également un sérieux handicap pour la sécurité routière dans les pays en voie de développement. Car il y a une profusion de style. On ne sait finalement plus quoi communiquer, comment communiquer et où communiquer ? En matière de sécurité routière, les codes de communication ne sont compris que par des initiés. Ce qui rend la communication plus difficile sur les routes, alors qu'elles constituent des espaces par excellence de communication non verbale. Or tout le monde n'arrive pas à décrypter les codes de communication. Chaque domaine d'intervention du CRSR est vaste et dense.

La même décision définit en son article 3 les missions et attributions du CRSR comme suit :

> *« Le Comité Régional de la Sécurité Routière a pour mission le suivi, la coordination et l'évaluation des programmes nationaux et régionaux de sécurité routière.*
>
> *A ce titre, il est chargé :*
>
> - *D'émettre des avis et des recommandations ;*
> - *De veiller au renforcement de la volonté politique, à l'organisation de la mobilisation régionale des acteurs et partenaires ;*
> - *De proposer des normes et standards régionaux ;*
> - *De promouvoir la recherche ;*
> - *De veiller au renforcement des capacités nationales et régionales ;*

- *De consolider les stratégies, instruments et outils de gestion en matière de sécurité routière ».*

Cette décision a le mérite de créer le CRSR et de lui avoir assigné des missions, seulement qu'elle n'a pas précisé de quelle façon ce Comité devra assurer ces missions à lui confier. C'est déjà un effort de mettre en place une telle structure qui puisse, non pas coordonner mais, émettre des avis et recommandations. Elle ne substituera donc pas aux structures nationales de sécurité routière.

En dehors de cette décision, la séance du Conseil des ministres de l'UEMOA du 25 septembre 2009 a donné naissance à des directives parmi lesquelles on peut citer :

- *la directive n°13/2009/CM/UEMOA portant institution de l'audit de sécurité routière dans les Etats membres de l'UEMOA ;*
- *la directive n°14/2009/CM/UEMOA portant institution et organisation d'un système d'information sur les accidents de la circulation routière dans les Etats membre de l'UEMOA ;*
- *la directive n°15/2009/CM/UEMOA portant organisation du système de formation à l'obtention du permis de conduire dans les Etats membres de l'UEMOA ; et enfin*
- *la directive n°16/2009/CM/UEMOA relative au contrôle technique automobile dans les Etats membres de l'UEMOA.*

Alors, quel est le contenu de ces directives ?

En son article 4, la directive n°13/2009/CM/UEMOA dispose :

*« L'audit de sécurité routière est effectué de façon systématique sur l'existant et les projets et programmes en matière :*

- *d'infrastructures routières nationales et communautaires ;*
- *de services de transport routier ;*
- *d'aménagement du territoire et d'urbanisme ;*
- *d'éducation des usagers de la route en sécurité routière ;*
- *de formation en sécurité routière ;*
- *de système de délivrance du permis de conduire ;*
- *de règlementation et de législation en matière de transport routier ;*
- *de système d'enseignement aux cycles scolaires et universitaires des établissements publics et privés relatifs à la sécurité routière ;*
- *de système de secours aux accidentés de la voie publique (logistiques et structures opérationnelles) ;*

- *de système de contrôles techniques automobiles ;*
- *de systèmes de contrôle routiers. »*

En instituant l'audit, l'union tente de résoudre le problème d'insécurité routière en amont et en aval. Mais à ce jour, la directive est-elle déjà mise en application dans les Etats membres de l'union ? Le Bénin étant membre de l'union, a-t-il pu mettre en application cette directive-là ? Car pour contraindre les Etats membres, l'article 10 de ladite décision stipule que :

> *« Les Etats membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'application de la présente Directive au plus tard deux ans après son entrée en vigueur.*
>
> *Ils informent immédiatement la Commission.*
>
> *Les actes juridiques arrêtés contiendront une référence de la présente Directive ou seront accompagnés d'une telle référence lors de leur publication officielle.*
>
> *Les Etats membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine par la présente Directive. »*

Ainsi, les Etats membres de l'union se doivent de prendre toutes les dispositions pratiques pour la mise en œuvre de ladite décision. Mais l'implication financière que doit susciter la mise en œuvre de cette décision, à qui incombe-t-elle ? C'est surtout les habitudes que cette décision va déranger qui semblent souvent préoccupés les dirigeants.

Quant à la directive n°14/2009/CM/UEMOA, elle vient renforcer les systèmes de collecte d'informations existant déjà dans certains Etats tel que le Bénin. Elle augmente certaines variables à observer dans le processus de collecte des données liées aux accidents de la circulation routière. Enfin, elle contraint à une certaine rigueur dans la collecte desdites données. A l'instar de la Directive précédente un délai de deux ans est accordé aux Etats membres pour la prise des dispositions pratiques de sa mise en application au plan national.

La directive n°15/2009/CM/UEMOA du 25 septembre 2009, après avoir défini certains concepts clés et situé leur champs d'application à procéder à l'adoption d'un programme régional des Formateurs et des Evaluateurs des candidats à l'obtention du permis de conduire. Ainsi en son article 6 alinéa 2 ladite Directive dispose :

> *« Le programme régional de formation vise à développer les compétences des candidats en matière de conduite automobile et comporte au minimum :*
>
> - *la signalisation routière ;*
> - *les règles de circulation ;*

- *la connaissance et l'entretien du véhicule ;*
- *l'information sur la législation et la réglementation nationales et internationales en matière de transport routiers (documents de transports) ;*
- *la biologie et la physiologie humaine, ainsi que d'autres questions liées à la santé du conducteur, à ses performances physiques (rôle de l'état physique et mental du conducteur) ;*
- *la psychologie ;*
- *le civisme ;*
- *les accidents et leurs conséquences ;*
- *la conduite pratique de l'automobile ;*
- *l'initiation au secourisme.*

*Chaque Etat membre détermine les conditions d'accès aux professions de formateur et d'évaluateur des candidats à la conduite automobile.»*

De nombreux aspects de sécurité routière ont été pris en compte dans la présente Directive. Ainsi, sa mise en application rigoureuse permettra d'endiguer un tant soit peu les accidents de la circulation routière dans les Etats membres de l'union.

Par contre la directive n°16/2009/CM/UEMOA insiste sur les contrôles techniques automobiles. Elle a relevé, que le bilan mondial des accidents de la route fait état d'un nombre sans cesse croissant de morts, blessés et handicapés dans les pays en développement et surtout dans une disproportion inquiétante par rapport aux pays développés. Aussi a t - elle souligné que les mesures de sécurité routière concernent également l'amélioration de la qualité du parc automobile des Etats membres de l'union, et ce à travers le contrôle technique périodique. Dans le souci d'assurer une meilleure sécurité des personnes et des biens sur les réseaux routiers des Etats membres de l'union, et à la suite de l'appréciation de l'ampleur des répercussions financières et socio-économiques des accidents de la circulation routière sur le développement, notamment des Etats membres de l'UEMOA, la présente directive définit les champs d'application du contrôle technique automobile. Ainsi, en son article 3, elle dispose :

*« Le contrôle technique automobile obligatoire dans les Etats membres de l'UEMOA concerne les catégories de véhicules suivants :*

- *les motocycles à partir de 125cm$^3$ de cylindrée ;*
- *les véhicules légers ;*
- *les véhicules lourds. »*

Une nouveauté dans la présente Directive par rapport à ce qui se faisait est l'ajout des motocycles avec la précision du volume de cylindrée. Ce qui vient renforcer la Directive précédente qui rend également obligatoire l'obtention du permis de conduire pour les motocyclistes.

A la suite de ces Directives sus citées, la recommandation n°02/2009/CM/UEMOA relative à l'institution de l'éducation à la sécurité routière dans le système éducatif des Etats membres de l'UEMOA a été formulée. En effet, dans le souci de réduire le fardeau de l'insécurité routière à l'horizon 2015 en conformité aux Objectifs du Millénaire pour le Développement, le Conseil des ministres a reconnu qu'en instituant l'éducation à la sécurité routière dans les systèmes de manière efficace et valorisée constitue une mesure structurelle de haute portée. Ainsi, sur proposition de la Commission de l'UEMOA et après avis du Comité des Experts Statutaire en date du 18 septembre 2009, le Conseil des ministres de l'union a édicté ladite recommandation. Dans ses tous premiers articles, la Recommandation dispose :

> *« Article 2 :*
>
> *Les Etats membres de l'UEMOA veilleront à assurer l'éducation à la sécurité routière dans les cycles primaire et secondaire de tous les établissements publics et privés, ainsi que les centres d'alphabétisation des Etats membres de l'UEMOA.*
>
> *Article 3 :*
>
> *Les acteurs en charge de l'enseignement primaire, secondaire général, technique et professionnel, de l'alphabétisation, de la sécurité routière, des transports, sont invités à concevoir, de manière concertée, les stratégies et les modalités de mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière.*
>
> *Les organisations de la société civile du domaine de la sécurité routière peuvent être également associées à la conception et à la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière.*
>
> *Article 4 :*
>
> *Les Etats membres veilleront à prendre en compte dans l'éducation à la sécurité routière les sujets suivants :*
>
> - *la circulation et la signalisation routière ;*

- *les principales causes et les conséquences des accidents de la circulation routière ;*

- *le secourisme.*

*Article 5 :*

*Les Etats membres veilleront à mettre en place un système d'évaluation de l'éducation à la sécurité routière.*

*A cet effet, ils pourront organiser un concours national de performance des établissements scolaires en matière de sécurité routière tous les trois ans sous l'égide de la Commission de l'UEMOA. »*

De cette Recommandation, il ressort que la sécurité routière doit être considérée comme une question de priorité nationale dans chacun des Etats membres de l'union. Et toutes les actions en matière de sécurité routière doivent être menées de manière concertées. En plus, aucun acteur ne doit être de trop. Par contre aucun acteur ne doit surtout être forcé. Mais la mise en œuvre des actions doit être méthodique. Et donc la nécessité d'une évaluation périodique s'impose.

Voilà autant d'actions, de décisions, d'initiatives au plan international, continental et régional dans le but d'améliorer la sécurité routière. Ces initiatives montrent le niveau de prise de conscience des uns et des autres face au phénomène de l'insécurité routière. mais qu'en est-il réellement du Bénin ?

## 5.2- Mise en œuvre des politiques de sécurité routière au Bénin

Le Bénin sous l'égide de la communauté internationale a pris conscience des problèmes liés à l'insécurité routière. A cet effet, de nombreuses mesures ont été prises surtout en matière de règlementation. Ainsi, de nombreux instruments juridiques devant régir le secteur des transports routiers en général et celui de la sécurité routière ont été pris.

A titre d'exemple, en matière de transport, peuvent être cités quelques décrets, et arrêtés interministériels. Mais ces instruments en question concernent surtout ceux qui visent à l'amélioration de la sécurité routière.

En matière de sécurité routière au Bénin, deux dispositifs importants méritent d'être passés en revue. Il s'agit fondamentalement du cadre institutionnel et du cadre réglementaire. Ainsi, au

niveau national comme au niveau des deux communes étudiées, la question de la sécurité routière revêt un caractère transversal et multisectoriel dont la gestion mobilise plusieurs institutions et s'inscrit dans un environnement réglementaire précis.

Ainsi, il est question d'aborder dans un premier temps le cadre institutionnel de la sécurité routière au Bénin et ensuite le cadre réglementaire. Ces deux dispositifs sont mis en place conformément aux dispositions internationales, régionales et continentales.

### 5.2.1- Cadre institutionnel de la sécurité routière

Compte tenu du caractère indispensable que revêt le secteur des transports dans le développement des nations, le Bénin s'est doté d'un dispositif institutionnel visant à organiser ledit secteur. Ainsi, la problématique de la sécurité routière interpelle plusieurs acteurs classés en deux grandes catégories à savoir : les acteurs publics et les acteurs privés.

#### 5.2.1.1- Les acteurs publics

Au niveau de cette catégorie d'acteurs, il y a plusieurs subdivisions. Ces différentes subdivisions sont faites en fonctions des compétences propres à chaque acteur. Ainsi, les missions de planification, gestion et réglementation de la sécurité routière sont assurées par le ministère chargé des transports. Cependant, d'autres départements ministériels partagent certaines de ces attributions. En effet, l'une des principales missions de ce ministère est de mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière de transport en général et de sécurité routière en particulier. D'ailleurs, aucun régime ne s'est passé de la création d'un portefeuille pour le ministère des transports. Certes, la dénomination dudit ministère a toujours varié en fonction du régime et même au sein d'un même régime en fonction des objectifs politiques des gouvernants, néanmoins le ministère chargé ddes transports a toujours occupé une place fondamentale dans tous les régimes politiques au Bénin. Aux fins de mettre en œuvre la politique du Gouvernement en matière de sécurité routière, le ministère s'est doté de plusieurs services techniques  dont les dénominations ou même les missions ont évolué au fil du temps.

##### 5.2.1.1.1- Le Ministère des Travaux Publics et des Transports

La Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT)

Au titre de ces services techniques, on peut citer en premier, la direction en charge des Transports Terrestres (DGTT).  Elle est une Direction Technique du Ministère des Travaux

Publics et des Transports (MTPT). La DGTT est actuellement régie par le Décret N° 2007-444 du 02 Octobre 2007 et son fonctionnement est, quant à lui, régi par Arrêté N°039/MTPT/DC/SG/ DGTT/SER du 11 Mai 2004.

Elle est chargée de :

- *l'organisation, la réglementation et le contrôle des transports routiers et ferroviaires ;*
- *la réglementation, la délivrance et le contrôle des titres et autorisations de transports;*
- *l'agrément des auto-écoles et le contrôle de leurs activités ;*
- *l'élaboration des tarifs de transports routiers en collaboration avec les organismes nationaux compétents ;*
- *la formation et le recyclage des moniteurs d'auto-écoles, des examinateurs, des conducteurs et autres acteurs des transports terrestres ;*
- *la collecte et le traitement des données de fret routier et ferroviaire ;*
- *l'assistance aux collectivités locales dans la conception, l'organisation et la gestion des transports urbains, interurbains et ruraux ;*
- *la participation à la mise en œuvre de la déclaration de politique nationale de mobilité urbaine en collaboration avec les autres structures concernées, notamment les communes urbaines ;*
- *l'initiation et la conduite des réflexions et études susceptibles d'améliorer les conditions de déplacement des personnes et des biens en milieu urbain et périurbain ;*
- *la représentation du Bénin dans les instances internationales traitant des questions de transports routiers et ferroviaires ;*
- *l'appui aux Directions Départementales des Transports et des Travaux Publics dans la mise en œuvre par celles-ci des compétences en matière de transport.*

Dans le cadre de l'accomplissement de cette mission, la Direction Générale des Transports Terrestres mène, entre autres, les activités essentielles ci-après :

- *le contrôle du respect de la réglementation en matière de circulation et de stationnement des gros porteurs dans la ville de Cotonou ;*
- *la facilitation des transports et transit routiers Inter-Etats;*
- *l'immatriculation définitive des véhicules ;*
- *l'immatriculation des véhicules en IP et VT et la délivrance du permis de conduire ;*
- *l'organisation des examens de permis de conduire ;*
- *le classement et l'enregistrement des anciens dossiers d'immatriculation et de permis de conduire ;*
- *l'agrément et le contrôle des auto-écoles ;*
- *la réalisation de plusieurs études dans le cadre de l'amélioration du système de transport au Bénin.*

La Direction Générale des Transports Terrestres comprend :

- *la Direction des Titres de Transport ;*

- *la Direction des Etudes, de la Réglementation et du Contrôle ;*
- *la Direction de l'Administration et des Finances ;*
- *le Centre de Formation ;*

et six (06) Directions Régionales des Transports Terrestres. Ces dernières ont été transformées en Services Départementaux désormais placés sous la tutelle des Directions Départementales des Transports et des Travaux Publics avec la prise du Décret n°2007-444 du 02 Octobre 2007 précité.

C'est compte tenu de la place très importante de cette direction dans le système de sécurité routière qu'elle a fait l'objet de cette précision. Car en matière de sécurité routière le permis de conduire occupe une place de premier rang. Normalement, avant l'obtention du permis de conduire, tout un dispositif est internalisé. C'est eu égard à l'importance du permis de conduire dans le système global des transports que de nombreuses initiatives ont été prises en la matière. D'ailleurs pour le Directeur des Etudes, de la Règlementation et du Contrôle (DERC) de la DGTT, le permis de conduire constitue « *la première mesure de sécurité routière* »,

La création de la DGTT dont les attributions concourent à l'amélioration de la sécurité routière. Au sein de la DGTT, et dans le souci d'améliorer la sécurité routière, il y eu création de la Direction des Titres de Transports. Dans les titres de transports délivrés aux usagers, il y a au premier plan le permis de conduire. Ce qui amena l'autorité à la création toute une division appelée Division Permis de Conduire. Ainsi, un système de délivrance de permis de conduire fut mis en place. Alors, ce volet de la sécurité routière est si fondamental qu'il importe de repréciser certains détails dans la suite du travail.

Afin d'améliorer la sécurité routière par la fluidité de la circulation, la Direction des Etudes, de la Règlementation et du Contrôle a été instituée. Sa mission est de réglementer les activités de transport en général. Ainsi, en matière de sécurité routière, elle procède au contrôle de la qualité des titres de transport qu'utilisent les usagers. De plus elle initie des projets d'instruments juridiques en matière de transport en général.

Le Centre National de Sécurité Routière (CNSR)

Outre la DGTT, l'Etat a décidé en 1987 de la mise en place d'un Centre spécial, autonome devant gérer les questions relatives à la sécurité routière. C'est donc par décret n°87-443 du 29 décembre 1987 portant approbation du Centre National de Sécurité Routière que fut

institué le CNSR. Il importe de préciser qu'avant cette date, le CNSR existait au sein de la DGTT comme service mais sous l'appellation de Comité National de la Sécurité Routière. Lequel Comité fut créé par décret n°78-254 du 18 septembre 1978 portant création, organisation et fonctionnement du Comité National de la Sécurité Routière.

En abrogeant les dispositions du décret n°78-254 du 18 septembre 1978, le décret 87-443 du 29 décembre 1987 dispose en son article 4 que :

> *« Le Centre National de Sécurité Routière a pour objet l'étude, la recherche et la mise en œuvre de tous les moyens destinés à accroître la sécurité des usagers de la route, notamment sur les manières de prévention et de lutte contre les accidents de la circulation routière.*
>
> *De ce fait, les missions assignées au Centre National de Sécurité Routière sont les suivantes :*
>
> - *L'Education routière ;*
> - *L'Information et la sensibilisation des usagers de la route ;*
> - *La Formation et le Perfectionnement des conducteurs, le recyclage des examinateurs de permis de conduire ;*
> - *L'Organisation des secours aux accidentés de la route et l'Aide Médicale d'Urgence ;*
> - *Le Contrôle technique Automobile ;*
> - *Le Contrôle du Respect du Code de la Route ;*
> - *L'Organisation et l'Animation des Commissions de retrait des titres de transports à la suite d'infractions au Code de la Route. »*

Afin d'accomplir les missions à lui confier, le centre s'est doté de certains services comme par exemple le Service Informations, statistique, études et documentations.

Service Informatique, Statistique, Etude et Documentation (SISED)

Il est chargé de la collecte et du traitement des informations relatives aux accidents de la route. C'est un service important pour la prévention routière en ce sens que les informations collectées au Bénin devraient permettre aux décideurs de prendre des mesures idoines pour l'amélioration de la sécurité routière. Encore qu'en l'état actuel des choses, les informations collectées par rapport aux statistiques des accidents causent un problème de fiabilité. Les méthodes et techniques de collectes de ces informations constituent elles-mêmes un problème. C'est fort de ce problème que l'arrêté interministériel 024/MTPT/DC/MDN/MISAT du 20

mars 2000 a un sens. Mais là encore son application constitue un problème. Etant donné que d'autres compétences sont mises à contribution pour la collecte desdites informations. Le problème que pose l'application dudit arrêté, est celui de la coopération entre des acteurs de statuts différents. Même si, ces acteurs font partie d'un ensemble plus grand, ils sont issus des sous-ensembles tout de même différents. Comme précédemment énoncé, ce sont des questions de motivations en rapport à un travail supplémentaire selon ces acteurs (Police et gendarmerie). Par contre, pour d'autres acteurs (CNSR), c'est un refus d'assumer les responsabilités à eux reconnues par l'autorité (les Ministres de tutelle). C'est incroyable de constater que les différents acteurs se rejettent mutuellement la responsabilité de la qualité des statistiques sur les accidents de la circulation routière. C'est là encore un problème de leadership au niveau de ces acteurs et une absence de détermination politique affichée et confirmée au niveau des gouvernants.

*Service Prévention Routière (SPR)*

Outre ce service, on peut citer le service de la Prévention Routière subdivisé en deux. A savoir la division Education, Formation et la division Contrôle et répression.

Il s'agit de prévenir quoi ? D'éduquer qui et comment ? De former qui et comment ? De contrôler quoi, qui et comment ?

Eduquer les usagers de la route à travers des sensibilisations (directes ou au travers des canaux tels que les radios et les télévisions,…). Former également les conducteurs et procéder au recyclage de ceux qui sont dans le besoin. Il s'agit de former les usagers de la route sur les questions liées à la sécurité routière.

Mais le contrôle de quoi ? Il s'agit du contrôle du respect des règles de sécurité routière. C'est surtout le respect du Code de la route (normes en matière de vitesse, du respect du couloir de circulation, etc.) par les usagers de la route qui fait objet de contrôle et de répression si nécessaire.

Une fois encore, la question de la méthode se pose. D'après les résultats provisoires du dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH4), la population Béninoise est estimée à environ 10millions d'habitants en 2013. Alors, quelles stratégies de communication faut-il adopter pour sensibiliser cette population sur les questions de sécurité routière ? Encore que, les populations sont majoritairement rurales. Les perceptions qu'elles

ont de l'accident de la route varient d'une région à une autre d'une culture à une autre. Leurs représentations de l'insécurité routière dictent leurs conduites, les comportements routiers qu'elles adoptent. Comment communiquer avec ces dix millions d'habitants pour régler les questions liées à l'éducation routière ? Car tout être humain est à priori un usager de la route. Et le droit à l'information, à l'instruction, à l'éducation, sont des droits inaliénables et constitutionnels pour les populations Béninoises et reconnus par le droit positif Béninois.

De tout ce qui précède, l'adage populaire selon lequel « *quand il reste à faire rien n'est fait*», semble prendre tout son sens. Car les structures devant assurer l'amélioration de la sécurité routière existent, les instruments juridiques destinés à la réglementation existent. Alors comment expliquer que l'insécurité routière soit et la règle et la sécurité routière, l'exception ?

Le Service d'Exploitation Technique du CNSR : une double responsabilité

En matière de prévention des accidents de la route, le CNSR, ne peut rester en marge. Sa responsabilité est engagée en ce sens qu'il est le garant du contrôle technique des véhicules mis en circulation en République du Bénin. La corruption qui sévit dans le secteur de la réalisation de la visite technique, fait qu'aujourd'hui, au Bénin, il y a des véhicules qui ne sont pas en bon état mais qui ont les bulletins de visite technique à jour. De sorte que dans la circulation routière, certains lemons[31] sont détenteurs de visite technique à jour. Un centre destiné à la sécurité routière qui de par les comportements de certains de ses agents participent à la promotion de l'insécurité routière. De même, c'est un centre qui devrait lutter contre l'insécurité routière mais étant donné que l'un des objectifs du service visite technique est de renflouer les caisses de l'administration, une grande rigueur n'est pas faite.

> *Verbatim 36 : « On ferme les yeux sur certaines choses, car si l'on devait être très rigoureux peu de véhicules pourrait circuler, on ne peut plus refuser cela, il n'est pas donné à n'importe qui d'avoir des ressources pour s'acheter un véhicule » (Conducteur de voiture particulière, le 13 août 2013 à Abomey-Calavi).*

Voici, le genre d'expressions qui encouragent le laxisme de certains agents du service contrôle technique.

> *Verbatim 37 : «La visite technique est une formalité, on peut la faire sans jamais amener son véhicule au CNSR, il suffit de connaitre le tuyau, il suffit d'avoir les relations dans le circuit. Avec 20000f CFA, pas besoin d'aller avec ton véhicule et ton*

[31] Il s'agit des vieux véhicules si non des épaves qui sont toujours en circulation.

*problème de visite technique est réglé. Il s'agit, des petites voitures bien entendu»*[32] *(Conducteur de véhicule administratif à Cotonou, le 17 février 2013, Cotonou).*

A la suite de ces discussions informelles avec certains usagers et anciens agents du CNSR, on peut aisément comprendre pourquoi, l'investigation du service visite technique a connu assez de problème. On peut donc affirmer que le contrôle technique des voitures est dans une certaine mesure plus qu'une question d'argent que de sécurité routière. C'est plutôt basé sur des pratiques corruptives que sur de réels buts de sécurité routière. « Les mécanismes de la corruption ici aussi sont assez variés. Ils vont du paiement systématique de « frais de cachets » à la délivrance du certificat de visite technique sans présentation du véhicule […]. Ce faisant, les véhicules roulent avec toutes les pièces à jour mais sans répondre à aucune norme technique. Même les simples feux de signalisation ne sont pas souvent fonctionnels » (Bako-Arifari, 2005 :16).

Voici des comportements d'agents de l'Etat qui, au lieu de lutter contre l'insécurité routière, en font sa promotion contre des ristournes pécuniaires. S'il est vrai que tous les agents ne sont pas corrompus, il n'est pas faux qu'ils sont de loin ou de près coupables. Coupables de leur silence, ils sont donc de facto responsables au même titre que le conducteur de la survenance de l'accident de la circulation routière. Ils sont plus responsables que le conducteur car ils sont là pour décourager les pratiques qu'ils entretiennent et encouragent. C'est pour lutter contre les accidents de la circulation routière dus aux matériels roulants qu'ils ont été mis en place. Mais hélas, ils ne jouent pas leur rôle. Ce qui concourt à la survenance des accidents de la circulation. Autre que le CNSR, les services des assurances sont apostrophés par l'insécurité routière. Mais avant, d'autres services ou institutions de l'Etat sont interpelés.

#### 5.2.1.1.2- Le Ministère de l'Economie et des finances

La question de la sécurité routière interpelle également le Ministère de l'Economie et des Finances à travers l'une de ses régies. Cette régie est plus en contact avec plusieurs autres services à travers les déclarations fiscales. Il s'agit en effet des services douaniers.

Le service des douanes et l'insécurité routière

Les importations sont régies en République du Bénin par le décret n°2000-871 du 29 décembre 2000 portant règlementation de l'importation, de la commercialisation et de la

[32] Entretien informel avec A. conducteur de véhicule administratif à Cotonou, le 6 juin 2013

distribution des matériels et biens d'équipement d'occasion. En son article 11, ledit décret dispose :

> *« Tout véhicule automobile d'occasion ne peut être importé en République du Bénin que si sa durée d'utilisation n'excède pas dix (10) ans pour les véhicules de tourisme et de treize (13) ans pour les véhicules utilitaires.*
>
> *Il devra, préalablement à son immatriculation, être soumis à un contrôle physique et technique des services compétents du ministère chargé des transports »*

La mise en application du présent décret devrait pouvoir réduire la quantité des épaves qui circulent dans le pays. C'est en effet au corridor douanier que le présent décret devrait pouvoir être mis en application. Car une fois que le véhicule est mis en consommation, il devra être immatriculé. Et ceci est précisé par le décret n°98-602 du 10 décembre 1998 portant réforme du système d'immatriculation et de réimmatriculation des véhicules en République du Bénin. Ledit décret dispose en son article 2 : « Tout véhicule neuf ou d'occasion introduit au Bénin doit être immatriculé ou réimmatriculé ». Ainsi, la seule façon de faire respecter le décret est d'empêcher l'entrée sur le territoire Béninois desdits véhicules. Mais alors quel est le constat ? Certes, dans son article 5 le décret n°2000-81, interpelle également le ministère chargé des transports à travers son service de contrôle technique (CNSR). Or, les pratiques corruptives développées au niveau de ce service en disent long sur la qualité des prestations offertes. Faire donc confiance à un tel service au point d'en faire une référence constitue un réel problème. Seules des réformes sérieuses et profondes permettraient de résoudre dans une certaine mesure ces biais. Le problème que soulève la corruption est général et non spécifique à ce service. Mais vu l'importance de ce service dans le système des transports, seule une véritable détermination politique pourrait arriver à corriger les faiblesses du système. Nonobstant cette situation, que constate t- on au corridor douanier ? Lorsqu'on se réfère à l'annuaire statistique de la DGTT (2011), on constate que les véhicules les plus consommés au Bénin sont des vieux véhicules. Les véhicules dont l'importation constitue une infraction à la règlementation, sont les véhicules qui traversent le plus le corridor douanier du Bénin. Le tableau 5 fait donc la synthèse des véhicules mis en consommation au Bénin de 2001 à 2011. Le tableau a été réalisé par la DGTT à l'exception des pourcentages et des effectifs comparatifs. On désigne par effectifs comparatifs, les lignes Véhicules Vieux de moins de treize ans (VV-13ans) et Véhicules Vieux de plus de treize ans (VV+13ans). C'est

dans le souci de faciliter l'analyse que ces lignes ont été incorporées au tableau initial de la DGTT.

L'analyse du tableau 7 montre que les véhicules les plus consommés au Bénin de 2001 à 2011 sont les vieux véhicules de plus de 30ans d'âges (77013 véhicules). Ce qui donne une estimation de 27,95% de la consommation totale (275524 véhicules) sur cette période-là. Après ces véhicules vieux de plus de 30ans, on a les véhicules dont l'âge est compris entre 13 et 15 ans. Ces véhicules sont consommés à hauteur de 33759 véhicules, soit 12,25% de la consommation globale. Ensuite, on a 30433 véhicules dont l'âge est compris entre 10 et 12 ans soit 11, 05% de la consommation globale. Suivent les véhicules de moins d'un an qui sont estimés à 26703 soit un taux de 9,69% de la consommation globale.

Outre ce constat, on note une décroissance progressive de la consommation des véhicules vieux de plus de 13ans allant de 82,3% en 2001 à 65,2% en 2011 contre une croissance progressive des véhicules vieux de moins de 13 ans. De même, la consommation des véhicules de moins d'un an a connu une croissance progressive depuis 2003 (avec un nombre de total de 1202 véhicules) pour connaître son pic en 2007 (avec un nombre de 4100 véhicules) après quoi, elle a commencé à décroitre jusqu'à 2012 véhicules en 2011. Poursuivant l'analyse du tableau 6, on peut affirmer que la consommation de véhicule vieux à diminuer de 17,1% de 2001 à 2011. Il s'avère donc possible de conclure qu'un effort a été fait dans le respect de l'âge officiel des véhicules importés au Bénin.

Afin de mieux analyser les raisons de cette croissance ou de cette baisse, il est indispensable de s'interroger sur le type de véhicule qui a connu cette baisse ou cette croissance. Pour ce faire, le tableau suivant trouve son utilité.

Tableau 7 : Ages des véhicules immatriculés au Bénin de 2001 à 2011

| ANNEES AGES | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | Effectif | Pourcen-tage % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Neuf (< 1 an)** | 596 | 749 | 1 202 | 2 854 | 3 094 | 2 908 | 4 100 | 4 003 | 3 100 | 2 085 | 2012 | 26 703 | 9,69 |
| **1-3 ans** | 628 | 215 | 144 | 210 | 183 | 244 | 283 | 404 | 482 | 457 | 442 | 3 692 | 1,34 |
| **4- 6 ans** | 754 | 325 | 218 | 424 | 455 | 496 | 577 | 738 | 698 | 793 | 891 | 6 369 | 2,31 |
| **7- 9 ans** | 1 212 | 734 | 651 | 830 | 896 | 1 033 | 1 436 | 1 436 | 1 370 | 1 957 | 1914 | 13 469 | 4,89 |
| **10-12 ans** | 3 109 | 2 391 | 2 005 | 2 156 | 1 922 | 1 931 | 2 593 | 3 152 | 3 367 | 3 720 | 4 087 | 30 433 | 11,1 |
| **13-15 ans** | 5 025 | 2 960 | 2 239 | 2 608 | 2 218 | 2 228 | 2 473 | 2 643 | 3 267 | 3 645 | 4 453 | 33 759 | 12,3 |
| **16-18 ans** | 4 289 | 2 602 | 1 978 | 2 805 | 2 255 | 1 870 | 1 995 | 2 105 | 2 239 | 2 091 | 2 274 | 26 503 | 9,62 |
| **19-21 ans** | 2 857 | 1 841 | 1 475 | 2 026 | 1 933 | 1 785 | 2 040 | 2 317 | 1 946 | 1 850 | 1 831 | 21 901 | 7,95 |
| **22-24 ans** | 1 982 | 1 485 | 1 204 | 1 390 | 1 286 | 1 302 | 1 387 | 1 774 | 1 933 | 1 708 | 1 696 | 17 147 | 6,22 |
| **25- 27 ans** | 1 041 | 779 | 738 | 1 008 | 901 | 880 | 938 | 1 200 | 1 272 | 1 070 | 1 264 | 11 091 | 4,03 |
| **28- 30 ans** | 751 | 553 | 474 | 559 | 559 | 552 | 640 | 908 | 872 | 780 | 796 | 7 444 | 2,7 |
| **>30 ans** | 13 407 | 9 564 | 9 773 | 9 496 | 5 934 | 4 642 | 1 227 | 5 824 | 6 468 | 5 457 | 5 221 | 77 013 | 28 |
| **Total** | 35651 | 24198 | 22101 | 26366 | 21636 | 19871 | 19689 | 26504 | 27014 | 25613 | 26881 | 275524 | 100 |
| **Véhicules Vieux de moins de 13 ans d'âge** | 6299 | 4414 | 4220 | 6474 | 6550 | 6612 | 8989 | 9733 | 9017 | 9012 | 9346 | | |
| **Véhicules Vieux de plus de 13 ans d'âge** | 29 352 | 19 784 | 17 881 | 19 892 | 15 086 | 13 259 | 10 700 | 16 771 | 17 997 | 16 601 | 17 535 | | |
| **Pourcentage des véhicules vieux de plus de 13 ans** | 82,3 | 81,8 | 80,9 | 75,4 | 69,7 | 66,7 | 54,3 | 63,3 | 66,6 | 64,8 | 65,2 | | |

**Source** : réalisé à partir des données de la DGTT, 2011

Tableau 8 : Evolution des importations par type de véhicule de 2001 à 2011

| ANNEES | MOTOS & TRICYCLES | VOITURE PART- | CAMION-NETTE | CAMION LEGER | CAMION MOYEN | CAMION LOURD | TRACTEUR AGRICOLE & ROUTIER | REMORQUE & SEMI REMORQUE | BUS & MINIBUS | AUTOBUS & AUTOCAR | AUTRES* VEHICULES | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2001 | 1 426 | 25 423 | 3 304 | 937 | 1 377 | 287 | 1 062 | 1 088 | 646 | 82 | 19 | 35 651 |
| 2002 | 1 427 | 15 782 | 2 990 | 963 | 18 | 367 | 1 061 | 870 | 642 | 51 | 27 | 24 198 |
| 2003 | 1 224 | 14 423 | 2 682 | 724 | 23 | 339 | 836 | 842 | 812 | 38 | 158 | 22 101 |
| 2004 | 2 190 | 16 752 | 2 832 | 907 | 22 | 169 | 862 | 1 034 | 911 | 41 | 646 | 26 366 |
| 2005 | 2 042 | 13 789 | 2 388 | 632 | 12 | 235 | 656 | 741 | 717 | 43 | 381 | 21 636 |
| 2006 | 1 825 | 13 176 | 1 999 | 408 | 12 | 272 | 765 | 693 | 582 | 38 | 101 | 19 871 |
| 2007 | 2 170 | 13 109 | 1 040 | 599 | 16 | 255 | 917 | 841 | 657 | 41 | 44 | 19 689 |
| 2008 | 2 559 | 17 150 | 2 609 | 847 | 14 | 277 | 1 123 | 1 042 | 816 | 45 | 22 | 26 504 |
| 2009 | 1 623 | 17 717 | 2 863 | 1 053 | 7 | 163 | 1 390 | 1 134 | 964 | 52 | 48 | 27 014 |
| 2010 | 1 155 | 17 181 | 2 578 | 1 002 | 0 | 69 | 1 415 | 1 190 | 927 | 17 | 79 | 25 613 |
| 2011 | 1 054 | 18 672 | 2 839 | 896 | 1 | 55 | 38 | 984 | 1 005 | 14 | 1 323 | 26 881 |
| TOTAL | 17 641 | 164 502 | 25 285 | 8 072 | 1 501 | 2 433 | 10 087 | 9 475 | 7 674 | 448 | 1 525 | 275 524 |

Source : DGTT, 2011

Tableau 9 : Evolution des importations d'automobiles (série normale)* de 2001 à 2011

| Années | Nombre d'immatriculation |
|---|---|
| 2001 | 8 760 |
| 2002 | 11 069 |
| 2003 | 11 079 |
| 2004 | 9 776 |
| 2005 | 9 999 |
| 2006 | 9 711 |
| 2007 | 11 067 |
| 2008 | 14 857 |
| 2009 | 16 257 |
| 2010 | 16 473 |
| 2011 | 17 256 |
| **Total** | **136 304** |

Source : DGTT, 2011

**Nb** : * : **série normale** : véhicules neufs ou d'occasions immatriculés au Bénin pour la première fois

De l'analyse du tableau 7, il ressort que les voitures particulières sont les plus consommées (59,71%), après elles, on a les camionnettes (9,2%) et les motos et tricycles (6,4%) de 2001 à 2011.

Le tableau 8, illustre la consommation des véhicules neufs au Bénin de 2001 à 2011. Il ressort de la lecture dudit tableau que la consommation de ces véhicules de série normale a connu une croissance significative en 2002 et 2003. Pour connaître une baisse sur trois ans. Et ce n'est qu'en 2007 que la consommation a repris sa croissance pour connaitre son pic en 2011. Et ce en fonction des chiffres disponibles pour l'analyse.

Tension entre besoins économiques et besoins de sécurité routière

Il importe de revenir sur les politiques publiques en matière de dédouanement des véhicules. Alors que le décret n°2000-871 du 29 décembre 2000 est sans équivoque sur l'âge des véhicules à importer, le constat est tout à fait le contraire. De la lecture du tableau 5, il est sans doute question du non-respect de la règlementation par l'Etat lui-même à travers un de ses services compétents. L'économie Béninoise étant entièrement fiscale, il faut une collecte

des ressources pour financer le développement. Le dédouanement des véhicules de moins de dix (10) ans revient extrêmement coûteux aux usagers. D'après les transitaires interrogés, les taxes douanières s'élèveraient à 47,5% de la valeur net du véhicule (prix d'achat) plus certains frais estimés à cinquante mille (50000) francs CFA. Alors qu'un véhicule vieux de plus de 10 ans, pour ce qui est des véhicules de tourisme, les taxes douanières sont fixes et sont évaluées à six cent mille (600000) francs CFA. Il semble moins chers d'acheter un véhicule âgé de plus de dix (10) ans. Encore que comme le dit un enquêté :

> *Verbatim 38 : « mèdaho, voiture, c'est voiture. L'essentiel c'est qu'elle m'amène et me ramène sain et sauf. Là encore ça dépend de l'entretien que j'en fais. Je ne vais quand même pas jeter mon argent par la fenêtre. Si tu achètes un véhicule neuf, c'est bon hein, mais tu vas donner ton argent à ces douaniers là fatar. Si l'Etat même voulait qu'on achète les voitures neuves, il a la solution. Mais non, les riches ne veulent pas qu'ont les égale. En tout cas, moi là, je suis dans ma vieille voiture et je m'y plais bien ». (Conducteur de voiture particulière, 34 ans, Cotonou, 12/9/13).*

Outre les services douaniers, on s'est également intéressé aux zemijan dans les deux communes. Sur les trente et sept (37) conducteurs de taxis-moto, à peine cinq (5) ont une légère connaissance des règles de circulation routière. Deux (2) parmi eux affirment avoir leur permis de conduire. Et ceux-là affirment être à la quête d'un mieux-être. La conduite de taxis-motos est juste un tremplin car ne pouvant croiser les bras et attendre un quelconque *"salut"*. Or l'arrêté interministériel N° 012/MTPT/MISD/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER du 7 mars 2006 dispose en son article 5 que :

*« Le conducteur de l'engin affecté au transport public de personnes doit remplir les conditions ci-après :*

- *Etre de nationalité béninoise ;*
- *Avoir une carte nationale d'identité en cours de validité ;*
- *Etre autorisé par le Ministère chargé des transports ;*
- *Etre titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie d'engin piloté ;*
- *Etre enregistré à la mairie de la localité d'exercice ;*
- *Avoir une blouse numérotée. La couleur de la blouse sera déterminée par la mairie de la localité. »*

Si cet article exige que les conducteurs de taxis-motos soient titulaires d'un permis de conduire valable pour la catégorie d'engin piloté et que sur trente et sept (37) conducteurs de taxis-motos interrogés formellement, il n'y a eu que deux (2) qui ont déclaré avoir le permis de conduire automobile. Ceci signifie que cet arrêté ministériel n'est pas entièrement

appliqué. Puisque l'arrêté précise que le conducteur doit être autorisé par le ministère chargé des transports. Et que le conducteur doit également être enregistré à la mairie. Ces conducteurs ayant affirmé posséder un permis de conduire automobile ne possède pas le permis de conduire de l'engin piloté. Tout le processus, se déroule à la mairie. Mais une fois à la mairie, il leur est juste demandé les papiers d'achat de l'engin et la carte d'identité. Après présentation desdites pièces, ces conducteurs paient une redevance de 5.200FCFA. La blouse est vendue à la mairie et sa numérotation se fait également à la mairie moyennant une redevance. Voici comment le contenu de la plupart des textes réglementaires est traité en premier par les agents de l'Etat en charge de sa mise en application. Ce qui prouve que ce n'est en réalité pas les textes qui importent par moment mais les ristournes qui en découlent. On peut donc affirmer qu'au niveau des mairies les besoins économiques ont pris également le pas sur les besoins de sécurité.

Au niveau des populations, il existe également ce conflit entre le besoin économique (pouvoir d'achat) et le besoin de sécurité routière. En majorité, ces populations achètent la plupart du temps des voitures plus anciennes qui ne sont pas dotées d'équipements de sécurité active (comme l'ABS, la direction assistée,…) ou d'équipements de sécurité passive (par exemple des airbags). Or la modicité du prix est souvent synonyme de véhicule sous-équipé ou de petite taille. Ce qui explique que les accidents dans lesquels ces véhicules sont impliqués ont donc des conséquences souvent plus graves (Slootmans, 2011).

#### 5.2.1.1.3- Le Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Publique et des Cultes (MISPC)

Les services du ministère de l'intérieur, de la sécurité publique et des Cultes sont chargés de l'application de la réglementation sur la sécurité publique en général et sur la sécurité routière en particulier. Il s'agit entre autres de la répression des infractions au code de la route, la réalisation des constats d'accident de la circulation. Ils intègrent dans leurs interventions la sensibilisation des usagers de la route. Il s'agit bien évidemment des services de police. Compte tenu de l'importance de la mission de la police dans la sécurisation routière, une partie du chapitre 6 lui a été consacrée.

#### 5.2.1.1.4- Le Ministère de la Défense Nationale (MDN)

Comme le Ministère de l'Intérieur, les services du ministère de la défense ont également pour mission d'assurer la sécurité publique dans les campagnes. La gendarmerie a pour mission d'assurer le contrôle de la circulation routière dans les zones rurales. Aussi réalise-t-elle des constats d'accidents dans ces zones là et même parfois dans des milieux urbains quand elle est sollicitée. Etant une force de sécurité républicaine, elle est présente à Cotonou et Abomey-Calavi. A la différence de la police, elle intervient très peu en zone urbaine. A l'instar de la police, ses actions de contrôle de la circulation routière n'ont pas permis d'endiguer l'insécurité routière.

#### 5.2.1.1.5- Le Ministère de la Justice

Il intervient surtout au niveau du règlement des litiges dus aux accidents de la circulation. Au cours des audiences les responsabilités des uns et des autres sont situées par les magistrats qui ont pour mission de dire le droit. Après avoir traité l'information judiciaire des infractions au code de la route et aux situations résultant des accidents de la circulation, ils établissent les coupables. Ils situent les actions les pourcentages de dédommagement, les conditions de privation de liberté des auteurs d'accident, etc.

#### 5.2.1.1.6- Ministère de la décentralisation et des collectivités locales

<u>Les communes d'Abomey-Calavi et de Cotonou</u>

A l'instar des autres collectivités territoriales, les élus locaux de ces deux communes ne sont pas restés indifférents aux douleurs de leurs administrés résultant des accidents de la circulation routière. Ils ont pris chacun selon ses priorités des mesures visant à réduire l'insécurité routière. La mairie de Cotonou a mis en place la police municipale pour assurer aux côtés de la police nationale la régulation de la circulation routière. La mairie d'Abomey-Calavi quant à elle, a pris un arrêté communal d'application du décret 2011-713 du 21 octobre 2011 portant conditions de circulations des véhicules, de transport et préservation du patrimoine routier en République du Bénin.

### 5.2.1.2- Les acteurs privés

#### 5.2.1.2.1- Les services d'assurance et la sécurité routière

Déjà en 1965, les assurances sont une obligation légale pour tout utilisateur de véhicule à moteur. L'article 1er de la loi n°65-1 du 4 mars 1965 rend obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur de véhicule à moteur terrestre. Cet article dispose :

> *« Toute personne physique ou morale dont la responsabilité peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque, quel que soit le pays ou la série d'immatriculation du véhicule, doit, pour faire circuler ledit véhicule sur le territoire du Dahomey, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application.*
>
> *Sont assujettis à l'assurance obligatoire les véhicules ci-dessus définis dont la puissance en cylindrée part de 125cm³.*
>
> *La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par la présentation d'un document justificatif ».*

Comme le contrôle technique, l'assurance est une obligation à laquelle aucun véhicule dont la puissance de la cylindrée est supérieure ou égale à 125cm$^3$ ne peut déroger. Les assurances sont indispensables dans le système des transports. Le constat révèle que les assurances n'interviennent que pour dédommager les victimes d'accidents de la circulation routière. Alors qu'elles gagneraient plus à participer à lutter contre la survenance d'accidents de la route, au mieux à leur réduction considérable.

Les sociétés d'assurances sont également responsables de la survenance des accidents de la circulation routière car elles collectent les fonds aux fins de dédommagement en cas de sinistre. Or, il ne suffit pas d'encaisser les ressources financières et attendre la survenue des accidents de la route pour procéder au dédommagement des victimes. Il faut également qu'elles justifient leurs activités. Et ceci à travers la sensibilisation de leurs assurés sur les questions liées aux comportements routiers utiles et efficaces. Non seulement, ces sociétés d'assurances ne sensibilisent pas leurs assurés mais ce sont plutôt leurs communications, publicités qui encouragent leurs usagers à adopter des comportements à risques sur les routes. Comportements qui se soldent le plus souvent par des accidents de la route. De ce fait, les sociétés d'assurances au lieu d'agir dans une perspective préventive concourent à la

survenance des accidents de la route. Pour certains conducteurs, une fois que leurs véhicules sont assurés, il n'y a plus rien qui puisse les inviter à la prudence car « l'assurance va supporter les dégâts[33] ». De même, la plupart des motocyclistes ne souscrivent pas aux assurances.

#### 5.2.1.2.2- Les auto-écoles

Les auto-écoles jouent un rôle primordial en matière de sécurité routière. Elles assurent la formation des usagers désireux d'obtenir leur permis de conduire à la conduite automobile. Le permis de conduire étant le premier titre de transport, elles occupent une place de premier plan dans le système de sécurité routière. On décompte à la date du 21 avril 2014 environ 95 auto-écoles dans le département de l'Atlantique-Littoral régulièrement reconnues par les autorités en charge de la règlementation à la DGTT. La dernière inspection effectuée par les examinateurs d'auto-école, révèle que certaines auto-écoles ne disposent pas de personnel qualifié. Les conditions de travail ne sont pas remplies. Par ailleurs, il existe des auto-écoles qui « *travaillent à la limite dans l'informel »*[34]. On a insisté sur leur responsabilité dans la survenance des accidents dans le chapitre 6.

#### 5.2.1.2.3- Les Organisations Non Gouvernementales (ONG) et associations

Les ONG également jouent un rôle surtout à travers la sensibilisation des usagers de la route. Elles programment périodiquement des campagnes de sensibilisations. Ce sont surtout les ONG locales comme ALLINAGNON. Elles profitent pour célébrer les journées internationalement retenues pour la sécurité routière. Elles s'associent aux structures publiques pour certaines de leurs manifestations. Dans le même cadre, il existe des ONG internationales comme HANDICAP International qui mènent également des activités visant à la sécurisation routière. Elles apportent des soutiens de toutes sortes (matériels, techniques, et financiers) aux acteurs publics et même aux ONG locales pour la lutte contre l'insécurité routière. Bien que contribuant à l'amélioration de la sécurisation routière à travers les sensibilisations, ces organisations non gouvernementales n'exercent que des actions sporadiques et parcellaires. Leurs actions ne sont perceptibles qu'à la télévision lors des

[33] Ce sont les propos que le plus souvent certains conducteurs laissent entendre.

[34] C'est pour dire que ces auto-écoles travaillent sans autorisation, ou que leur licence est expirée et pourtant elles forment des candidats. Mais ces derniers sont présentés à l'examen du permis de conduire par des auto-écoles en règles. Ce qui signifie que les propriétaires de ces auto-écoles « informelles » négocient avec les propriétaires des auto-écoles « formelles » moyennant une compensation financière négociée. On peut alors conclure que quelque fois c'est le formel qui encourage l'informel.

manifestations et quelques rares fois lorsqu'on les retrouve sur certains axes routiers pour les séances de sensibilisations.

#### 5.2.1.3- Insécurité routière au Bénin: de la responsabilité de l'Etat

Les chercheurs en matière de sécurité routière s'accordent tous sur le fait que 90% des accidents de la route sont du fait de l'homme. Mais ce qui semble flou dans cette conclusion, c'est que tous semblent rendre le conducteur seul responsable des accidents de la route. Oubliant qu'un fait a plusieurs causes dont les causes lointaines, immédiates et même médiates. Voir le conducteur comme principal responsable de l'accident de la route est une vision étriquée de la réalité. Car le conducteur n'est qu'un élément du système global des transports. Tous les acteurs du système social sont chacun en ce qui le concerne responsable de l'accident de la route. Mais à des degrés de responsabilité différents.

En matière de responsabilité en cas d'accident, il se trouve que l'Etat semble en être le premier responsable car tout le corps social lui reconnaît son rôle de garant de la sécurité publique. L'Etat étant un corps social à part entière, il importe de situer les responsabilités au niveau de ses démembrements. Ainsi, à travers l'Etat, il faut lire au niveau exécutif, les structures, institutions, services publics comme privés tels que la police, la gendarmerie, la DGTT, le CNSR, la DGTP, les assurances, etc.

La responsabilité de l'Etat est engagé au premier plan car c'est à lui que revient le devoir d'assurer une éducation fut-elle routière ou non à ses membres, la formation, l'alphabétisation, la réglementation pour ne citer que cela.

La DGTT, par exemple, est, en partie, responsable des accidents de la route au Bénin. Le constat est que, les taux les plus élevés d'accidents de la route proviennent des accidents occasionnés par les voitures particulières. Or, pour avoir le droit de conduire un véhicule en République du Bénin, il faut être détenteur d'un permis de conduire. C'est la DGTT qui délivre les permis de conduire au Bénin. C'est ce qui engage sa responsabilité dans les accidents de la circulation routière. De même, elle a la prérogative du contrôle des titres de transports, de la règlementation en matière de transport. Contrôle qu'elle effectue de façon sporadique et ponctuelle. Ce qui ne permet pas de dissuader les mauvaises habitudes de certains usagers.

Outre la DGTT, une part de la responsabilité des accidents incombe à la Police. La responsabilité de la police se situe dans la répression de l'infraction routière. Cet aspect de la question sera approfondi dans la suite du travail. Tous les acteurs s'accordent à situer la grande partie du non-respect de la règlementation en matière de circulation routière au laxisme, au rançonnement, bref aux pratiques policières, lesquelles sont défavorables à la libre circulation des biens et services. Ce faisant, elles provoqueraient les accidents de la circulation routière.

Le CNSR, est également responsable des accidents parce que la mission qui lui est assignée par l'Etat n'est pas souvent bien accomplie (pratiques corruptives au niveau du contrôle technique, style de communication inaccessible à toutes populations, etc.).

En définitive, tous les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière au Bénin sont collégialement responsables au même titre que le conducteur. Les collectivités locales sont également responsables dans une certaines mesures, soit par une indifférence ou par une négligence de leurs prérogatives.

### 5.2.2- Cadre réglementaire en matière de sécurité routière

Dans le souci de la préservation de la sécurité des usagers de la route, tout un arsenal règlementaire a été mis en place. De nombreux arrêtés ministériels et interministériels ont été pris pour réglementer le secteur des transports en général et celui de la sécurité routière en particulier. Outre le dispositif institutionnel et organisationnel qui a été mis en place, l'Etat s'est doté d'instruments juridiques conformément à certains engagements internationaux et régionaux auxquels il a adhéré.

Compte tenu de l'absence de fiabilité absolue des données accidentogènes au Bénin, il paraît assez difficile d'avoir une idée claire, précise et concise sur l'évolution exacte de la mortalité due aux accidents de la circulation routière. L'évaluation de l'impact de cette réglementation sur l'évolution de la mortalité routière n'est pas aussi évidente. Certes, il existe un arsenal réglementaire visant à la sécurisation de la circulation routière, mais une corrélation entre cette réglementation et le taux de mortalité routière n'est pas aussi systématique comme dans les pays développés.

En se rapportant à l'accidentologie en France par exemple, la corrélation entre la réglementation sur la sécurité routière et l'évolution de l'accidentologie permet de ressortir

une certaine inflexion de la courbe de mortalité routière. Cette inflexion de la courbe est due à l'impact de la réglementation sur le quotidien de l'usager de la route française.

Ainsi, d'après l'ONISR (2011), l'évolution de la mortalité routière en France est passée d'environ 16000 morts par an en 1971 à 3970 en 2011. Soit une baisse considérable de près de trois quart (3/4) de la période initiale.

On peut donc remarquer :

- l'institution de la limitation de vitesse à 110km/h sur les routes à grande circulation et à 100km/h sur les autres routes,
- l'obligation du port de casque hors agglomération pour les motocyclistes et leurs passagers et du port de ceinture de sécurité pour les automobilistes et leurs passagers,
- la mise en application de la loi sur la prévention de l'alcoolémie de 1978 ;
- la fixation du seuil d'alcoolémie à 0,80g/l de sang en 1983 ;
- l'institution du contrôle de l'alcoolémie, du port de la ceinture de sécurité et la limitation de vitesse en agglomération à 50km/h en 1990 ;
- l'institution du permis à points en 1992 ; la réduction du seuil d'alcoolémie à 0,5g/l en 1995 ;
- l'annonce du programme radars en 2002 et l'installation des radars automatiques en 2003, ont contribué à cette inflexion de la courbe de mortalité routière en France.

Quant au Bénin, depuis 1956, il a été pris un arrêté général le 24 juillet 1956 pour réglementer l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique. Cet arrêté concerne toute l'Afrique Occidentale Française (AOF) car, c'est avant les indépendances que ce texte a été pris. A travers cet arrêté, des dispositions ont été prises pour assurer la répression au non-respect du Code de la route en général et des dispositions spécifiques éditées par l'arrêté. En dehors de cet arrêté, on peut citer le décret 72-113 du 27 avril 1972 prescrivant le port obligatoire de casque pour les conducteurs de motocyclistes et les passagers des engins à deux roues munis d'un moteur thermique. Entre les années 1983 et 1987, de nombreux textes réglementaires ont été initiés pour réguler le secteur des transports au Bénin. Parmi ceux-ci, il

y a lieu de citer en 1983 la réglementation sur le permis de conduire, qui définit les conditions d'obtention du permis de conduire en République du Bénin. En 1985, une délégation de la signature est faite aux directeurs Provinciaux de l'Equipement et des transports. En 1986, il y eu création d'un centre d'inspection des véhicules automobiles à Cotonou, et les conditions de sa gestion ont été définies dans l'arrêté qui l'a créé. Dans la même année, la réglementation de la visite technique au centre d'inspection des véhicules automobiles de Cotonou fut définie et les droit d'inspection fixés. Il faut donc attendre 1987 pour que la fonction de moniteur d'auto-école soit réglementée.

Ensuite, après la création du CNSR en 1987, et suite à la recrudescence des accidents de la circulation routière, les gouvernants ont donc décidé en 1991 de la création d'une commission spéciale de retrait des permis de conduire. Les attributions de cette commission sont clairement définies en fonction de la mission à elle assignée. Afin d'assainir le secteur du système du permis de conduire, les gouvernants, ont en 1992, 1993 et 1994 pris respectivement des arrêtés pour réglementer :

- l'examen du permis de conduire les véhicules automobiles ;
- les conditions d'ouverture et d'exploitation des Etablissements d'enseignement de la conduite automobile (Auto-Ecole) ;
- approuver le programme national de l'Enseignement en matière de conduite automobile dans les auto-écoles et les centres de formation des moniteurs d'auto-école.

En effet, l'année 2000 a été une véritable année de réforme de la réglementation du secteur des transports au Bénin. Les textes existants ont été actualisés, et des textes complémentaires ont été pris. De 2005 à 2011, une fois encore la même réglementation fut actualisée. Certains compléments ont été faits en fonction des réalités du moment. En effet, le tableau 10 (confère annexes) fait la compilation des textes de la réglementation visant la prévention et la sécurité du secteur des transports au Bénin. Certes, ces textes ne sont pas exhaustifs, mais c'est pour l'essentiel de la règlementation en matière de transport routier en général, exception faite aux textes sur l'immatriculation des automobiles et au fret routier au Bénin. C'est d'ailleurs le lieu de préciser que les conventions et accords internationaux priment sur les textes nationaux. Donc, même s'il n'est pas fait cas dans cette partie de la thèse desdits instruments juridiques,

il importe de notifier que les instruments juridiques nationaux se prennent dans l'esprit de ceux internationaux.

En dépit de l'existence d'une réglementation sur la prévention routière, celle-ci ne précise pas le seuil d'alcoolémie légal et ignore également le contrôle de ladite alcoolémie. Le port obligatoire de ceinture de sécurité n'a pas fait l'objet de ladite réglementation non plus. Du fait de la mauvaise gestion des archives dont souffre l'administration, il n'a pas été aisé de retrouver ces textes réglementaires.

### 5.2.3- Limite des solutions proposées

#### 5.2.3.1- Retour sur les cadres institutionnel et réglementaire

L'institution de tout ce dispositif institutionnel et l'existence d'un tel arsenal réglementaire n'ayant pas permis d'infléchir la courbe de la mortalité routière à Cotonou et Abomey-Calavi implique que les dispositifs mis en place regorgent des limites certaines. Par exemple, l'arsenal réglementaire est parfois difficile d'application parce que le dispositif organisationnel et institutionnel devant le rendre opérationnel connaissent des insuffisances. Lorsqu'on prend le décret n°2008-194 du 8 août 2008 portant modalités de perception et de répartition des pénalités relatives aux infractions à la réglementation routière, recouvrables par le Centre National de Sécurité Routière, on constate qu'à en son article 1$^{er}$, ledit décret dispose :

> *« En application des dispositions de l'article 12 de la loi 2006-24 du 28 décembre 2006 portant loi de finance pour la gestion 2007, le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) est autorisé, dans l'exercice de ses activités, à constater, liquider et recouvrer les pénalités résultant des infractions à la réglementation routière »*

La lecture de cet article, suscite certaines interrogations, on peut donc les lister de la façon suivante :

- Est-ce au CNSR de constater les infractions à la réglementation routière ? si non pourquoi le décret n'a-t-il pas précisé l'organe ou les organes devant le faire ?
- Et quel genre de collaboration devra exister entre ces organes ?
- Si c'est au CNSR de constater les infractions, comment va-t-il pouvoir le faire ? Que feront la police ou la gendarmerie ?

Outre ces interrogations suscitées par le premier article du décret, il s'avère indispensable de relever que l'article 6 dudit décret fait obligation au Ministre Délégué auprès du Président de la République, Chargé des Transports et des Travaux Publics et du Ministre de l'Economie et des Finances à prendre toutes les dispositions utiles chacun en ce qui le concerne pour l'application effective du contenu du décret. Mais, alors qu'est ce qui justifie que ledit décret ne soit pas effectivement appliqué ? L'article 2 dudit décret indique les taux de pénalités visées par l'article 1er. Ces taux se présentent comme suit :

Tableau 10 : les taux des pénalités aux infractions routières au Bénin

| **Nature d'infraction** | **Taux** |
|---|---|
| défaut technique sur le véhicule | 5000 |
| défaut de visite technique | 20000 |
| Retard de visite technique | 5000 |
| excès de vitesse en agglomération: poids lourds | 15000 |
| excès de vitesse en agglomération: véhicules légers | 10000 |
| conduite en état d'ivresse | 10000 |
| Non-respect des couloirs de circulation | 5000 |
| non-respect des heures de circulation des gros porteurs | 10000 |
| communication téléphonique au guidon ou au volant | 20000 |
| non-respect des feux tricolores: véhicules à quatre (04) roues | 5000 |
| non-respect des feux tricolores: engins à deux (02) roues | 2500 |
| Surcharge | 10000 |
| chargement hors gabarit | 15000 |

**Source :** décret n°2008-194 du 8 août 2008

Après de longues observations de terrain, on a pu constater que la surcharge est la règle à Cotonou et Abomey-Calavi et le respect du chargement normal est l'exception au niveau des taxis villes et interurbains par exemple, de même, le non-respect du couloir de circulation est la norme, et le respect en constitue l'exception. Autrement personne ne respecte les couloirs de circulation surtout à Cotonou, ni les motocyclistes ni les automobilistes. L'essentiel c'est que tout le monde circule, au vu et au su de toutes les autorités en charge de l'application de la réglementation routière. L'application du présent décret n'ayant associé ni la police ni la

gendarmerie, rend donc difficile son application car les agents du CNSR ne font les contrôles que sporadiquement et de façon parcellaire. De plus, les ressources humaines du CNSR, étant d'un faible effectif ne permettent pas la mise en application du décret. Alors que surtout la police quant à elle, est au quotidien sur les routes. Sa présence sur les voies publiques de Cotonou et Abomey-Calavi est permanente. Elle aurait pu être désignée par le décret. Et les conditions de sa participation clairement définies. Mais hélas ! Ils sont nombreux ces dispositifs qui restent flou dans la désignation des acteurs en charge de leur mise en application.

En dehors de cet aspect, on peut également affirmer que la réglementation routière au Bénin, n'a pas pris en compte le taux légal d'alcoolémie et de vitesse. Or ces deux variables associées constituent une cause importante de mortalité routière. Conformément à la convention de Vienne sur la signalisation routière, il existe certes des panneaux qui indiquent dans les villes de Cotonou et Abomey-Calavi surtout sur les RNIE, la vitesse maximale autorisée mais ces panneaux n'existent pas sur tous les axes routiers. En plus, c'est à peine que ces panneaux ont de sens pour la grande majorité des usagers de la route de Cotonou et d'Abomey-Calavi. Car nombreux sont ceux-là qui ne connaissent point les significations de ces panneaux. Encore que par endroit ces panneaux sont endommagés par les accidents de la circulation routière et ne sont pas remplacés par les acteurs en charge de la gestion des infrastructures routières (Fond routier, DGTP).

En dépit de ces différents aspects qui constituent des limites pour les solutions qui sont proposées, il y a également le manque de coordination dans les actions menées. Celles-ci ne sont pas menées de façon concertée et cohérente. La multitude d'acteurs en charge de la gestion du même phénomène devrait constituer un atout, sinon une force mais telle n'est pas le cas. L'absence d'un référentiel clairement défini ; par les acteurs constitue un véritable problème dans la gestion de la sécurité routière. Le CNSR, en sa qualité de structure en charge de la gestion de la sécurité routière, n'associe que la gendarmerie ou la police lors de ses contrôles routiers. Mais comment se fait cette association ? C'est souvent juste pour assurer la sécurité de ses agents que le CNSR sollicite les services de la police ou de la gendarmerie. La DGTT non plus ne tient pas compte des autres acteurs avant d'accomplir la mission à elle confiée. Alors que chacun d'eux a dans son cahier de charge la lutte contre l'insécurité routière. Ni la police ni la gendarmerie, n'associe le CNSR lors de leurs contrôles

routiers. Il existe un manque criard de coordination entre les structures, elles défendent leur autonomie au détriment de la sécurité routière pour laquelle elles sont créées. Or, les effets d'une coordination d'actions seraient bénéfiques pour chacun et pour tous. Comme en témoigne l'opération « pistes cyclables[35] » menée conjointement par le CNSR et la police. Ce fut un succès reconnu et avoué par tous. Les usagers de la route se sont conformés à la discipline. Mais pour combien de temps ?

Autre constat effectué, la plupart de ces textes ne sont même pas connus par les agents sensés les mettre en application. Pour cause, la tenue des archives au Bénin, constitue un véritable problème. L'administration ne semble pas être une continuité car avec les perpétuels déplacements des agents, il nait une certaine mauvaise gestion des archives dans la plupart des ministères de la République. Au-delà de cette réalité, les « *Béninois n'aiment pas la lecture* »[36], ainsi, ils ne cherchent pas à connaitre les textes qui régissent la circulation routière.

De même, il existe des institutions et organisations qui sont concernées par la sécurité routière mais qui ne s'y intéressent point. Il s'agit fondamentalement des ministères des trois ordres d'enseignement (primaire, secondaire et supérieur). Ces structures n'ont pas inséré dans les programmes d'enseignements les questions relatives à la sécurité routière ce qui constitue une véritable limite pour les solutions répressives proposées. De plus, bien d'autres ministères sont concernés, on peut par exemple citer le ministère chargé de la culture et de l'alphabétisation, le ministère chargé de la jeunesse, le ministère chargé de l'habitat, le ministère chargé du commerce, le ministère chargé de la communication, etc. mais ces différents ministères ne savent même pas qu'ils sont concernés par le problème de l'insécurité routière. En réalité, la question de la sécurité routière concerne tous les êtres humains, donc tous les ministères devaient s'impliquer dans la prévention des accidents routiers.

---

[35] C'est une opération qui a consisté à obliger les cyclistes à emprunter le trafic local, cédant ainsi la chaussée aux automobilistes. Certes, au début de l'opération, il y a eu des résistances. Mais quand les usagers ont constaté que les policiers eux-mêmes se faisaient arrêtés donc il n'y a pas d'exception. Tous se sont conformés. La sanction également a obligé les usagers à la discipline. Car toute moto confisquée dans le cadre de l'opération doit passer obligatoirement au moins dix (10) jours de fourrière. Non seulement le propriétaire de la moto, doit payer les frais de saisie (7500fcfa) dont (5000fcfa au CNSR et 2500fcfa à la police. Il doit également payer à la police les frais de fourrière à raison de 1500fcfa par jour. Compte tenu des désagréments que cette confiscation a occasionnés au niveau des cyclistes, ils ont donc décidé de respecter la réglementation. Néanmoins, trois mois après l'opération, certains usagers ont repris leurs anciennes habitudes. Mais c'est seulement quelques individus isolés. Mais qu'est-ce qui peut justifier cela ?

[36] Propos d'un agent de la DGTT.

De même, il s'avère que le parc motocyclistes au Bénin et en particulier à Cotonou et Abomey-Calavi est plus important que celui des automobiles. Mais les politiques de construction des infrastructures routières ne tiennent compte que des automobilistes. Il n'est donc souvent pas prévu des pistes cyclables. Conséquences, les motocyclistes sont souvent obligés de discuter la chaussée avec les automobilistes. Les routes construites ne tiennent non plus compte des piétons. Il est difficile de marcher au bord des routes à Cotonou et Abomey-Calavi. Alors qu'à priori tout usager de la route est un piéton. Car lorsqu'un motocycliste ou un automobiliste stationne, il devient un piéton même si c'est juste pour traverser la route et aller faire un achat dans un supermarché à côté.

#### 5.2.3.2- Outils de gestion de la sécurité routière

- documents de stratégies sectorielles des transports

Le premier document de stratégies sectorielles des transports fut élaboré en 1993. Il a couvert la période quinquennale 1993-1997. Le dernier document en date fut élaboré et mis en œuvre en 2006-2011. On peut retenir globalement que les orientations des différents plans stratégiques ont permis le renforcement du cadre institutionnel en matière de transport en général et de sécurité routière en particulier.

Ainsi, sur la base des orientations stratégiques issues du premier plan stratégique, le Fonds Routier fut créé, ces attributions et son mode de financement définis. De nombreuses autres actions furent menées.

Sur la période 1997-2001, la réglementation de la charge à l'essieu fut actualisée, avec la création de nouveaux postes de pesages/péages. Il fut également décidé en Conseil des Ministres de la rationalisation du contrôle routier par la suppression des barrages routiers érigés par les communes et les syndicats des conducteurs dans le but de faciliter la circulation routière.

En dehors des plans stratégiques sectoriels, le CNSR a également élaboré ses propres objectifs stratégiques présentés comme suit :

**1- Réduire les accidents liés aux comportements humains**

- Objectif stratégique 1-1 : Réduire de 40% les accidents des conducteurs de véhicules administratifs au 31 décembre 2015 (année de référence : 2010) ;

- Objectif stratégique 1-2 : Réduire de 20% les accidents des conducteurs de véhicules de transport commercial (voyageurs et marchandises) d'ici à 2015 (année de référence : 2010) ;

- Objectif stratégique 1 -3 : Réduire de 10% les accidents des conducteurs de deux-roues à moteur d'ici à 2015 (année de référence : 2010) ;

- Objectif stratégique 1-4 : Réduire de 30% les accidents des autres conducteurs d'ici à 2015 (année de référence : 2010).

- Objectif stratégique1 -5 : Réduire de 60% les accidents liés à l'imprudence des piétons en fin 2015 (année de référence : 2010).

**2- Réduire les accidents liés au matériel roulant**

- Objectif stratégique 2-1 : Réduire de 30% les accidents liés à l'état des véhicules poids lourds d'ici à fin 2015 (année de référence : 2010)

- Objectif stratégique 2-2 : Réduire de 50% les accidents liés à l'état des véhicules commerciaux de transport de voyageurs d'ici à fin 2015 (année de référence : 2010)

- Objectif stratégique 2-3 : Réduire de 50% les accidents liés à l'état des véhicules de tourisme non commerciaux d'ici à fin 2015 (année de référence : 2010)

- Objectif stratégique 2-4 : Réduire de 70% les accidents liés à l'état des véhicules à deux roues d'ici à fin 2015 (année de référence : 2010)

**3- Réduire les accidents liés aux infrastructures routières**

- Objectif stratégique 3-1 : Réduire de 15% par an les accidents liés aux RNIE de 2010 à 2015 ;

- Objectif stratégique 3-2 : Réduire de 15% par an les accidents liés aux autres routes en rase campagne de 2010 à 2015 ;

- Objectif stratégique 3-3 : Réduire de 30% par an les accidents liés aux voiries urbaines de 2010 à 2015.

**4- Renforcer et pérenniser le système de collecte et d'analyse des accidents de la circulation**

- Objectif stratégique 4-1 : Atteindre un taux de remontée des données à 100% à fin 2015;

Bref plusieurs axes stratégiques ont été formulés à travers les différents plans stratégiques sectoriels. Mais, l'amélioration tant évoquée en matière de sécurité routière connaît toujours des difficultés à devenir une réalité. Même les objectifs stratégiques du CNSR connaissent une faible probabilité d'être atteints. Car les vraies responsabilités ne sont pas encore situées. Ce qui rend inefficaces les différentes actions menées.

L'absence d'un document de politique nationale de sécurité routière ne favorise pas la mise en œuvre des diverses actions en matière de sécurité routière. Un tel document pourrait organiser, hiérarchiser, et coordonner les diverses interventions des acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière. Les outils existants ne disposent pas d'indicateurs objectivement vérifiables pouvant permettre toute évaluation. Donc les critères d'évaluations des différentes mesures prises en faveur de la sécurité routière restent flous.

#### 5.2.3.3- Absence d'une coordination entre acteurs institutionnels autour de la sécurité routière

D'après les agents du CNSR interrogés, il existerait un mépris de l'institution par le pouvoir central. Ils en veulent pour preuve la construction de la route Carrefour Godomey – Akassato. Ils affirment n'avoir pas été associés en amont. C'est ce qui, d'après eux, justifie que l'audit de sécurité routière n'ait pas été réalisé pour ce projet de construction routière. Conséquences, une route expresse de déserte est construite en pleine agglomération. Il n'a pas été prévu une piste cyclable sur cette route. Les panneaux de signalisation routière, s'ils existent, sont placés parfois à des endroits mal indiqués. D'après eux, ce n'est qu'après la réalisation de l'ouvrage routier que le CNSR a commencé par s'impliquér dans les stratégies visant à une meilleure sécurisation de la circulation.

Il existe une multiplicité d'acteurs aux rôles indifférenciés. Parfois, la frontière entre les attributions est floue. Il y a une absence de coordination entre les acteurs. La sécurité routière semble être également mal appréciée. De sorte que parfois une simple décision peut la compromettre. C'est ce qui découle d'un entretien avec un agent du CNSR.

*Verbatim 39 : « Depuis longtemps, les ingénieurs des TP ont toujours confondu la sécurité routière à la protection de l'environnement. C'est maintenant qu'on prend le volet sécurité routière dans la construction des routes. (…) la gestion des projets de constructions pose problème. (…), entre temps, on avait un ministère délégué, du coup, toutes les décisions se prenaient à la Présidence. Donc les avis des ingénieurs ne sont pas importants. (…) les prises de décisions au sommet de l'Etat sont également à la base des dérives constatées ». (Agent du CNSR, Cotonou, octobre 2014)*

Cela indique tout le malaise que l'absence de coordination peut engendrer au niveau des acteurs. Un autre cas où, l'on peut noter une absence de coordination entre les acteurs peut être identifié dans les propos suivants :

*Verbatim 40 : « Par rapport aux véhicules qui ne sont pas en bon état, il y a des gens qui sont au poste là, du matin au soir qui se relèvent même, eux ils font quoi ? Il y a des agents de l'Etat qui se sont positionnés sur ces axes là ils sont là du matin au soir. Quelqu'un finit son temps, il s'en va, l'autre vient. Eux, ils font quoi et des choses passent devant eux. Ce n'est pas le CNSR, ils ne sont pas là pour la sécurité ? Vous ne voyez pas des gens en kaki ou bien quoi là entrain de contrôler ? Ce que nous faisons là, eux aussi, ils devraient le faire. Mais pourquoi, ils ne le font pas ? C'est ce que je demande. (…), des véhicules que nous ne pouvons pas voir et laisser partir. Ça passe là, et ça s'arrête même. Et eux, ils ne voient pas que c'est dangereux. On voit, même des déchets qui roulent paisiblement. Tu n'a pas besoin de quoique ce soit pour savoir que c'est danger public. On n'a pas besoin des pièces. Quand un agent voit ça, il sait que le véhicule est dangereux. Ce qui prouve que le véhicule se trouve bien, c'est les yeux qui voient ça d'abord. » (Agent du CNSR, Cotonou, octobre 2014).*

Ces propos sont révélateurs d'un manque de coordination entre les acteurs institutionnels. Ceux-là mêmes qui sont sensés avoir un objectif commun, à savoir la lutte contre l'insécurité routière.

#### 5.2.3.4- Le Code de la route à Cotonou et Abomey-Calavi : un problème concret de laxisme institutionnel

Lorsque l'on parle de respect ou non du Code de la route, il y a lieu de s'interroger sur la signification réelle que cela revêt. Ainsi, que peut-on comprendre alors par Code de la route ?

Le Code de la route renvoie aux connaissances liées au véhicule, tout ce que le conducteur devra savoir sur le fonctionnement du véhicule qui puisse entraver ou non la sécurité routière et tout ce qui permet une communication saine sur la route à travers le véhicule entre le

conducteur et les forces de l'ordre ou entre les conducteurs. Il décrit les catégories de permis de conduire approprié à chaque type de véhicule, les documents obligatoires, l'éclairage et les signalisations sur le véhicule, etc.

Ensuite, on peut parler des signalisations routières (verticales, horizontales, lumineuses, etc.). S'en suivent les règles de circulation, et quelques règles élémentaires face aux accidents et à la mécanique.

Si tout devrait s'apprendre dans des auto-écoles, il faut également signaler que l'existence de ces signalisations routières pourrait faciliter la communication routière.

Les travaux de terrain ont permis de constater qu'à Cotonou et Abomey-Calavi, le problème le plus évident sur les différents axes routiers, c'est la quasi inexistence des signalisations routières. Les quelques rares qui restent et qui font office de signalisations sont en état de détérioration avancée. Confère le relevé des coordonnées GPS des panneaux de signalisation verticale sur l'axe Carrefour Arconville – Etoile rouge via Carrefour Cica-Toyota (figure 6). En ce qui concerne les signalisations lumineuses, elles sont presque en état permanent de disfonctionnement. Si les signalisations horizontales existent encore sur l'axe Carrefour Arconville – carrefour Godomey, tel n'est pas le cas sur l'axe carrefour Godomey-Etoile rouge via carrefour Toyota. Ce défaut de signalisations routières sur les différents axes routiers des villes de Cotonou et Abomey-Calavi, impacte négativement la communication routière entre les usagers de la route. Cela signifie que le conducteur peut même recevoir une très bonne formation à la conduite automobile. Si en situation de conduite réelle, les éléments de communications routières n'existent pas, le conducteur se retrouvera dans un dilemme communicationnel. Ce qui provoquera des mésusages pouvant aboutir à des accidents routiers.

La réalisation ou la réparation des panneaux de signalisations routières incombent aux structures déconcentrées de l'Etat telles que le Fonds Routier, la DGTP. L'absence de ces panneaux suppose que ces structures n'ont pas joué leurs rôles. Ce qui engage leur responsabilité dans l'occurrence d'accidents.

Si les forces de l'ordre, en l'occurrence la police nationale, estiment faire appliquer les textes si haut cités, qu'est-ce qui justifie alors que ces panneaux ne soient pas remplacés par les services compétents ?

Les agents de l'Etat en charge de la réfection des routes (fond routier, DGTP) estiment qu'il faut atteindre une masse critique de dégradation avant de procéder à la réfection. Ils estiment que si chaque fois qu'un poteau électrique ou qu'un panneau de signalisation est détruit, qu'il faut procéder à sa réfection ou à son remplacement, les dépenses seront énormes. Car, il faudrait faire déplacer du matériel lourd pour une seule réfection. Ceci n'est pas efficient. C'est économiquement responsable de vouloir mener des activités efficientes, mais elles le sont pour qui ? Est-ce à dire que l'absence d'un seul panneau de signalisation ne fausse pas la communication routière ? Tout laisse croire que les panneaux de signalisation sont placés le long des routes par conformisme. Mais quand ces acteurs parlent de masse critique, quel contenu donnent-ils à la masse critique ? Pour eux, c'est qu'il faut que la dépense à effectuer ne soit pas une perte pour l'Etat. Mais une vie perdue, ou un handicap immobilisant ne constitue pas une perte pour l'Etat. Tout laisse transparaitre que ces agents de l'Etat qui ont à charge la gestion de la sécurité routière constituent les véritables acteurs de cette insécurité qui va grandissante. La réussite donc de la lutte contre cette insécurité routière passe d'abord par la responsabilisation de chaque acteur de quelque niveau du système. Mais avant cette responsabilisation, il importe que tous les acteurs en charge de la gestion sachent ce qu'est la sécurité routière.

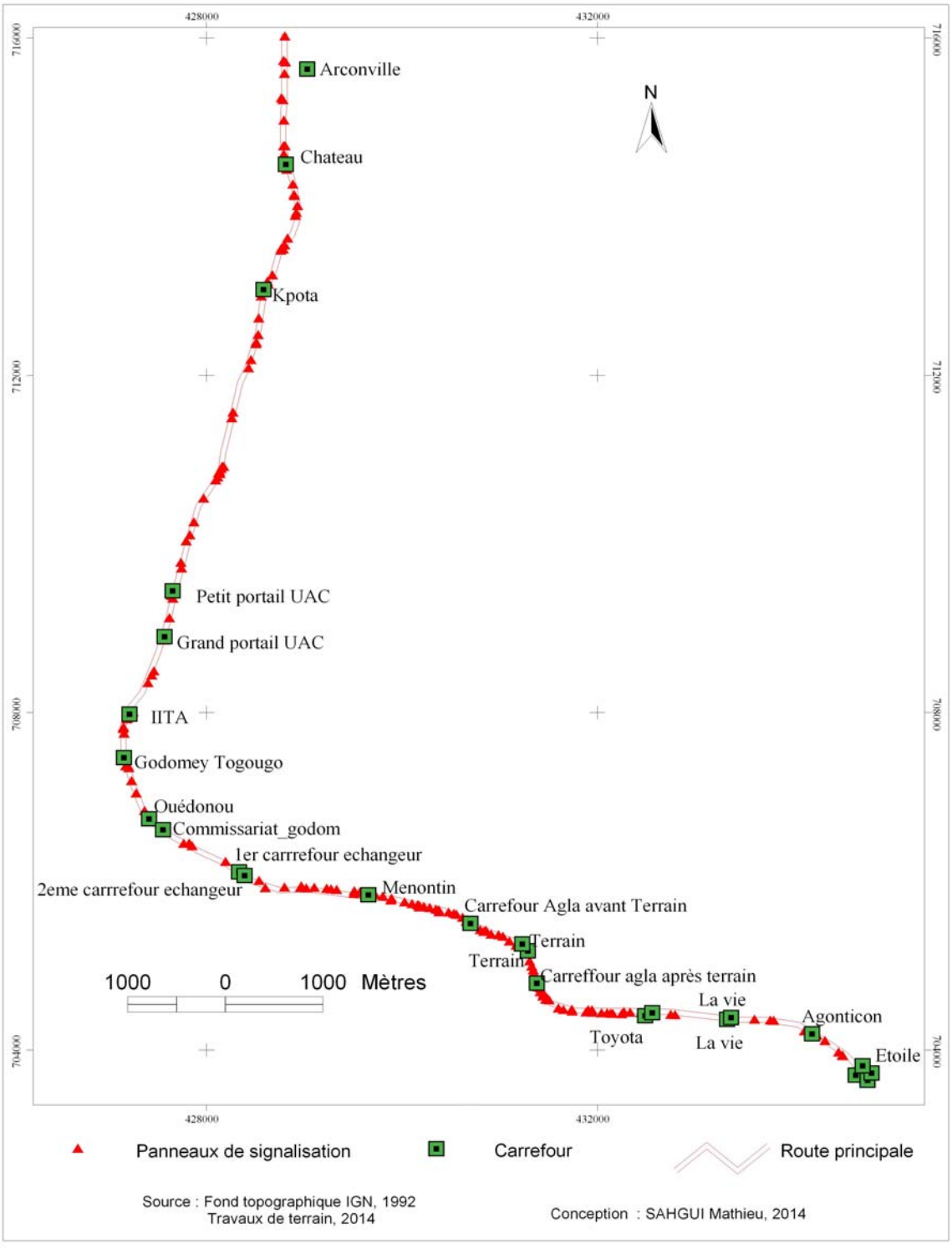



Figure 5 : Panneaux de signalisation verticale endommagés sur l'axe routier Carrefour Arconville Abomey-Calavi) – Etoile rouge (Cotonou).

La figure 5 indique l'absence des panneaux de signalisations routières (verticales) entre le carrefour Godomey et le carrefour Cica- Toyota. C'est ce qui est matérialisé par la forte concentration des triangles rouges sur la figure au niveau de ce segment du trajet. Le décompte, en milieu physique, fait état de quatre panneaux restants sur ce segment lorsque l'on se déplace vers Cotonou (en allant vers étoile). Lorsqu'on effectue le déplacement inverse (Cotonou vers Abomey-Calavi), il ne reste qu'environ cinq panneaux. Sur l'axe carrefour Godomey- carrefour Arconville, le même phénomène se reproduit de sorte que, très bientôt, cet axe sera un désert en termes de signalisations routières. Sur ce segment de l'axe routier (figure 6), les panneaux existants sont dégradés par endroit. Ces dysfonctionnements dans le système de communications routières ne restent pas sans impacter la circulation routière. Ce qui laisse penser que les différents comportements routiers observés au niveau des usagers de la route sont la résultante d'une résilience. Il est donc possible de conclure que l'autorité publique a démissionné. En effet, tous les acteurs politiques et publics (Président de la République, Présidents d'institutions, Ministres, Députés, Préfets, Directeurs, Elus locaux, etc.) empruntent ces axes routiers au quotidien. Pourtant la situation ne fait que prendre de l'ampleur.

L'absence d'une réaction prompte des élus locaux par rapport aux réparations routières est le produit de l'incohérence de l'organisation institutionnelle des structures en charge de la sécurité routière. Pour les élus locaux approchés, la décentralisation n'est qu'un transfert de charge et non de produit. Ces derniers estiment que l'autorité centrale, dans le cadre de la décentralisation, a préféré leur transférer intégralement les charges et partiellement les ressources. Ce qui rend la décentralisation incomplète. L'entretien des routes en souffre. Pour l'Etat central la réparation des Routes Nationales Inter-Etats n'est pas du ressort des collectivités locales, elle relève des prérogatives de la DGTP et du FR. Ce qui fait que, lorsque l'infrastructure routière est endommagée à la suite d'un accident routier, par exemple, la police effectue le constat, la DGTP procède à l'évaluation financière des dommages. L'auteur de l'accident va verser le montant obtenu par l'évaluation dans un compte bancaire du FR, puisque les dispositions réglementaires sont claires à ce sujet. Une fois que les fonds sont versés dans les comptes de l'Etat (Fond Routier), la procédure de réparation n'est pas du tout systématique. Ce qui fait que les routes sont souvent en état de dégradation avancée. L'entretien routier reste et demeure un véritable problème de gestion administrative. Le désensablement des routes, par exemple, même des RNIE, relève des attributions des

collectivités locales mais le remplacement des lampadaires publics ou des panneaux de signalisation relève de l'Etat central (DGTP, FR). Ce qui rend réellement complexe cette gestion routière qui nécessite une réelle réforme structurelle.

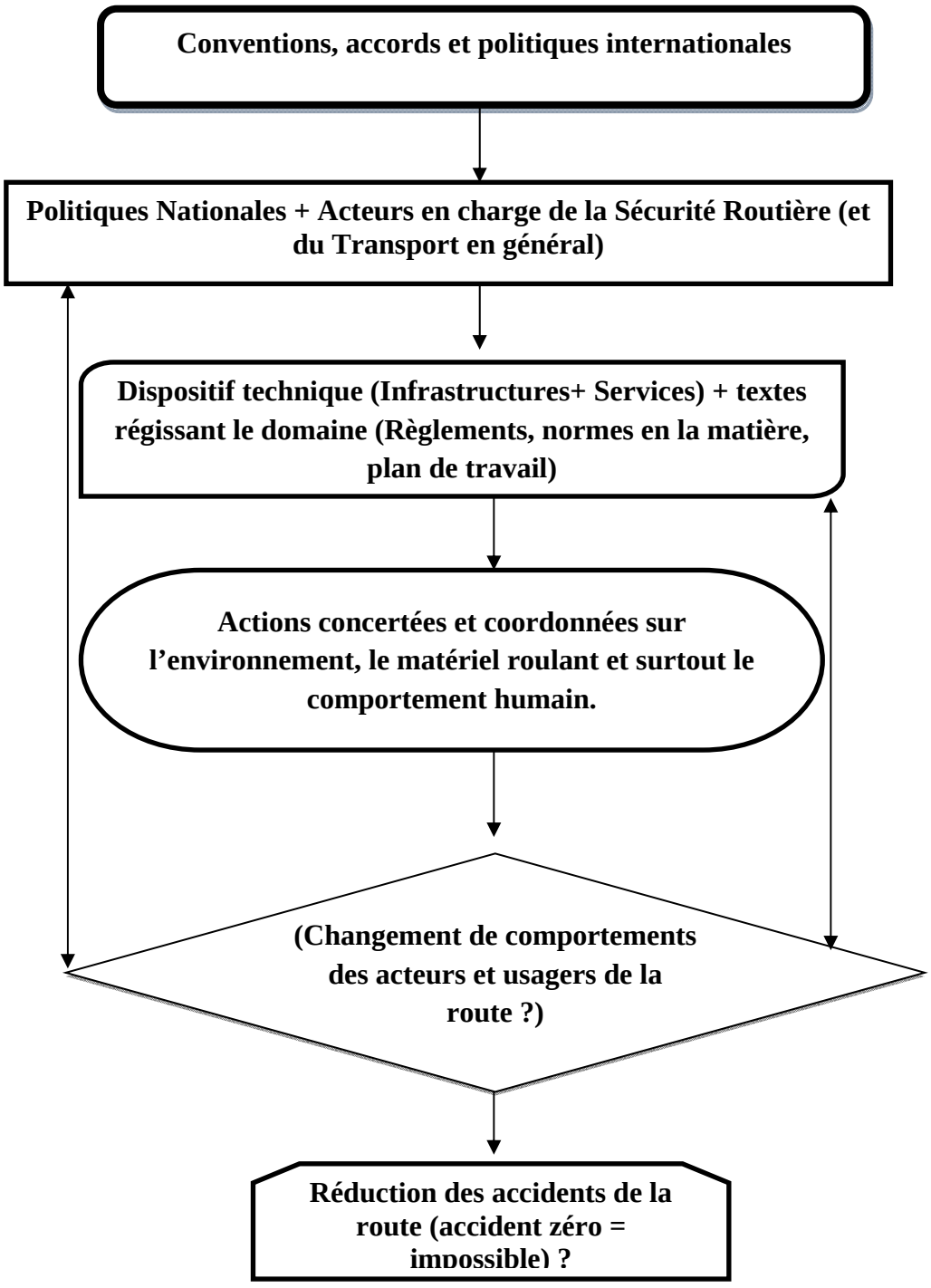
## Discussion

L'existence d'un dispositif institutionnel devrait pouvoir réduire les accidents de la route au Bénin. Mais, c'est bien le contraire qui est vécu. Les différents Gouvernements qui se sont succédés depuis les indépendances n'ont jamais omis de créer un ministère chargé des transports. Cela témoigne de l'importance du secteur. D'ailleurs, ne dit-on pas que la route du développement passe par le développement de la route ? A cet effet, de nombreux efforts sont fournis mais la route continue de tuer au Bénin en général et sur les axes routiers de Cotonou et Abomey-Calavi en particulier. Face à cette sinistralité routière, la communauté internationale à laquelle appartient le Bénin a pris d'énormes instruments juridiques. Mais force est de constater que même si les pays développés parviennent à réduire considérablement cette sinistralité routière, le Bénin ne parvient pas encore à relever ce défi. Les raisons qui concourent à cette incapacité, sont entre autre l'absence d'une détermination politique affichée au sommet de l'Etat, l'absence d'une réaction de l'Assemblée Nationale par rapport à la sinistralité routière. On croirait à une indifférence de certaines autorités politiques et religieuses. On dirait une confusion parfois dans les attributions. Les actions de sensibilisations et contrôles sont épisodiques et parcellaires. Elles ne durent pas dans le temps, et ne tiennent pas compte de tous les acteurs.

Tous les êtres humains étant des usagers de la route, tous les secteurs de la vie devraient se saisir du problème de l'insécurité routière. Mais force est de constater que certains ministères ne se sentent même pas concerner par la question. Bien d'autres, dont le rôle est capital n'ont pas encore connaissance de leur responsabilité. Aucun acteur ne devrait être de trop dans la résolution de ce fléau. Certes, les séances de sensibilisations sont organisées par le CNSR, et la Police mais quelles sont les populations cibles touchées ?

Il faut donc revoir les stratégies de luttes contre l'insécurité routière. Si le prête, le pasteur ou même l'imam, chaque fois en parlaient au culte ne serait que pendant cinq minutes, il y aurait une certaine prise de conscience. Si le médecin, la sage-femme, l'infirmier, bref l'agent de santé en parlait à chaque occasion qu'ils ont un patient ? Si l'instituteur, l'enseignant du secondaire ou du supérieur en faisaient cas chaque jour qu'ils dispensaient leurs cours ? Si à

la Banque, à la poste, dans les restaurants des comportements de sécurité routière étaient promus ? Si l'assureur ne se préoccupait pas unique de ce qu'il gagne et qu'il sensibilisait réellement ses clients ? Si le guide touristique, l'agent des impôts, du trésor en parlaient ? Si dans tous les cadres sociaux de formation et d'instructions on en parlait ? Les comportements routiers ne seront certes plus les mêmes. L'éducation recouvrerait tout son sens.




**<u>Figure 6 :</u> Logique d'action pour la lutte contre l'insécurité routière SAHGUI (2016)**

# Conclusion

En matière de gestion des transports routiers, le Bénin dispose d'un cadre institutionnel et règlementaire. Le dispositif institutionnel est constitué d'un important nombre d'acteurs. Au niveau du Gouvernement, il y a les ministères, directions et structures sous tutelles, l'Assemblée Nationale qui accompagne le Gouvernement à travers à la ratification des accords et conventions internationaux. Outre, ces deux acteurs dominants clés, il y a également des structures privées qui accompagnent les initiatives de sécurisation routière du Gouvernement.

En dehors du dispositif institutionnel, le Bénin s'est également doté d'un important dispositif réglementaire. Ce dernier est constitué d'une part, des accords, de conventions, de protocoles, de résolutions, de directives et de décisions internationaux, régionaux et sous régionaux. D'autre part, de lois, d'ordonnances, de décrets, d'arrêtés interministériels et ministériels.

Les acteurs institutionnels étant donc chargés de la mise en application de cet important dispositif réglementaire peinent souvent à le faire avec efficacité. Les instruments juridiques internationaux bien que ratifiés ne sont pas toujours intégralement mises en œuvre. Ce qui constitue un premier niveau d'obstacle à la sécurité routière.

La gouvernance des acteurs institutionnels est caractérisée par un manque de coordination. Les initiatives de sécurité routière sont menées de façon partielle et parcellaire. Au nom d'une certaine indépendance, les acteurs institutionnels peinent à mener des actions concertées et coordonnées pour lutter contre l'insécurité routière. Un tel manque de coordination est la résultante d'une absence de document national de politique de sécurité routière. Document dans lequel, les différents acteurs et les attributions dans le système des transports sont clairement définies. Ceci témoigne de l'absence d'une volonté politique affichée en matière de sécurité routière.

L'application des règles instituées par les institutions elles-mêmes constitue un véritable problème parfois. On note une tension entre le besoin économique et le besoin de sécurité routière dans l'application de la réglementation. La corruption, le laxisme, la politisation à outrance de l'administration publique constituent de véritables obstacles pour la sécurité routière.

A travers leurs comportements, les acteurs institutionnels, constituent de véritables agents d'insécurité routière.

# Chapitre 6 : accident de la route : résultat combiné de la formation à la conduite automobile et de la répression policière au Bénin

## Introduction

L'observation des statistiques du CNSR (2010) liées aux genres de véhicules impliqués dans les accidents routiers permet de constater que les bicyclettes sont impliquées dans 67 accidents, les véhicules à bras ou hippomobile dans 27 accidents, les deux roues motorisées dans 2401 accidents, les voitures particulières dans 3501 accidents, les zemijan dans 315 accidents, les taxis urbains dans 178 accidents, les taxis interurbains dans 407 accidents, les Minibus urbains dans 111 accidents, les Minibus interurbains dans 107 accidents, les bus ou cars urbains dans 19 accidents, les bus ou cars interurbains dans 59 accidents, les camionnettes dans 632 accidents, les camions dans 628 accidents, les ensembles articulés dans 800 accidents et autres véhicules non spécifiés dans 45 accidents. Au regard de ces chiffres, on constate que les voitures particulières sont les plus impliquées dans les accidents de la route. Sur 9297 accidents enregistrés, elles sont impliquées dans 3501 accidents. A la suite des voitures particulières, ce sont apparemment les deux roues motorisées qui viennent avec un effectif de 2401. C'est à ce niveau qu'il importe de faire beaucoup attention, car conclure que les deux roues viennent à la suite des voitures particulières parait être une erreur monumentale. Pour faire une telle comparaison, il faut faire recours à la taille des populations mères. C'est dire qu'il faut connaitre la taille du parc des deux roues en circulation et celle des autres genres de véhicules en consommation au Bénin. S'il est possible de connaitre approximativement le nombre de véhicules à quatre roues mis en consommation (c'est-à-dire immatriculés) au Bénin, il n'existe nulle part des statistiques concernant les deux roues en circulation au Bénin. Voilà donc, des faiblesses du système général des transports qui limitent fortement les analyses liées au genre de véhicules les plus ou moins impliqués dans les accidents de la route. Mais des observations de la circulation sur les routes et des entretiens avec les acteurs du système des transports routiers permettent de conclure que le parc motocycliste est trois voire quatre fois plus important que le parc automobile. En général, l'on ne saurait prendre le risque d'affirmer qu'il existe des statistiques fiables sur le parc automobile circulant. Il n'existe, non plus, nulle part des statistiques sur le nombre de véhicules hors usages donc hors circulation (ne pouvant être impliqué dans un quelconque accident de la circulation). Ce sont donc des informations qui constituent des limites dans la

connaissance des réalités liées aux accidents de la route. En dépit de ces limites, on peut conclure sans risque de se tromper que les automobiles sont impliquées dans près des 3/4 des accidents de la route enregistrés (ayant fait l'objet d'un constat de la police ou de la gendarmerie) au Bénin. En effet, toute estimation bien faite conclura que le parc motocycliste est plus important que celui automobile. Et donc une pondération par l'effectif total des différents genres de véhicules rendra presque insignifiant le nombre d'accidents des deux roues par rapport à celui des voitures particulières et des véhicules à quatre roues et plus. Alors, qu'est-ce qui peut expliquer ce taux élevé d'implication des voitures dans des accidents de la route ? Dans une dynamique systémique, interroger non seulement l'état des véhicules (contrôle technique) et des infrastructures routières, mais aussi et surtout la formation du conducteur à la conduite automobile (c'est-à-dire les conditions d'obtention du permis de conduire au Bénin).

Outre la formation à la conduite automobile, il importe d'interroger également l'application des textes qui régissent la circulation routière au Bénin en général et dans les deux communes étudiées en particulier. Car si la formation n'arrive pas à modeler le comportement du conducteur, la répression peut quant à elle, réduire ses pulsions anomiques. Ne dit-on pas que la peur du gendarme constitue le début de la sagesse ? D'où l'importance des acteurs en charge de la formation à la conduite automobile en particulier et de ceux de tout le système de gestion du permis de conduire en général. Et ensuite, le rôle primordial de la police dans le système global des transports et de la sécurité routière en particulier. C'est fort de cela qu'à travers ce chapitre, il s'agira d'étudier l'influence de la formation à la conduite automobile et de la répression routière sur la survenue des accidents de la route à Abomey-Calavi et à Cotonou.

## 6.1-Le système de délivrance du permis de conduire au Bénin

Les différents discours émanant de l'administration en charge de la sécurité routière et des acteurs de l'univers de la formation placent le « permis de conduire » au premier rang et l'éducation à la sécurité routière (acquisitions et transmission du savoir, savoir-être et savoir-faire lié à la sécurité routière) au second rang.

Les acteurs du système que constituent les auto-écoles, les moniteurs d'auto-écoles, les élèves-conducteurs (candidats au permis de conduire), et examinateurs du permis de conduire et même l'administration sont engagés dans des stratégies autour d'enjeu qu'est l'examen du

permis de conduire. Toutes les énergies sont concentrées pour la préparation à l'examen du permis de conduire. Et dans cet élan de préparation de l'examen du permis de conduire, la question capitale relevant de l'acquisition ou la transmission de réelles compétences liées à la sécurité routière est occultée. Ce qui laisse constater que l'examen du permis de conduire ne s'intéresse vraiment pas aux réelles compétences du candidat.

Des entretiens de terrains avec des anciens conducteurs, il ressort qu'auparavant (c'est-à-dire avant les années 1980), pour devenir conducteur de véhicule, il fallait comme tout métier passer par un long et périlleux processus d'apprentissage rigoureux à la conduite. Ce n'était pas uniquement de l'apprentissage à la conduite, mais c'était tout un processus de socialisation qui passe par l'internalisation des réalités de la vie en général, et celles de la vie de la route plus particulièrement (Pervanchon, 2005). En ce moment-là, la conduite était un métier comme la menuiserie, la maçonnerie, la soudure, la couture, etc. L' "apprenti chauffeur" comme on pouvait appeler tout apprenant de la conduite automobile, devait résider avec son formateur pendant des années afin de recevoir de ce dernier son savoir, son savoir-faire et son savoir-être, bref en un mot, ce que Assaba, (2000) a appelé : « *savoir-vivre* ». Car comme l'ont si bien signifiés Poplimont et Duchene (2013), « L'apprentissage aux deux niveaux les plus bas (maniement du véhicule et maîtrise des situations de conduite) est directement lié à la conduite automobile et débute par l'acquisition des capacités nécessaires au maniement du véhicule. En revanche, l'apprentissage qui accroît la sécurité aux deux niveaux les plus élevés (objectifs de la conduite automobile et contexte social, projets de vie et aptitudes à la vie) repose sur une meilleure connaissance de soi et de ses motivations qui peut être développée sans référence directe à la conduite automobile »

Donc l'apprentissage à la conduite doit intégrer plusieurs paramètres dont doit tenir compte le formateur afin de mieux réussir sa mission. C'est en effet une formation pour la vie, raison pour laquelle, elle doit être rigoureuse et méthodique.

### 6.1.1-Formation à la conduite automobile en tant qu'éducation sociale

#### 6.1.1.1- Acquisition du savoir par l'"apprenti-chauffeur"

En matière de savoir, l'apprenti chauffeur, était initié à la conduite. Avant toute initiation, le patron devait d'abord s'assurer que son apprenant est digne d'être formé. Il prend tout son temps pour observer son apprenti puis échange avec lui de temps en temps. Il étudie ses

réactions face à certaines difficultés, observe sa conduite sociale, ses faits et gestes quand l'occasion le lui permet. Il faut que chaque apprenti fasse la preuve de sa *"bonne éducation"* avant de pouvoir prétendre recevoir un savoir dans la conduite automobile (Pervanchon 1999). C'est autrement dire que des "apprenti-chauffeurs" pouvaient passer banalement un ou deux ans voire même plus sans avoir jamais tenu le volant. Et pourtant, ils doivent voyager avec leurs patrons au quotidien, de jour comme de nuit. Ils devaient apprendre à être de bons observateurs et de très bons serviteurs. En effet, au cours de ce processus de transmission de savoir, l'apprenti chauffeur est initié à la communication non verbale que constitue l'espace routier. Le patron lui transmet ses connaissances du code de la route et des règles de sécurité routière. N'empêche que tout ceci transite d'abord par la transmission d'un savoir-être du patron à l'apprenti.

#### 6.1.1.2- Transmission du savoir-être à l'apprenti-chauffeur

L'étape la plus importante pour le patron dans le processus d'apprentissage, c'est la transmission du savoir-être. Il est donc inculqué à l'apprenant les vertus d'un "*bon chauffeur*". D'où l'expression, "*n'est pas chauffeur qui veut mais qui peut"*. A cette étape, le patron observe le degré de tolérance, de patience, d'amour du travail bien fait, d'amour de la vérité, bref, la droiture dont fait preuve son apprenti. Au cas où l'apprenti ne disposerait pas de ces valeurs, le patron prend tout son temps pour les lui inculquer. Car ce sont ces valeurs qui participent à la modélisation de sa personne. Ce qui fait qu'à travers l'apprenti l'on peut toujours aisément reconnaitre l'œuvre du patron. Donc tout processus d'apprentissage de la conduite, passe indubitablement par un processus de socialisation et d'intégration (Pervanchon, 2004). Le passage de l'état de néophyte à l'état de conducteur de véhicule, est tout un processus au cours duquel l'apprenti reçoit un savoir-faire.

#### 6.1.1.3- La transmission du savoir-faire

Cet art que le patron transmet à l'apprenti se fait durant tout son séjour avec lui. Au cours de son long séjour chez celui qu'il doit appeler patron, l'apprenti, observe, écoute, apprend à faire. Il passe un long moment d'observation, c'est après avoir internalisé le savoir théorique qui lui est transmis oralement, que l'apprenti, en fonction de l'humeur du patron peut avoir l'opportunité de toucher pour sa première fois le volant du véhicule. Et pour sa première expérience, le patron ne lui laisse jamais le volant tout seul. Ils font la première conduite à deux. Ainsi, commence la transmission du savoir conduire. Mais avant cette première

expérience du volant, il a déjà appris les gestes élémentaires et habituels du conducteur (à nettoyer le véhicule, à compléter l'eau dans le radiateur, à changer un pneu, etc.). C'est un art que le patron s'échine à transmettre à son apprenti. Ce n'est qu'à la fin de cette longue et périlleuse étape d'acquisition du savoir et du savoir-être que l'apprenti devenu "initié" peut prendre seul le volant. Ce mode d'apprentissage peut-être appelé l'apprentissage constructif. « Le constructivisme envisage l'apprentissage comme étant étroitement imbriqué et en interaction avec d'autres domaines de la vie de l'apprenant et avec l'environnement. C'est un processus actif et continu dans lequel l'apprenant a la première place : il lui revient de construire son savoir, ses capacités et ses compétences sur la base de connaissances acquises antérieurement. Dans l'apprentissage constructif, l'accent est mis sur les processus internes de l'apprenant, sur leur poids et leur signification pour le comportement et le changement de comportement qu'ils induisent » (Poplimont et Duchène, 2013).

L'apprentissage traditionnel tenait déjà compte de ces réalités, ce qui fait que la conduite était destinée à ceux qui voulaient en faire un métier. Car le processus d'apprentissage était vraiment long. Mais avec l'avènement des auto-écoles, la conduite automobile ne se fait plus sur une longue durée. En l'espace d'un à deux mois, tout néophyte peut devenir un conducteur de véhicule. Une fois, le permis de conduire acquis, toute personne peut se targuer d'être un conducteur de véhicule. Jusqu'à ce jour, l'apprentissage de la conduite des camions, des bus et des ensembles articulés (véhicule gros porteur) se fait toujours à l'ancienne.

Alors, comment en l'espace de deux mois, peut-on passer de l'état de néophyte à celui de conducteur de véhicule ?

Pour trouver une approche de solution à cette question, les investigations ont été menées au niveau des auto-écoles. Les moniteurs d'auto-écoles, les élèves des auto-écoles, et quelques usagers ont été interrogés sans oublier l'administration de la DGTT. Il ressort des entretiens que la durée de la formation dépend de l'état des connaissances de l'apprenant en la matière. Alors, que peut-on réellement apprendre en deux mois ? Que doit-on apprendre ? Que doit-on savoir en un temps si court? Comment y parvenir ? Qui sont ceux qui participent à ce processus ? Comment le font-ils ? Quand le font-ils ? Dans quelles mesures ?

### 6.1.2- Formation à la conduite automobile dans les auto-écoles

Le système d'obtention ou de délivrance du permis de conduire a évolué. Et depuis les années 1980, ce sont les auto-écoles qui assurent la formation des élève-conducteurs. Avec l'évolution démographique et suite à l'augmentation des candidats au permis de conduire, les auto-écoles également ont augmenté en nombre. Les auto-écoles n'entendent pas dépenser assez d'énergies et de ressources pour une réelle formation des élève-conducteurs à la sécurité routière. Car les contraintes auxquelles elles sont astreintes sont nombreuses. Elles doivent répondre au fisc, aux charges salariales des moniteurs, aux différentes dépenses liées aux matériels didactiques, brefs à diverses charges. Les frais de formation varient selon la tête du client en ce sens que si ce dernier est un néophyte, il peut payer jusqu'à 120.000fcfa. Par contre s'il maîtrise un peu la conduite, il peut payer au moins 40.000fcfa. Il faut insister sur le fait que la concurrence fait que le prix n'est pas standard même si dans ces centres, il existe une grille des tarifs applicables.

Au même moment, il ressort des observations et des entretiens de terrain que les candidats aux permis de conduire sont souvent pressés d'obtenir leur permis de conduire. De même que les auto-écoles, compte tenu des charges, veulent souvent vite libérer leurs apprenants afin d'en chercher d'autres. Dans cet espace concurrentiel livré aux intérêts privés (libéralisme économique), c'est la recherche du profit maximal qui compte. C'est d'ailleurs ce qu'a souligné Hoareau (1999 : 2) dans sa communication : toute « auto-école qui veut aujourd'hui survivre doit préparer au permis de conduire et, parallèlement, prétendre qu'elle ne prépare pas au permis de conduire mais fait de la véritable formation ». Mais comment comprendre que tous les acteurs (privés et publics) du système s'accordent pour légitimer la pratique ? Un système de formation des candidats aux permis de conduire automobile au rabais comme le souligne la plupart des personnes interrogées. Même les acteurs du système reconnaissent « *hors caméra*[37] » que le système est un problème. Si certains acteurs critiquent la pratique et tendent à se démarquer, il y a lieu de s'interroger sur les causes de la pérennisation du système en actuel. D'ailleurs même des conducteurs qui sont le pur produit des auto-écoles trouvent que "*ce n'est pas encore ça la formation*". Ils prétendent avoir fait avec. Certains affirment même que le système est "*pourri*". C'est dans ce sens que les propos de Bob, résument certains discours des nombreux acteurs interrogés.

[37] C'est une façon d'affirmer que certains acteurs interrogés ne souhaitent pas qu'on sache qu'ils ont critiqué le système. Ils reconnaissent que ça ne va pas. Mais ils refusent de le dire à haute voix. Ils préfèrent l'anonymat.

> *Verbatim 41 : « Aujourd'hui, il y a plus d'accidents à cause des "chauffeurs auto-écoles". Ils ne connaissent rien. Et lorsque qu'ils prennent le volant, c'est toujours pour aller tuer les parents d'autrui. Après c'est pour venir incriminer les conducteurs de taxi-motos. En tout cas moi, je n'ai pas le permis de conduire, mais si je dois passer par les auto-écoles, je n'apprendrai jamais à conduire. D'ailleurs, ils sont tous pareils, que ce soient les formateurs, les agents du ministère qui font l'examen ou les candidats, personne n'est différent. C'est un système complètement pourri. Tout le monde est complice. Même nos autorités savent que le vrai problème des accidents c'est le système de permis de conduire. Mais elles sont là à chercher ailleurs ce qui est sous leurs yeux. D'ailleurs, elles ne veulent pas résoudre le problème, ce qui les intéresse c'est les retombées politiques. » (Bob, 32 ans CTM, 25/04/2013 à Abomey-Calavi)*

Il n'est pas non plus rare d'entendre « c'est un chauffeur auto-écoles » lorsqu'un conducteur commet des mauvaises manipulations sur la route. Les entretiens de terrain permettent de conclure que ces conducteurs ayant été formés dans des auto-écoles sont considérés comme des conducteurs formés au rabais. Pour mieux comprendre les raisons, il s'est agi dans un premier temps d'identifier les facteurs qui militent en faveur de la légitimation de la pratique. Et en second lieu analyser les jeux d'acteurs dans le système de formation.

Afin de mieux comprendre de quoi il s'agit, il importe de rappeler brièvement ce que regorge la notion de *sécurité routière.*

### 6.2.1- La qualité de la formation à la conduite automobile d'aujourd'hui

Au regard des statistiques annuelles des accidents de la route au Bénin, on constate que les voitures particulières sont plus impliquées dans des accidents de la route. Face à cette situation, on est à même de s'interroger sur la qualité de la formation reçue par ces conducteurs de véhicule. Car beaucoup sont censés avoir bénéficié d'une formation à la conduite automobile. Suite aux investigations menées à travers une observation directe et des entretiens en profondeurs, certaines préoccupations initiales ont été élucidées. Il s'agit bien entendu du sérieux des auto-écoles et de la compétence des moniteurs d'auto-écoles y travaillant. En effet, l'arrêté N°046/MTPT/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER du 19 août 2005 portant conditions d'obtention du permis de conduire des véhicules automobiles en République du Benin oblige, en son article 1$^{er}$ , tout citoyen désireux de conduire un véhicule pourvu d'un moteur doit avoir un permis de conduire. Et pour ce faire, le même arrêté en son article 2 astreint ces citoyens à passer par les auto-écoles. Les auto-écoles se trouvent donc incontournables dans le processus d'obtention du permis de conduire. Leur rôle est crucial

dans le système global des transports et plus précisément dans le sous-système de la sécurité routière. Outre cet acteur clé relevant de la sphère privée qu'est l'auto-école, le même arrêté fait intervenir un autre acteur du système des transports. Mais, ce dernier relève de la sphère publique donc étatique. Il s'agit, bien évidemment, de l'Examinateur du Permis de Conduire (EPC). Ainsi, ledit arrêté fait de l'examen du permis de conduire la condition sine qua non à l'obtention de ce titre de transport. A la lumière des statistiques nationales des accidents constatés en République du Bénin, l'on devrait pouvoir interroger la qualité de la formation à la conduite automobile. Mais en dépit de cette persistance des accidents de la route, les autorités de tutelle n'ont jamais remis en cause la formation des « enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière » ni celle des élève-conducteurs. Bien au contraire, « le problème de la sécurité sur les routes est directement associé au conducteur considéré comme le « pilote » et donc comme le responsable de tout ce qui se trouve engagé à travers l'acte de conduite. C'est de lui, de sa capacité de maîtrise qu'apparaît dépendre le niveau de sécurité sur les routes » (Gilbert, 2008 : 25). Il n'y a aucune rigueur dans le suivi de part et d'autre, ni au niveau des moniteurs ni chez les élèves-conducteurs. Il peut paraître hâtif de tirer une telle conclusion. Afin donc d'éviter de tomber dans la précipitation, il s'est avéré indispensable d'investiguer sur cette situation si préoccupante. Mais avant, il importe de préciser que l'arrêté ci-dessus cité n'est qu'un arrêté d'application du décret N°99-647 du 30 décembre 1999 portant réforme des conditions de délivrance des permis de conduire en République du Benin. Donc, la délivrance du permis de conduire se fait autrement. Mais face à certaines limites du système, il a été jugé nécessaire d'en reformer les conditions.

Le système de formation à la conduite automobile comprend quatre acteurs clés à rôle déterminants que sont : les auto-écoles, les moniteurs d'auto-écoles, les élève-conducteurs qu'il faut désigner dans le contexte béninois par candidat au permis de conduire et enfin les examinateurs du permis de conduire. Mais il ne faut surtout pas omettre l'administration de la DGTT qui organise l'examen du permis de conduire. On peut donc conclure que système du permis de conduire n'est pas abandonné aux privés. L'Etat à travers le Ministère des Transports reste et demeure la pierre angulaire du système. Mais, la façon dont se déroule la formation tend à laisser croire que l'autorité publique n'est pas sérieuse ou tout simplement qu'elle n'existe pas.

## 6.2.2-Reformes dans la formation à la conduite automobile : une impasse ?

### 6.2.2.1- Responsabilisation des enseignants de la conduite automobile

Les "enseignants à la conduite automobile et à la sécurité routière" communément appelé moniteurs d'auto-écoles constituent le noyau clé dans le système de formation à la conduite automobile. L'arrêté N°058/MDCTTP-R/DC/SG/CTTT/DGTT/DERC/ DCFor/SER/SA du 26 Octobre 2007 portant Formation, agrément et suspension des Moniteurs d'auto-écoles, a clairement défini les conditions pour tout citoyen désireux de devenir moniteur d'auto-école. C'est en effet là que se pose l'épineux problème de la formation des formateurs des candidats au permis de conduire. Puisque, le niveau minimum requis par la loi pour être moniteur d'auto-école est le Brevet d'Etudes du Premier Cycle (BEPC) et l'âge minimum est de 21 ans révolus avec trois ans au moins d'ancienneté du permis de conduire de la catégorie B. Ce qui pose réellement problème ici, est le niveau intellectuel et la capacité du moniteur remplissant ces conditions minimales à transmettre les savoirs aux apprenants. Surtout qu'ici, il s'agit plus de l'andragogie. On s'interroge alors sur ce qui doit être enseigné, comment et pourquoi ? Comme réponse à la première préoccupation, devrait être enseigné des savoirs, des savoir-faire et des savoir-être relatifs à la conduite automobile. Mais les investigations révèlent des limites dans cette transmission de savoirs. Le savoir transmis est celui relatif à la connaissance du "Code de la route" et au "Guide du candidat à l'examen du permis de conduire". Ainsi, avec ces deux manuels, les moniteurs d'auto-écoles se focalisent sur le programme de l'examen du permis de conduire. Un programme s'articulant uniquement sur deux dimensions que sont les connaissances et les savoir-faire relatifs à la maitrise du véhicule et à la circulation. Ce qui fait que la troisième dimension que constitue l'éducation à la sécurité routière est ignorée. Même ces deux dimensions prises en compte sont souvent bâclées et expéditives. Parfois ce n'est pas par faute de savoir mais pour des raisons mercantilistes. Ce qui est confirmé par les propos de certains moniteurs d'auto-école au cours d'un entretien[38].

> *Verbatim 42 : « Si tu veux même en une semaine, de façon accélérée, elle peut avoir son permis de conduire. Il suffit de l'amener. Si vous avez l'argent seulement là, il n'y a*

[38] Nous avions eu un entretien informel. Nous sommes fait passer pour un usager voulant inscrire sa femme dans l'auto-école. Et avions souligné au moniteur que cette dernière était fonctionnaire et ne disposait pas assez de temps matériel pour suivre un cours long de deux mois. Non seulement ça, qu'elle venait d'acquérir une voiture mais qu'elle ne savait pas conduire. C'est donc une fois hors de son bureau que nous avions transcrit ses propos dans notre cahier de notes.

*aucun souci. Elle commence quand ? […], si elle commence ce samedi-ci, déjà le mercredi prochain, elle peut se présenter pour l'examen théorique et le samedi suivant, elle va passer l'examen pratique ». (Propos d'un moniteur d'auto-école, recueillis le 5/12/2014 à Abomey-Calavi)*

En dehors de cette assurance qu'il offre au client, il précise et insiste qu'en moins de dix jours de formation accélérée, la candidate obtiendra son permis de conduire. C'est autrement montrer que ce n'est pas la formation qui importe mais plutôt le permis de conduire.

Si les autorités au plus haut niveau de décision reconnaissent que la formation à la conduite automobile est bâclée et expéditive, qu'est-ce qui bloque alors les reformes du système ? Cette reconnaissance officielle de l'état du système aurait pu amener tous les acteurs concernés par la sécurité routière à insister sur l'éducation routière. Mais c'est presque une peine perdue lorsque les agents même de la DGTT trouvent cela normal.

*Verbatim 43 : « En fait, j'ai dû faire le recyclage après mon permis de conduire avant de conduire ma voiture. Parce qu'en dépit de tout, ils[39] ne peuvent pas vous former complètement. On se forme au fur et à mesure. Si vous finissez votre formation initiale, et que vous obtenez le permis de conduire, il importe de vous entendre avec un moniteur pour qu'il vous aide à maîtriser ne serait-ce pendant une à deux semaine votre voiture avant de vous mettre sur la route.(…) C'est pour cela que j'ai sollicité les services d'un moniteur pour mon recyclage. Il reste avec vous dans la voiture et vous aide en cas de difficultés surtout lorsque la circulation est dense. (…)Vous négociez à l'avance son émolument. ». (Propos d'un agent de la DGTT, 17/8/2014, Cotonou).*

C'est donc adhéré à la façon dont la formation est actuellement donnée aux usagers des auto-écoles. Si tant est que la qualité de la formation est remise en cause, qu'est-ce qui bloque alors les réformes? Ou, pourquoi ne pas se conformer aux directives de l'UEMOA en matière de formation à la conduite automobile ?

#### 6.1.4.2- Education routière : déphasage entre la réalité et la prescription

Le véhicule n'est plus un luxe au Bénin, mais plutôt une nécessité. Or, le permis de conduire est le seul titre de transport qui donne le droit de conduire le véhicule. Et pour cette raison la formation à la conduite automobile est indispensable. Parler de formation à la conduite automobile c'est autrement parler de l'éducation routière. C'est en cela que la question de

[39] C'est pour désigner les moniteurs d'auto-écoles.

l'éducation routière dans le processus d'apprentissage de la conduite automobile nécessite une attention particulière.

Car chaque acteur du système a une part de responsabilité dans la réussite de la formation. A travers donc les représentations qu'il se fait du permis de conduire, l'acteur adopte une attitude favorable ou défavorable à une éducation à la sécurité routière. La mobilité par l'automobile est considérée comme un moyen de "désenclavement économique" ou "agent par excellence de la liberté individuelle d'aller et venir". Cela implique des exigences quant à la connaissance des prérequis en matière d'éducation routière. La question est alors de savoir les véritables exigences auxquelles il faut faire face. De façon formelle, il faut une formation théorique (connaissances du Code de la route et du Guide du candidat à l'examen du permis de conduire) et une formation pratique (apprentissage de la conduite au volant). Et pour se solder par un examen devant un examinateur du permis de conduire et de la sécurité routière. Mais comment est alors structuré l'examen du permis de conduire ? Comme la formation, l'examen du permis de conduire est constitué d'une phase théorique basée sur les connaissances du code et une phase pratique axée sur un schéma standard. La troisième dimension concernant l'éducation routière est laissée-pour-compte également par les examinateurs du permis de conduire. C'est en cela que le rapport de Marne-la-vallée (2004) précise que : « De nombreux acteurs soulignent que la formation traditionnelle à la conduite des véhicules à moteur et à la sécurité routière se borne trop souvent à une formation à l'examen du permis de conduire. En ce sens, elle se limite à l'acquisition des règles du code de la route et au maniement d'un véhicule. Elle n'intègre pas suffisamment des niveaux supérieurs du comportement (attitudes au volant et connaissance de soi par rapport à la prise de risque »(Rapport Marne-la-vallée, 2004 : 27).

On a donc des citoyens détenteurs du permis de conduire et qui ne connaissent même pas les comportements à risque qu'ils doivent éviter, des attitudes proactives qu'ils doivent avoir pour éviter d'occasionner des accidents de la circulation routière. Alors que la socialisation par l'éducation routière leur aurait permis d'acquérir à la fois des compétences cognitives, perceptives, sociales, affectives et auto-évaluatives (Poplimont, 2013). Ce que la formation actuelle dans les auto-écoles n'offre pas aux apprenants.

### 6.1.5-Acteurs et stratégies dans la formation à la sécurité routière

#### 6.1.5.1- Les auto-écoles

Elles sont des structures privées à la quête du profit maximal. Il faut donc comprendre qu'elles font du commerce. Ce ne sont pas des structures à but non lucratif, il n'est donc pas possible qu'elles soient condamnées pour les prestations qu'elles fournissent en matière de formation. Les textes exigent que dans chaque auto-école, il y ait au moins deux moniteurs pour un effectif de moins de 20 élève-conducteurs mais au-delà le nombre de moniteurs doit connaitre une augmentation. Mais quel est le constat ? Il existe des auto-écoles qui n'ont même pas de moniteurs car les dernières inspections effectuées par les examinateurs du permis de conduire ont révélé que plusieurs auto-écoles se partagent les mêmes moniteurs. Alors que l'arrêté 045/MTPT/DC/SGM/CTT/DTT/SEDR du 18 août 2000 portant réglementation des conditions d'ouvertures et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite automobile (Auto-Ecoles) abrogeant les dispositions de l'arrêté 014/MTPT/DC/DTT/SEDR, a défini clairement les conditions que doivent impérativement respecter ces auto-écoles afin d'exercer leurs activités. Le climat national de l'économie a une incidence sur tous les secteurs d'activité. Il n'y a aucun doute que telle soit le cas pour les auto-écoles également. Non seulement il existe des auto-écoles exerçant dans l'informel, mais aussi et surtout celles-ci ont une caution morale des auto-écoles formelles. Ainsi, bien qu'étant informelles, elles parviennent à présenter leurs candidats aux examens du permis de conduire. Elles négocient les services des auto-écoles régulièrement enregistrées contre compensation financière sur chaque candidat présenté. Et tout ceci à la barbe de l'administration de la DGTT. Les auto-écoles « poussent du sol comme des champignons ». Il y en a dans presque tous les coins de rue. Si le commerce n'était pas aussi rentable pour ces privés, au lieu de connaître une croissance assez rapide, il aurait une baisse drastique. C'est pour dire que les affaires marchent très bien. Encore qu'aujourd'hui avec l'accroissement du parc automobile chaque béninoise ou béninois désire conduire son propre véhicule (mobilité professionnelle).

#### 6.1.5.2- Les Examinateurs du permis de conduire

Les dispositions réglementaires font de l'examinateur du permis de conduire (EPC) une profession délicate. L'arrêté 044/MTPT/DC/SG/CTT/DTT/SPC/SER du 19 août 2005 régissant la profession d'examinateur du permis de conduire en République du Bénin défini

clairement les conditions d'accession à la profession. Ainsi, non seulement, l'EPC doit justifier d'une aptitude physique et mentale compatible avec la conduite automobile, il doit surtout être de bonne moralité. Les différents entretiens et observations de terrain révèlent que l'examen du permis de conduire est l'une des étapes les plus attendues. Elle marque la fin du processus d'apprentissage ou de formation à la conduite automobile. C'est le moment le plus important pour tous les acteurs du système de formation.

> *Verbatim 44 : « À quoi sert tout le temps perdu dans l'auto-école, si c'est pour ne pas pouvoir participer à l'examen. Et les examinateurs sont des demi-dieux les jours d'examen. En tout cas, c'est une seule fois, et durant maximum une heure que l'on les subit. Que l'on le veuille ou pas, c'est eux qui décident de qui a droit au permis de conduire ou pas. Tu peux maitriser tout le Code de la route, savoir très bien conduire, s'ils décident que tu ne peux pas avoir le permis de conduire, tu peux sauter, danser, pleurer, tu n'auras pas ce permis. Donc, c'est des gens qu'il faut craindre. En plus ce sont des gens qui s'entendent entre eux. » (André, détenteur d'un permis de conduire, 22/11/2013, Abomey-Calavi)*

C'est également ce qui peut être retenu des travaux de Bako-Arifari (2005 : 15) : « L'examen du permis de conduire constitue la première forme de pouvoir de contrôle dont disposent les agents publics dans le secteur du transport. Cette opération met en présence des agents publics (examinateurs relevant des services des transports terrestres), des usagers (les candidats) et des agents « privés »[40] (les responsables et moniteurs des auto-écoles) qui jouent les intermédiaires entre les deux premières catégories d'acteurs ».

Il est ainsi aisé de conclure que c'est l'examen du permis de conduire qui mobilise toute l'attention et tous les investissements des différents acteurs (candidats au permis de conduire, moniteurs mais également les examinateurs). Les investigations permettent d'affirmer que l'examen est l'objet d'un consensus pour tous les acteurs presque et ce au détriment de la formation à la sécurité routière.

> *Verbatim 45 : « Moniteurs, examinateurs du permis de conduire, hein ! Ce sont des partenaires sûrs, ils s'entendent pour bien manger. Ne dit-on pas que l'enfant qui sait se laver les mains mange avec les grands. Si tu fais ce que te dis ton moniteur, tu n'as pas à craindre l'examen. C'est une négociation entre ces gens-là. Maintenant, si ton*

[40] Nombre d'auto-écoles sont soit la propriété d'examinateurs, soit parrainées par des agents en poste au ministère des Transports.

*moniteur ne sait pas laver les mains, tu comprendras ça à tes dépens ». (Laurent, CVA, Abomey-Calavi, 10/7/2013).*

Chaque acteur du système en fonction de ses intérêts développe des stratégies pour satisfaire l'autre. Puisque, les candidats au permis de conduire ne sont qu'à la quête du « papier rose », les moniteurs cherchent à faire passer leurs candidats à tout prix. Cela permettrait à leur auto-école d'obtenir de très bons pourcentages de succès. Ainsi, ils pourront s'en servir pour faire le marketing. Quant aux examinateurs du permis de conduire, ce sont les "*primes d'examen"* et autres retombés pécuniaires qui les préoccupent. Chacun accepte le compromis. Mais ce compromis dépend toujours des examinateurs du permis de conduire qui ont toujours le dernier mot en tant que juges de la partie. Ils sont en effet, les seuls habiletés à conduire la phase pratique de l'examen du permis de conduire. Même si c'est l'administration de la DGTT qui organise les examens, seuls les EPC assurent la correction des copies de la phase théorique. Ainsi, l'analyse stratégique révèle qu'une relation de travail ne demeure possible que si tous les acteurs y trouvent leur compte. Le système demeure en place parce que chaque acteur y trouve son compte. A travers ceci, chacun élabore et met en œuvre des stratégies pour sauvegarder ses propres intérêts.

En effet, dans le système de formation des conducteurs, les examinateurs du permis de conduire sont incontournables. C'est à ce titre que l'examen du permis de conduire constitue une source de pouvoir pour ces derniers. Le pouvoir qu'ils détiennent est si sournois que la phase pratique de l'examen ne dispose d'aucun critère explicite d'évaluation. Toutes les négociations sont alors permises. L'examen du permis de conduire tend à devenir un examen où le succès est garanti pour les candidats avisés même s'ils ne maîtrisent presque rien en matière de conduite automobile (règles-maîtrise).

Les examinateurs du permis de conduire ont entre autres comme prérogative le contrôle pédagogique auprès des auto-écoles. Cette prérogative est très peu exercée. En effet, 7 sur 11 des agents du CNSR et les 5 EPC, ont affirmé que le véritable problème lié au permis de conduire est le manque de volonté politique des autorités de l'administration des transports terrestres. Ces derniers caractérisent ce manque de volonté politique par l'arrêt de la formation des moniteurs d'auto-écoles, le non établissements des ordres de missions aux EPC pour aller effectuer les inspections dans les auto-écoles, le laxisme dans certaines décisions etc.. Comme exemple, il affirment que depuis plus de deux ans, l'administration en charge des

transports terrestres ne forme plus de moniteurs sous prétexte de réformes. Et que malgré cet arrêt de formation, l'administration continue d'autoriser la création de nouvelles auto-écoles. Cette création de nouvelles auto-écoles sans augmentation des moniteurs d'auto-école aura pour création de créer un manque. Lequel manque de moniteurs d'auto-école serait comblé par sollicitation des services d'individus non qualifiés, selon les propos de certains agents de la DGTT interrogés.

Mais toute réforme du système se heurte aux résistances des acteurs en commençant par les cadres de l'administration elle-même. Ce qui constitue un manque à gagner pour le pays puisqu' il est impossible d'évaluer le coût réel des accidents de la route au Bénin. Malgré cette évidence, ce qui devrait être un examen constitue une zone de certitude pour certains candidats.

### 6.1.6- Examen du permis de conduire, une zone de certitude pour certains candidats

Bien que l'examen du permis de conduire constitue une source de pouvoir pour les examinateurs du permis de conduire, il reste une zone de certitude pour certains candidats. Surtout pour les candidats qui savent anticiper. Il ne s'agit pour les candidats de savoir corrompre les EPC par le biais des moniteurs. Sur 17 moniteurs d'auto-école interrogés, 10 (soit 58,82 %) ont affirmé que certains EPC *« font un budget de leur journée avant de se présenter à l'examen parce que connaissant le nombre de candidat à examiner, ils calculent déjà leur recette. Le taux par candidat varie en fonction de la capacité de négociation du moniteur. Mais la barre est souvent fixée à 10000fcfa par candidat à verser comme pot-de-vin à l'EPC »*.

L'examen du permis de conduire constitue le moment propice pour certains agents de la DGTT de se faire de l'argent. Car la corruption s'y développe et s'entretient par chacun des acteurs. Les candidats sont souvent obligés de payer la rançon aux moniteurs d'auto-école, qui constituent les couloirs de transmission. Ils sont le pont entre les examinateurs et les candidats.

> *Verbatim 46 : « On paye toujours, et c'est 10000fcfa pour la théorie et 10000fcfa pour la pratique, c'est non négociable. Mais qu'est-ce que vous croyez ? Si vous ne payez pas l'échec est garanti. En tout cas, moi, j'ai payé. Et si c'était à refaire, je le referai. C'est 20000fcfa seulement pour avoir ton permis. C'est une seule fois que j'ai passé*

*l'examen. […], ah ! Pourquoi perdre le temps et de l'argent, s'il faut juste payer pour avoir son permis. Qu'est-ce que tu peux contre ceux-là ? C'est officieusement officiel. Tout le monde sait que c'est comme ça. Si les autorités au haut niveau ne disent rien pour arrêter ça, ce n'est pas toi ni moi qui allons changer quelque chose. Pour éviter tout problème, j'ai payé. Et j'ai mon permis de conduire en poche. […] le pays fonctionne comme ça. On fait avec.» (Jean, étudiant à l'UAC, 18/9/2013)*

C'est ce qui conduit Bako-Arifari (2005 : 25) dans ses travaux sur la corruption dans les transports à affirmer qu' *« Ici, la corruption fonctionne à la violence psychologique exercée sur les usagers. La tactique consiste à convaincre le candidat qu'il ne peut pas réussir sans soudoyer. Cela fait partie des conseils pratiques que donne le moniteur à ses élèves : « Il faut penser aux examinateurs »*[41]*. Les moniteurs et directeurs d'auto-écoles sont ceux qui collectent les « frais de corruption » et qui les remettent aux examinateurs concernés. Ils sont toujours présents lors du passage des examens. Ils indiquent souvent aux examinateurs*[42] *ceux qui ont payé, et ceux qui n'ont pas payé. Ce sont ces derniers qui devraient échouer sauf s'ils peuvent mettre en jeu d'autres types de ressources comme la parenté, les interventions politiques et les réseaux de parents, amis et connaissances. Il existe de fait des tarifs qui varient entre 10 000 et 20 000 FCFA, perçus une ou deux semaines avant l'examen*[43] *au Bénin ».*

Ainsi, l'examen du permis de conduire constitue une zone d'incertitude pour les candidats qui refusent de soudoyer les examinateurs ou de solliciter d'autres ressources.

*Verbatim 47 : « J'ai passé deux fois l'examen du permis de conduire avant de réussir. La première fois, le moniteur m'a demandé de donner 10000fcfa pour garantir mon succès à la phase théorique et 10000fcfa pour la phase pratique. Mais comme je sais que je connais parfaitement le Code de la Route et lui-même le reconnait, j'ai refusé. Mais contre toute attente, après la théorie, j'ai été purement et simplement recalé. En réalité j'avais pensé au départ qu'il voulait me duper lorsqu'il m'a demandé 20000fcfa*

[41] Ce discours intervient dans un contexte social facilitant son acceptation, en ce sens que tout le monde est convaincu à l'avance que, partout où il y a compétition et passage d'examen ou de concours, la réussite dépend dans une certaine mesure des pratiques de corruption. Aussi, lorsque quelqu'un réussit à un examen de permis de conduire sans avoir payé quoi que ce soit, on dit de lui qu'il a de la chance (et non du mérite…).

[42] Au moment de l'enquête, les responsables des auto-écoles de Parakou, au Nord-Bénin, ne craignaient parmi les examinateurs qu'une seule personne, une femme, à la retraite depuis peu et qui était considérée comme incorruptible. Personne ne souhaitait avoir des candidats avec elle. Ne réussissaient avec elle que ceux qui étaient compétents, ont rapporté plusieurs interlocuteurs.

[43] Ces tarifs varient en fonction de la position et de la capacité de négociation des responsables des auto-écoles. Dans une des auto-écoles de Parakou dont le propriétaire est lui-même un examinateur, le tarif de frais de corruption est de 10.000 F CFA parce que celui-ci a la possibilité de recommander directement ses candidats à ses collègues dans un vaste système d'échange de services.

*à la veille des examens. Quand j'ai échoué, il m'a dit qu'il m'avait averti. […]. C'est en 2008 que j'ai passé cet examen. Mais un mois après suite à des renseignements pris chez les autres avec qui j'avais passé le premier examen. Et eux ils sont admis, je suis reparti. Mais cette fois-là, j'ai donné les 20000fcfa. Et je suis admis.* » (Grégoire, fonctionnaire, 38 ans, Abomey-Calavi, 17/02/2014).

L'examen du permis de conduire constitue une zone d'incertitude pour tous les candidats si ces derniers se retrouvent devant les quelques rares examinateurs incorruptibles. Ce qui arrive très rarement car les moniteurs et les examinateurs prennent d'avance toutes les dispositions pour éviter que leurs protégés échouent. Les stratégies ainsi mises en place par chaque acteur qui dispose toujours d'une marge de manœuvre (Crozier et Friedberg, 1977) favorisent la corruption dans le fonctionnement du système d'offre de service public qu'est le permis de conduire. Les candidats incorruptibles apprennent la leçon à leurs dépens. Mais face à cette situation de corruption dans le système du permis de conduire, de plus en plus, des voix s'élèvent pour des dénonciations. Malgré ces dénonciations, la pratique continue. C'est qu'elle a un ancrage assez solide. Ce qui interpelle les perceptions que chaque acteur du système a du permis de conduire.

### 6.1.7- Le Permis de conduire au détriment de la sécurité routière ?

Certains acteurs du système de formation à la conduite automobile et la sécurité routière ont une compréhension étrécie et une vision étriquée de la notion de sécurité routière. Pour les acteurs interrogés (17 agents de la DGTT dont 5 EPC), la formation à la sécurité routière ne se différencie pas de la formation aux épreuves de l'examen du permis de conduire. Examen, qui se focalise sur la connaissance du Code de la route. Le Code de la route étant universel donc ne tenant pas compte des avancées spécifiques ou des insuffisances de chaque pays en matière de sécurisation routière. Les entretiens avec les divers acteurs du système ont permis de comprendre que pour ces derniers, la sécurité routière ne sort pas du cadre de l'examen du permis de conduire. Or, cet examen comprend deux phases. Une phase théorique visant les connaissances du Code de la route et sur l'application de quelques notions élémentaires puis une phase pratique relative au savoir-faire (conduite). Cette dernière phase n'est, en réalité, qu'une pure formalité puisque c'est une manœuvre standard, il n'y a point de surprise à ce niveau. Ce n'est qu'un exercice que tout candidat a déjà fait au moins une fois s'il est passé dans une auto-école. Ce qui renvoie à l'interrogation : est-ce vraiment un examen cette phase ? Si oui, c'est un examen dont la réponse est connue à l'avance par le candidat.

Selon l'un des agents de la DGTT et pas des moindre, le niveau d'instruction des élève-candidats aux permis de conduire ne permet pas qu'on se tracasse pour leur inculquer des notions spécifiques en rapport à l'éducation à la sécurité routière. On leur apprend juste à bien conduire sinon à mieux circuler en voiture. Pour ces agents, il y a plus de candidats de niveau d'instruction très bas que ceux d'un niveau d'instruction élevé. Or, ils éprouvent déjà des difficultés à traduire l'examatique dans les langues locales. D'où, il est aisé de comprendre que le savoir-faire que les moniteurs essaient de transmettre à ces élève-candidats concerne le savoir-faire lié à l'aptitude à passer l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire. La formation à la conduite dans les auto-écoles ne constitue qu'une routinisation de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire. C'est ce que ressort Verré dans le rapport sur la formation des usagers de la route et des conducteurs en avril 1997 : *« En réalité, l'épreuve théorique sanctionne le résultat d'un bachotage portant sur les principaux éléments de la réglementation de la circulation ; l'épreuve pratique se limite largement à une vérification de la maîtrise instrumentale du véhicule (…). Cet écart important, renforcé par les pressions économiques (dépenser le moins possible et obtenir le permis le plus rapidement possible) tend à réduire l'apprentissage de la conduite à ses dimensions les plus « utilitaires » et ce, au détriment de sa qualité et de son contenu en termes de sécurité et de comportement apaisé au volant (…) » (Verré, 1997 : 21).*

Ils sont nombreux ces élèves qui n'apprennent réellement à conduire qu'une fois détenteur du permis de conduire. Et c'est parfois au prix de plusieurs accidents de la route. Le verbatim

> *Verbatim 48 : « En tout cas, moi, j'étais conscient que je ne connais rien du Code de la Route. C'est pour quoi, lorsque mon moniteur m'a demandé de donner l'argent pour réussir, je n'ai pas hésité un seul instant. Je ne voulais que le permis de conduire. Donc tout ce qu'il me fallait faire c'est de donner 20000fcfa pour réussir. Et quand je lui remis ça, mon examen s'est bien passé. J'ai eu mon permis de conduire. Deux mois après j'achetais ma voiture. Mais c'est un ami qui m'a fait déplacer ça du port jusqu'à la maison. Le véhicule est resté garé à la maison pendant au moins trois mois. Et c'est après que j'ai sollicité le concours d'un autre ami pour m'aider à faire le recyclage. J'ai pu m'en sortir mais aujourd'hui, je suis un expert du volant. […]. En ce qui concerne le Code de la Route, je ne maitrise pas toujours tout mais l'essentiel, par la force de l'expérience de conduite. […], c'est le permis de conduire d'abord, pour le reste, on ne finit jamais d'apprendre. […], ah oui, j'ai acheté mon véhicule depuis 2006 » (Johannes, 43 ans, fonctionnaire, Cotonou, 12/2/2014).*

On peut donc conclure que la conception que les différents acteurs ont de la sécurité routière influence les diverses actions menées pour la garantir. Si pour les acteurs en charge du système, la sécurité routière est de la responsabilité du conducteur, il n'y a aucun doute que toutes actions menées seront orientées vers le conducteur. Ainsi pris, les textes (législatifs, réglementaires,…) ne peuvent donc circonscrire tous les problèmes liés à la sécurité routière. En ce qui concerne la formation à la conduite automobile et au permis de conduire, et compte tenu des enjeux, chaque acteur met en œuvre des stratégies pour défendre ses intérêts. Si pour certains l'intérêt est pécuniaire pour d'autres c'est l'obtention à tout prix du « papier rose ». C'est la substance de ce qui peut être retenu des entretiens avec les 27 élèves candidats aux permis de conduire (ECPC) approchés. En effet, sur les 27 ECPC interrogés, 25 affirment que leur principale préoccupation est l'obtention du permis de conduire. Et pour se justifier, ils estiment que la véritable maitrise de conduite vient avec l'expérience et pour eux, *"on ne finit jamais d'apprendre"*. Seuls les 2 restants souhaitent apprendre réellement à conduire. Ainsi, presque tous les acteurs mobilisent leurs énergies et leurs investissements pour la seule et même finalité : le permis de conduire. Nul ne se préoccupe réellement de l'éducation à la sécurité routière. La formation à la conduite automobile dans les auto-écoles est « bâclée et expéditive ». Le système tel qu'il fonctionne fait de l'obtention du permis de conduire une simple formalité. Presque tous les conducteurs, ainsi formés deviennent de potentiels agents d'insécurité routière. Et pire, cette situation est connue des autorités au plus haut niveau de décision. Ce qui laissent croire que tous les acteurs intervenant dans le système s'accordent pour légitimer la formalité qu'est l'obtention du permis de conduire. Ceci n'est possible que parce que chaque acteur a intérêt que le système fonctionne ainsi. Dans un tel contexte, à quand le développement du pays ? Comment les mesures répressives peuvent permettre de réduire les potentiels dégâts causés par une telle formation ? Cette question interpelle donc les forces de l'ordre de ces deux communes et spécifiquement la Police Nationale.

## 6.2- La Police face l'insécurité routière à Abomey-Calavi et Cotonou

La loi fondamentale du Bénin fait de l'Etat de garant des libertés et de la sécurité des citoyens. En son article 25, la Constitution Béninoise du 11 décembre 1990 stipule que l'Etat a le devoir de garantir à tout citoyen la liberté d'aller et de venir. Et pour assumer cette responsabilité, l'Etat a donc accordé cette prérogative à la Police d'assurer ce droit à tous les citoyens du pays. Mais force est de constater que les citoyens s'en plaignent. Car dans leurs

déplacements ils sont confrontés à d'énormes difficultés. Et ces difficultés ont pour nom : l'insécurité routière. et qu'est-ce qui peut donc justifier une pareille situation ? Assurer la sécurité des citoyens étant l'une des prérogatives constitutionnelles de la Police Nationale. On doit alors se poser la question de savoir comment celle-ci assume ladite prérogative ?

### 6.2.1- La police et la circulation routière entre Cotonou et Abomey-Calavi

La mission fondamentale de la « Police est d'assurer, de maintenir ou de rétablir l'ordre public » (Memento du Policier). C'est autrement assurer aux membres d'une collectivité, une tranquillité publique à travers le *maintien de l'ordre sur les voies et les lieux publics*, la protection des libertés individuelles. Mais ce qui importe ici, c'est le maintien de l'ordre public sur les voies publiques. Ce maintien de l'ordre sur les voies publiques passe d'abord par la régulation de la circulation, afin de garantir à chaque usager le droit d'aller et de venir quand il sent le besoin. Mais comment la police maintient-elle l'ordre sur les voies publiques entre Abomey-Calavi et Cotonou ?

Le maintien de l'ordre sur les voies publiques s'effectue déjà à travers la régulation de la circulation sur les routes. Un exemple simple pour étayer ce rôle capital qu'a la police de faciliter la libre circulation des personnes et des biens. Sur l'axe Akassato (Abomey-Calavi) – carrefour Etoile-rouge (Cotonou), il existe plusieurs intersections au niveau desquelles la police intervient souvent pour réguler la circulation. Le premier niveau d'intervention de la police se situe au carrefour *Kpota*. Au niveau de ce carrefour se trouve ériger un poste de police. Après le carrefour Kpota, on a le carrefour *IITA*. Ensuite, vient le carrefour *houédonou.* A la suite de ce carrefour, on retrouve le carrefour *godomey*. Et enfin le carrefour *cicatoyota.* La spécificité de ces carrefours est qu'à ces intersections, la police a érigé des *"postes permanents de contrôle*[44]*"*. Par contre, dans la matinée et dans la soirée, d'autres intersections sont occupées par la police pour réguler la circulation. Mais cette régulation facilite-t-elle vraiment la circulation ? Les avis sont partagés. Pour certains usagers de la route, c'est la présence de la police à ces intersections qui entrave même la circulation. Les agents de police souvent présents sur les axes routiers ne "*sauraient même pas bien réguler la*

[44] Cette expression qui ne fait pas la distinction entre poste de contrôle réglementaire de la police et ce que l'usager de ou le citoyen lambda appelle poste de contrôle. La différenciation est précisée dans la suite du travail. C'est dire qu'à toutes les heures de la journée, il y a toujours une présence policière à ces postes.

*circulation*[45]". Par contre pour d'autres, la présence policière à ces intersections facilite réellement la circulation. Parfois, c'est un seul agent ou au plus deux qu'il y a à une intersection, ce qui ne lui (leur) facilite pas le travail surtout avec l'indiscipline qui règne au sein de certains usagers. Toujours pressés, impatients, certains de ces usagers sont caractérisés par une intolérance particulière. Un seul agent, parfois déboussolé, il s'éclipse des lieux pour laisser les usagers de la route "*dicter leur loi à la circulation routière"*[46].

Les policiers quant à eux estiment que ce n'est pas une chose facile que de réguler la circulation. Avec l'incivisme de certains usagers de la route, difficile à gérer. Mais alors comment la régulation de la circulation pose-t-elle un problème d'insécurité routière sur les axes routiers ?

### 6.2.2- Police et l'application des textes sur la sécurité routière

Des textes régissant la circulation routière au Bénin ne sont pas rares, ils existent et sont précis. Même si certains acteurs estiment qu'ils sont caducs, la police éprouve des difficultés à les mettre en application et pour causes.

Mais avant d'en arriver aux raisons avancées par la police, il importe de revenir sur quelques-uns de ces textes régulant la circulation routière au Bénin. Certes presque tous les textes puisent leurs essences dans l'arrêté général du 24 juillet 1956 portant Code de la route dans l'Afrique Occidentale Française. Même si certains estiment que cet arrêté est caduc, et qu'il faille l'actualiser, à ce jour, il n'y a que ce document qui soit la référence en matière de circulation routière au Bénin. Etant donné qu'il n'existe pas encore un texte national portant Code de la route, c'est le Code Rousseau qui est le Code actualisé de référence en dehors de l'arrêté général de 1956. Comme document pouvant servir de base pour la régulation de la circulation routière au Bénin, il y a lieu de se référer à l'arrêté interministériel n°038/MET/MISPAT/DGR/DROA/DTT du 04 novembre 1986 portant règlementation de la circulation sur les routes et protection des infrastructures routières en République Populaire du Bénin. Cet arrêté a déterminé les conditions de circulation des véhicules de transport sur

[45] Ce sont les propos de la majorité des usagers interrogés. Surtout les motocyclistes et quelques rares automobilistes. Ces propos témoignent également des représentations (de l'image) que ces usagers ont de la police. Représentations qui impactent les rapports quotidiens entre ces usagers là et la police.

[46] Joseph (motocycliste, un étudiant en droit) surpris le samedi 14 décembre 2013 en train de se plaindre des conducteurs des taxi-motos sur leurs comportements routiers estime qu'ils croient être parfois les maîtres de la route pour « dicter leur loi à la circulation routière ».

les routes en République Populaire du Bénin ainsi que les mesures visant à la protection des infrastructures routières. A ce titre, les charges à l'essieu ont été définies pour les différentes catégories de véhicules. En effet, à son article 5, l'arrêté interministériel dispose que :

> *« Les véhicules autorisés à effectuer le transport routier doivent disposer : d'une assurance conforme à leur charge ; de la vignette de l'année en cours ; d'une attestation de visite technique en cours de validité ; le conducteur doit être muni d'un permis de conduire en cours de validité et conforme à la catégorie correspondant au véhicule. »*

L'arrêté a donc mis en exergue les conditions requises pour la circulation routière des véhicules de transport en République populaire du Bénin et ce depuis les années 1986 sans oublier les amendes en cas d'infraction aux dispositions dudit arrêté. Les atteintes à la chaussée sont sanctionnées. Par exemple les dommages à la signalisation routière (balise, panneau, barrière de pluies, glissière de sécurité etc.) sont sanctionnées par une amende égale au montant du devis de remise en état. Dans ce cas, l'arrêté précise qu'il n'y a pas d'amende de moins de dix mille francs (10000F) CFA. Afin d'éviter un conflit de rôle, l'arrêté a précisé en son article 8 que « les amendes relatives aux atteintes à la chaussée, à ses annexes et équipements sont versées par les contrevenants au compte du Fonds Routier » et que « les devis de remises en état sont établis soit par les Directeurs Provinciaux de l'Equipement et des Transports avec ampliations au Directeur des Routes et Ouvrages d'Art ou au Directeur des Voies Urbaines soit par ces derniers ». Une fois ces dispositions prises, en dehors des services compétents du Ministère des Equipements et des Transports, les forces de sécurité publique ont été interpelées pour la mise en application du présent arrêté. A la suite de cet arrêté, c'est en 2005 soit dix-neuf (19) ans après qu'un Décret fut pris pour actualiser l'arrêté sus cité en renforçant les amendes et les sanctions aux infractions. Il s'agit notamment du Décret n°2005-601 du 21 septembre 2005 portant conditions de circulation des véhicules de transport et préservation du patrimoine routier en République du Bénin. Pour éviter l'empilement des textes, ledit Décret a abrogé toute disposition antérieure. Vue le coût élevé de la construction des infrastructures routières ou de leurs réparations ces dispositions règlementaires visent à réduire les dégâts matériels dus aux accidents de la route ou tout acte de vandalisme ou d'incivisme qui impacterait la sécurité routière. Mais un problème reste et demeure actuel. C'est l'application des règles. A qui donc la faute ?

Suite à différents constats de destruction des infrastructures routière, le Gouvernement en 2011 a sous l'égide de son chef, le Président de la République pris un nouveau Décret pour

réguler une fois encore la circulation routière. Il s'agit notamment du Décret n°2011-713 du 21 octobre 2011 portant conditions de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin. Ce Décret, a renforcé celui antérieur en augmentant certaines dispositions régionales. En dépit de ces dispositions, le constat est alarmant, il suffit de rester au bord de la chaussée pendant juste une demi-heure pour apercevoir que ces différents instruments juridiques n'ont jamais été mis en œuvre. Quand bien même les gouvernants s'échinent pour prendre les dispositions visant à la réglementation de la circulation routière afin de réduire les accidents de la route. Il est pourtant fait obligation aux forces de sécurité publique de mettre en application ces différents textes réglementaires en matière de sécurité routière. Outre ces dispositions, il existe d'autres instruments juridiques tels que le code de procédure pénal qui définit les conditions dans lesquelles la police constate les infractions à la circulation routière. Bref, la situation perdure, pas pour faute de textes mais par leur non application. Et tous les regards accusateurs sont tournés vers la police chargée d'assurer le contrôle social.

### 6.2.3- La police comme acteur d'insécurité routière

Le Mémento du Policier précise la qualité des agents de police indiqués pour le constat des infractions au code de la route. La constatation des infractions est une mission dévolue au policier mais plus particulièrement au « gardien de la paix ». Ce sont, généralement, eux qui sont les plus présents sur les voies publiques. Ils sont, également, les plus au contact de la population et des usagers de la route. De ce fait, ils sont mieux placés pour appliquer avec fermeté les textes en matière de circulation routière. Or que se passe-t-il dans la réalité ?

En effet, ce ne sont pas les infractions au Code de la route ou aux dispositions réglementaires qui sont rares, car le respect du Code de la Route et des textes réglementaires constituent le quotidien des usagers de la route. Mais, ces usagers estiment que ce sont les policiers qui sont à la base du non-respect des dispositions réglementaires existantes. En ce sens que de par leurs comportements routiers, ils créent et entretiennent les "bouchons[47]" sur les axes routiers. Au lieu donc de faire leur boulot, tout ce qui les intéresserait, c'est comment parvenir à rançonner le maximum d'usager de la route.

[47] C'est ce qu'on appelle communément « go slow ». Les véhicule s se trouvent presqu'immobilisés. La circulation est très lente.

*Verbatim 49 : « Ils détestent même que vous soyez en règle. C'est pour ça que même si vous êtes en règle, il vaut mieux être prudent avec ces gens-là. Ces gens en uniforme, il faut vraiment s'en méfier. Surtout les jeunes recrues-là, ce n'est pas la peine. Nous qui sommes au quotidien sur la route, on n'a pas le choix, on fait avec. Mieux vaut leur donner les 200fcfa, et gagné du temps que de chercher à être à jour et régulièrement perdre tout le temps à leur niveau. Encore que maintenant, il n'y a même pas un poste fixe pour qu'on parle de contournement. En dehors de ce qu'ils sont sur les axes routiers presque sur chaque kilomètre, ils ont maintenant des motos, des voitures, et même dans les vons, ils ne font que "contrôler", mais quoi ? Ils sont les seuls à le savoir». (Alexandre le grand, CTV, Abomey-Calavi, 22/03/ 2013, Cotonou).*

Ces genres de propos sur les policiers foisonnent. Alors qu'ils sont censés être proche des populations. Si les conducteurs estiment que les forces de l'"ordre" sont en réalité les activistes du désordre, il y a donc matière à réflexion. Certains acteurs estiment que c'est de l'excès de zèle. Pour d'autres encore, c'est à cause du ventre qu'ils abandonnent leur mission républicaine. Mais toujours est-il que c'est surtout les jeunes flics qui sont indexés. Ces différents comportements des policiers suscitent des interrogations au sein des populations. C'est ce que traduisent les propos de certains enquêtés.

*Verbatim 50 : « Une fois au carrefour Kpota, j'ai assisté à un spectacle horrible. Un jeune policier qui tentait d'arrêter un camion de sable. Vous savez que la plupart de ces camions sont des cercueils ambulants non. Mais bon ! Le policier […] le policier forçait tellement le conducteur que ce dernier dans sa fuite a fini par écraser un motocycliste. Et juste après l'acte ils ont tous fuit les lieux. Comment ceux-là même qui sont sensés assurer notre sécurité peuvent-ils à cause de ce petit ventre-là nous mettre en insécurité totale. » (Clément, usager de la route, 12 janvier 2014, Abomey-Calavi).*

Les différents propos des usagers montrent que la perception qu'ils ont de la police n'est pas celle d'une institution collectivement acceptée de tous. Ils ne la rejettent pas parce qu'elle fait bien son travail mais plutôt parce que ce que la hiérarchie policière appelle les «les brebis galeuses » abandonnent leurs missions pour d'autres fins. Mais s'il s'avère que dans une corporation, il y a trop de brebis galeuses, c'est qu'il y a un problème de repères.

*Verbatim 51 : « C'est surtout ces jeunes policiers là hein ! Ils sont tellement pressés de devenir riches, de conduire des voitures, de construire leur propre maison. Et ils sont aveuglés par le gain facile. Mais, il faudrait appeler chat, chat car ils doivent bien avoir des supérieurs. Si ça se passe au vue et au su de tous, c'est parce qu'ils ont le soutien de la hiérarchie. Dans les corps habillés, on ne fait pas ce que l'on veut. On*

*applique les instructions. On peut donc conclure que c'est parce que la hiérarchie trouve sa part qu'elle ne dit rien. Ou bien même qu'elle encourage cette attitude par un silence qui dérange les usagers de la route que nous sommes » (Alexandre, 48ans, Cotonou, 21/2013)*

Lorsqu'on écoute les interlocuteurs, il est aisé de déduire qu'ils parlent des situations qu'ils vivent au quotidien. Certes, il n'y a pas que du mauvais dans la police en matière de sécurité routière. Sa simple présence sur les carrefours constitue un moyen de dissuasion au moins pour ceux qui connaissent les règles de sécurité routière. Car pour la plupart du temps, c'est faute de connaissance que certaines attitudes qui peuvent conduire à ce que les juristes appellent « infractions » naissent.

Loin de la prétention d'avoir un parti pris pour la police, il est à signaler que les entretiens avec certains policiers permettent d'affirmer que la politisation à outrance des affaires publiques justifie parfois leurs comportements routiers. En effet, parfois ils ont bien envie de faire appliquer les textes. Mais, lorsqu'un usager est interpelé, les minutes d'après cette interpellation, c'est peut-être des instructions d'un supérieur qui demande la relaxe pure et simple du contrevenant. Toujours est-il que sur cette question certains usagers reconnaissent que leurs parrains politiques sont intervenus plus d'une fois pour les sortir des mailles des filets de la police. Non seulement les politiciens interviennent mais également leurs collègues policiers prennent cause pour des parents à eux. D'où la non application des textes ne relèvent pas seulement du désir du gain facile mais aussi et surtout des facteurs plus forts que cela. L'inapplication des textes est surtout due à une absence de volonté politique affichée, confirmée et désintéressée des décideurs politiques. Quoi qu'on dise, la police n'est pas un corps autonome, elle reçoit son cahier de charge des gouvernants. Si un régime souhaite imprimer une rigueur dans l'application des textes sur la sécurité routière, il en a les moyens. Après tout, les policiers sont aussi des humains, ce qui se passe dans la société se déteint sur eux. Ainsi, la politisation à outrance de l'administration publique, le clientélisme politique, l'affairisme, la corruption n'épargnent pas la police. De toutes les façons, l'application des textes ne dépend surtout pas des jeunes policiers en poste sur la route. Elle dépend plus de la hiérarchie policière. La police ne peut à elle seule rien faire car la sécurité routière est une question de priorité nationale. Car tant que les actions menées par les différents acteurs en matière de sécurisation routière ne seront pas cohérentes, ordonnées, coordonnées et concertées, elles ne pourront jamais être efficaces. Il ne s'agit pas ici pour la police

d'appréhender les délinquants sociaux, les bandits et autres, etc. il s'agit bien de la sécurité routière qui ne concerne pas que la police. Donc, même si dans le décret portant Attributions, Organisation et Fonctionnement de la police il est écrit qu'elle doit lutter contre l'insécurité routière, elle ne peut à elle seule sans un soutien politique affiché parvenir à bout de ce fléau. Loin d'être l'affaire de quelques personnes, les accidents de la circulation doivent constituer une préoccupation collective. Car, nul n'est épargné étant donné que tout être humain quel qu'il soit est avant tout un usager de la route. Fort de cela, a-t-on réellement besoin de la police pour mieux se comporter sur les routes ?

D'après la plupart des acteurs interrogés, la police est responsable de l'inapplication des textes. On peut donc dans une certaine mesure lui imputer l'entière responsabilité de l'inapplication des textes. Mais sachant que la police est un corps constitué de l'Etat, il importe donc de nuancer. Pour ce faire, la compréhension de certaines dynamiques s'avère nécessaire. Ce n'est pas parce que les textes existent qu'il faut les mettre en application. Il faut tenir grand compte de l'environnement politique, économique et culturel. La police n'a toujours pas les mains libres. Elle est parfois liée par les décideurs politiques. Le contexte politique parfois ne permet pas l'application cartésienne des textes, car « *tout le monde est cousin de tout le monde. Et derrière chaque personne, se trouve cachée la main invisible d'un parrain politique* [48] *».* Ainsi, « l'impunité est, de fait, la règle et la sanction l'exception » (Olivier de Sardan, 2001 : 26). Or, c'est la politique qui gère la cité y compris la police. Et donc la police à travers « *ces brebis galeuses* » profite de ce flou instauré par les politiciens pour délaisser en partie sa mission républicaine. Il importe néanmoins de rappeler le contexte culturel dans lequel la police est située. Dans la culture fon et dérivée, il y a un adage qui dit « *min min ton non do aslor tindji bo é non dou aslor hèlou a* ». La traduction littérale signifie « on ne peut avoir un parent sur un pommier et manger de pomme verte ». Autrement dit, on ne peut avoir un parent, un ami ou une quelconque relation à la police et avoir des soucis avec la police. Pour généraliser un tant soit peu, l'on ne saurait avoir son parent ou une connaissance dans le système et avoir des problèmes avec la police. C'est en réalité ce qui favorise les nombreuses interventions lors des interpellations policières. Donc déjà du fait des interventions, certains policiers estiment que c'est démotivant, car certains usagers interpellés seraient mêmes verbalement discourtois voire insolents. Ils nargueraient à la limite les policiers sachant qu'ils seront purement et simplement relâchés. Il y en a qui vont

[48] Extrait des propos d'un policier interrogé le 26 avril 2013 à Cotonou

jusqu'à dire aux policiers : « *tu fais ton petit malin, que tu le veuilles ou non tu seras obligé de me laisser partir dans quelques minutes* »[49]. Et réellement c'est souvent ça qui finit par se produire. Donc parfois c'est à contre cœur que les policiers relâchent impuissants des usagers en infraction.

Quant au contexte économique, il faut rappeler que la rémunération salariale du policier gardien de la paix (stagiaire) est comprise entre 30000fcfa et 45000fcfa au maximum dont 5000fcfa de prime mensuelle de risque. Or, le coût du loyer d'une maison décente à Cotonou ou à Abomey-Calavi oscille entre 20000 et 30000fcfa. Le policier doit se loger, se nourrir, se vêtir, se soigner, avoir un foyer et se rendre à son lieu de travail. Conséquence, le salaire est insignifiant par rapport aux besoins à satisfaire. Il lui faut trouver un complément ailleurs *« pour arrondir ses fins du mois ».* Ne faisant rien d'autre que la régulation de la circulation, il ne peut donc que mettre en place des stratégies lui permettant d'obtenir ce complément. C'est alors que le rançonnement s'érige en règle. Les jeunes qui passent le concours d'entrée à la police savent pourtant que le policier ne gagne pas un gros salaire et pourtant, ils sont nombreux à se ruer sur ce concours. Certes, la question du problème d'emploi peut également justifier que tous les jeunes veuillent s'insérer quelque part dans l'administration publique à n'importe quel prix. Encore que c'est un choix qu'ils opèrent en toutes connaissances de causes. C'est une fois encore la faible détermination politique des gouvernants qui met à rude épreuve l'application des textes en matière de sécurité routière à Cotonou et Abomey-Calavi.

On peut affirmer que de façon générale, l'environnement politique, économique et culturel du Bénin ne favorisent pas réellement l'application stricte des règles par la police. Car c'est en partie l'absence d'institutions fortes qui conduit à ces ″imbroglios″ politico-administratifs. Lorsque la politisation à outrance de l'administration publique, le populisme, le laxisme et la corruption deviennent l'expression de gouvernance politique, on ne peut qu'assister à l'affaiblissement des normes ou des règles préétablies.

En conclusion, l'Etat à travers ces structures déconcentrées chargées respectivement de la délivrance du permis de conduire et de la répression au non-respect de la réglementation routière éprouve des difficultés à bien gérer la sécurité routière.

[49] Propos d'un policier interrogé à Cotonou le 15/3/2013.

## Discussion

De la formation à la conduite automobile à la répression des infractions commises sur la route, les acteurs institutionnels sont incontournables. La formation à la conduite automobile est certes assurée par des privés mais sous le contrôle des acteurs institutionnels. Ils ont donc un grand pouvoir de décision. Ils sont chargés d'assurer le suivi et l'évaluation des conditions de formation des conditions d'apprentissage. A cet effet, il y a des examinateurs du permis de conduire qui ont la prérogative d'inspecter les auto-écoles, aux fins de vérifier si les conditions minimales sont réunies pour assurer une bonne formation à la conduite aux apprenants. Mais, ces contrôles sont rares faute de détermination politique. Ainsi, les auto-écoles se créent, et font des années sans véritablement se faire inspecter. La qualité et la quantité des formateurs, les infrastructures pédagogiques (surtout les véhicules, les locaux servant de centre de formation, etc.) ne répondent pas toujours aux normes. Dans un tel contexte, c'est au niveau de l'examen que devait se corriger un peu la situation par l'échec des candidats ainsi formés. Mais lorsque les résultats des examens sont connus à l'avance, que peut-on attendre d'un conducteur dont la formation a été à la limite bâclée ? Il y a lieu d'apporter une nuance. L'environnement de formation à la conduite automobile n'est pas le même dans toutes les auto-écoles. Dans un premier temps, les auto-écoles sérieuses existent bel et bien. Et ces dernières remplissent toutes les conditions réglementaires. Dans un second temps, tous ces comportements décrits dépendent en majorité de la moralité de l'apprenant. Certes, il reçoit les pressions de toutes sortes mais il peut toujours refuser la facilité et opter pour une formation de qualité. C'est lorsque l'apprenant accepte de jouer le jeu qu'il se laisse embarquer dans un système de corruption. Certes, ils sont rares ces apprenants qui refusent de payer les 20.000fcfa supplémentaires contre le permis de conduire, mais il en existe. Toujours est-il que l'enjeu est souvent l'obtention du permis de conduire et non la formation ni l'éducation routière. Alors que, selon Poplimont (2013), l'éducation et la formation pourraient influencer la régulation des comportements à risque, afin de permettre le développement des compétences (Le Boterf, 2000) auto-évaluatives (Vial, 1997) permettant à chaque usager de passer d'un état agentique (Joule-Beauvois, 1990) à un état d'acteur, voire d'auteur (Ardoino et Berger, 1986) de leurs déplacements.

Par ailleurs, la répression à l'infraction routière aurait également pu pousser le conducteur à remettre en cause la qualité de la formation. Mais, lorsque l'agent de police, qui symbolise la loi et incarne l'Etat (Coulot, 2006), ne peut pas sanctionner le conducteur en infraction, pour

plusieurs raisons, il y a donc problème. Dans un tel contexte, la sinistralité routière ne peut persister. Quand le rançonnement devient pour l'agent de police, le seul moyen *"d'arrondir les angles "*, on comprend pour quelle raison la répression à l'infraction routière devient une exception et parfois une contrainte. Lorsque l'agent de police décide de sanctionner une infraction routière et se trouve désavouer par sa hiérarchie, cela émousse ces ardeurs. Quand enfin, la politisation de l'administration publique supplante l'application rigoureuse et impartiale de la réglementation routière, la sinistralité routière ne peut que persister.

# Conclusion

Eu égard à tout ce qui précède, on peut retenir que les conditions dans lesquelles le permis de conduire est délivré contribuent à l'insécurité routière. En effet, les acteurs du système de la formation à la conduite automobile, en délivrant le permis de conduire aux apprenants n'ayant pas toujours une bonne formation, sont responsables au même titre que l'apprenant de l'accident de la route. La situation perdure parce qu'en l'état, le système leur profite. Ainsi, chaque acteur met en œuvre des stratégies pour défendre ses intérêts. Si pour certains, l'intérêt est pécuniaire pour d'autres, c'est l'obtention à tout prix du « papier rose ». Ainsi, tous les acteurs mobilisent leurs énergies et leurs investissements pour la seule et même finalité : le permis de conduire. Nul ne se préoccupe réellement de l'éducation routière. La formation à la conduite automobile dans certaines auto-écoles est « bâclée et expéditive ». Le système tel qu'il fonctionne fait de l'obtention du permis de conduire une simple formalité. Les conducteurs, ainsi formés deviennent de potentiels agents d'insécurité routière. Et pire, cette situation est connue des autorités au plus haut niveau de décision. Ce qui laissent croire que tous les acteurs intervenant dans le système des transports s'accordent pour légitimer la formalité qu'est l'obtention du permis de conduire.

Au-delà de la formation à la conduite automobile, la répression policière de l'infraction routière devrait constituer un véritable atout de contrôle social. Mais, la police semble inefficace parce qu'elle-même poursuivant ses intérêts laisse certaines infractions impunies. Parfois, c'est la politisation à outrance de l'administration qui constitue un problème pour l'application de la règlementation routière. En effet, les conducteurs ont souvent des parrains politiques qui interviennent pour dissuader le jeune flic dans l'exercice de ses fonctions.

Le fonctionnement actuel du système des transports concourt plus à la production des accidents de la route qu'à les réduire. Ce qui ne favorise pas le développement parce qu'une personne blessée et invalide constitue une charge pour la nation et qu'une personne tuée constitue une perte pour la nation.

# Chapitre 7 : Discussion et conclusion générales

## 7.1. Discussion générale

La présente thèse a emprunté plusieurs méthodes et plusieurs théories aux fins de comprendre la manière dont les accidents routiers sont socialement et institutionnellement construits sur l'axe Cotonou/Abomey-Calavi. Certaines données de terrain ont été confrontées aux théories existantes. Ainsi, pour cerner les résultats de la présente thèse, quatre (4) axes clés feront l'objet de la présente discussion. Le premier axe met en exergue la relation entre la survenance des accidents de la route et la divergence des logiques entre les acteurs ayant en charge la gestion de la sécurité routière et les usagers de la route. Le second axe s'intéresse au rapport entre les représentations sociales qu'ont les acteurs de l'accident de la route et l'occurrence de celui-ci. Le troisième axe s'est interrogé sur l'implication de l'action publique de la sécurité routé sur la survenance de l'accident de la route. Et enfin le quatrième axe a essayé de comprendre l'influence de la formation à la conduite automobile et de la répression policière de l'infraction routière sur la survenance des accidents routiers. Ces quatre (4) axes de la discussion sont regroupés en deux grands volets. Ainsi, les deux premiers axes concernent la construction sociale des accidents routiers. Quant aux deux derniers axes, ils sont regroupés dans le volet construction institutionnelles des accidents routiers à Cotonou et Abomey-Calavi.

## 7.1.1-Construction sociale de l'insécurité routière

### 7.1.1.2- Accidents de circulation routière sur l'axe Abomey-Calavi/Cotonou comme résultat d'une divergence de logiques d'acteurs

Le problème de l'insécurité routière n'est pas une préoccupation nouvelle, mais elle reste et demeure d'actualité tant que la question de la mobilité sera toujours d'actualité. Tant que les êtres humains se déplaceront, il y aura toujours des accidents de la route. Le présent travail a essayé de comprendre la manière dont l'insécurité routière est socialement et institutionnellement construite. Ainsi, dans la seconde partie du travail consacrée à la construction sociale de l'insécurité routière, il a été question d'identifier les logiques représentationnelles entre les acteurs en charge de la sécurité routière et les conducteurs à Abomey-Calavi et à Cotonou. Ce processus d'identification des logiques a permis de relever ce que les acteurs institutionnels ont appelé les comportements de conduites dangereuses

comme facteurs d'accident. A cet effet, deux logiques divergentes entre certains acteurs sont à souligner. Ainsi, pour les acteurs institutionnels (agents du CNSR, de la DGTT, de la Police bref les pouvoir publics), les facteurs d'accidents sont entre autres le non-respect du couloir de circulation, l'excès de vitesse, la conduite sous l'effet d'alcool, l'hypovigilance, l'incivisme, l'intolérance, bref le non-respect du Code de la route. De ces divergences de perceptions, il ressort des différentes observations et entretiens effectués à Abomey-Calavi et Cotonou, que le facteur principal d'accident lié aux comportements des usagers est le non-respect du Code de la route. Ce Code qui intègre les normes en matière de vitesse (Noguchi, 1990), la conduite sous effet de l'alcool (Holubowycz, 1992), la conduite en état d'hypovigilance (Mc Catt, 1996 ; Muzet 1996), non-respect du couloir de circulation, incivisme et intolérance (Sina, 2013), etc. Il ne s'agit en réalité pas de situer les responsabilités des acteurs dans la survenance des accidents de la route. Les investigations à Cotonou et à Abomey-Calavi ont montré que l'ensemble de ces facteurs sont présents dans la circulation. Mais ils réfutent la logique qui soutient par exemple que la vitesse est le premier facteur d'accident. Ce qui permet de conclure que le facteur le plus déterminant est le facteur culturel. Autrement dit, c'est dans leur matrice culturelle culture dans son sens pluriel (Balandier, 1992 ; De Certaux, 1993) que les usagers de la route tirent leurs différents modèles analytiques de l'occurrence d'accident.

Les conducteurs ne nient pas que la vitesse constitue une cause des accidents de la route, mais ils estiment qu'elle ne peut pas être considérée comme un facteur prépondérant. Avant qu'elle ne soit considérée comme facteur d'accident, il faut qu'elle soit associée à bien d'autres facteurs comme la non-maîtrise du volant, l'hypovigilance, la qualité du véhicule, la qualité de la route, etc. Pour ces derniers, l'on ne saurait détacher la vitesse des autres déterminants. Cette position des conducteurs corroborent les résultats obtenus par Charbit (1997) en France. D'après l'auteur, les statistiques révèlent que le taux d'accidents au niveau global semble décliné quand la vitesse augmente. Ceci est dû à l'existence d'une corrélation entre les accidents, la densité de la circulation, le nombre de piétons et les caractéristiques de la route. Ces variables se trouvent être négativement liées à la vitesse : plus il y a de piétons, plus il y a d'accidents. Mais le fait de se trouver sur une route avec un nombre important de piétons signifie que la vitesse de circulation sur la route est réduite. A la suite de Baruya (1995), on peut donc affirmer que plus la circulation est dense, moins, il y a excès de vitesse. La vitesse est donc positivement corrélée à la fluidité de la circulation. Il importe de souligner

que tous les conducteurs interrogés à Cotonou et à Abomey-Calavi sont d'accord que la vitesse aggrave l'accident de la route. Ce qui corrobore les travaux de Jonah (1990), Evans (1991), Twisk, (1994) et Garder (1995) pour qui la gravité de l'accident augmente proportionnellement à la vitesse. L'excès de vitesse constitue une réalité sur les axes routiers de Cotonou et d'Abomey-Calavi. Elle est caractérisée par le non-respect de la limitation de vitesse en agglomération. Les conducteurs ne conçoivent pas lentement alors que la circulation est fluide et que le véhicule est en bon état. Il faut souligner que toutes les catégories d'usagers de la route sont concernées par la conduite en excès de vitesse. Ces résultats apportent une nuance aux recherches d'Assailly (2001). L'auteur a montré que les jeunes de 21 à 25ans qui s'adonnent plus à une conduite en excès de vitesse. De l'analyse des statistiques accidentologiques du CNSR, il ressort qu'aucune catégorie d'usagers de la route n'est épargnée par l'excès de vitesse. Ce qui corrobore les travaux de Harrison et al. (1999). Selon cet auteur, les personnes âgées et les femmes conduisent également en excès de vitesse. Quant aux autres déterminants non moins importants de la vitesse adoptée par les conducteurs à Cotonou et Abomey-Calavi, on peut noter les erreurs d'appréciation de la distance de freinage, de dépassement, etc. Ces résultats corroborent ceux de Rolls (1991) et Slagen (1992) pour qui les erreurs de perceptions sont des déterminants qui expliquent la survenance des accidents. En dehors des erreurs de toute sorte liées à la conduite, les données de terrain permettent d'affirmer à la suite de Parker (1993) et de West (1994) que les conducteurs violent délibérément des limitations de vitesse. Cette violation délibérée des limitations de vitesse est souvent due à l'influence des autres conducteurs ou parfois c'est par effet de masse, ou par imitation ou par, ce que Connolly (1993) et Corbett (1993) ont appelé ″effet de contagion″.

A Cotonou comme à Abomey-Calavi, la conduite après consommation d'alcool tend à devenir la norme. Par ailleurs, de nombreux auteurs (Hedlund, 1995, Sweedler, 1995) indiquent que, dans l'ensemble des pays développés, on assiste à une diminution de la conduite en état d'ivresse. Les raisons à l'origine de ce déclin se trouvent dans l'efficacité des mesures de prévention routière, ainsi que dans la modification des attitudes relatives à l'alcool (Kroj, 1995). Cependant, la multiplication des dépistages, en particulier pour les conducteurs impliqués dans un accident, peut masquer l'étendue de cette diminution (Kroj, 1995). Au Bénin, les acteurs institutionnels de la sécurité routière ne disposent d'aucune donnée fiable sur les cas de conduite en état d'ivresse. Il importe de souligner que le contexte

socioéconomique favorise la conduite après consommation de l'alcool. En effet, on note une multiplication des débits de boisson. Tout comme la vitesse, plusieurs autres facteurs sont à associer à la consommation d'alcool dans la survenance des accidents routiers. Ainsi, selon Schwing (1989), il faut une combinaison d'alcool, de fatigue et du manque de sommeil pour provoquer un accident routier. Il faut souligner que par rapport à la consommation de l'alcool, les hommes ont souvent été désignés comme les premiers concernés (Holubowycz, 1992). Mais les résultats de terrain révèlent que les femmes ne sont pas épargnées par la conduite en état d'ivresse. Ce qui vient corroborer l'étude menée par Popkin (1993) qui a montré que les jeunes femmes américaines de 21 à 24 ans étaient de plus en plus impliquées dans des accidents liés à la conduite en état d'ivresse. Les raisons à l'origine de la conduite en état d'ivresse sont diverses. Pour certains conducteurs, c'est la difficulté liée à l'évaluation de leur alcoolémie (Beirness, 1993). Ils ne sont pas capables de situer leur seuil de tolérance à l'alcool. C'est ce qui corrobore l'étude de Clayton (1980) repris par Riley (1985). Selon cette étude, au moment de leur arrestation, 80% des conducteurs condamnés pour conduite en état d'ivresse, affirmaient être en état de conduire. Il y a donc une sorte d'optimisme comparatif lié à l'alcool (Causse, 2003 ; Causse, Kouabenan et Delhomme 2004). En outre, la plupart des conducteurs apprécient leur capacité de conduite en fonction de leur état après la consommation d'alcool et non par rapport à la quantité consommée. Ce qui fait que, certains conducteurs consomment beaucoup d'alcool sans être ivres tandis que d'autres n'en prennent qu'une petite quantité et deviennent ivres. Cela renvoie à leur notion de tolérance individuelle à l'alcool développée par Dunlap (1988). Ce sont surtout ces deux causes (vitesse et alcool) qui suscitent assez de divergences. Pour ce qui est de l'hypovigilance et tous ses corollaires (fatigue, sommeil et inattention), tous les acteurs s'accordent sur leurs contributions à la survenance des accidents de la circulation routière.

Il faut souligner également d'autres facteurs non moins importants comme l'usage du téléphone au volant. Du fait de ce qu'il provoque l'inattention, l'usage du téléphone au volant rend difficile la capacité à maintenir la trajectoire du véhicule, ce qui accroît les risques de choc avec un autre véhicule, (Violanti, 1996) en raison de l'augmentation de variance des mouvements du volant (Brookhuis, 1991). Cet usage de téléphone au volant peut être considéré comme de l'incivisme car la réglementation en vigueur l'interdit et les conducteurs sont de plus en plus interpellés par rapport à cette infraction à Cotonou

Un feedback sur l'excès de vitesse, s'avère important afin de souligner que quels que soient les déterminants, l'amélioration de la crédibilité des vitesses limites est nécessaire. En limitant par exemple la vitesse en agglomération à 50km/h, on ne tient pas compte de la réalité de la mobilité. Selon les acteurs institutionnels, la traversée d'Abomey-Calavi est une voie de desserte expresse, et pour cette raison, ils suggèrent que la limitation de vitesse soit relevée à la hausse. En faisant cette suggestion, les acteurs institutionnels reconnaissent la nécessité d'une reforme de la limitation de vitesse. Au regard des nombreuses violations de la limitation de vitesse, un relèvement de la limitation de vitesse, contribuerait à la réduction des infractions aux excès de vitesse.

Outre ces causes, il y a l'incivisme et l'intolérance qui sont cités comme causes d'accidents. Mais, une nouvelle cause non moins importante est que les usagers de la route ont appelé : *"souci"*. Le souci est bien une des causes d'accidents qui peut dépendre de l'environnement social dans lequel vit l'individu. Le souci est un état psychologique qui dépendrait des préoccupations quotidiennes de l'usager de la route. On peut en définitive conclure que l'accident de la route est le résultat d'une combinaison de deux ou plusieurs de ces différentes causes. Il n'est donc pas le résultat d'un seul facteur.

Il importe de préciser au regard des observations de terrain et des entretiens que l'intolérance routière n'est pas l'apanage d'une catégorie d'usagers de la route. Tous ces comportements routiers sus énumérés puisent leurs essences dans la matrice culturelle de chacun des usagers de la route. Seule l'éducation routière dans sa conception multisectorielle et pluridisciplinaire peut arriver à corriger ces comportements routiers. C'est donc à travers, les cadres sociaux d'apprentissage (les écoles, les centres de formation et de métiers etc.) que le problème peut être résolu. Ceci n'est possible qu'à travers une détermination politique affichée de l'Etat visant à lutter contre l'insécurité routière par l'adoption d'une politique nationale de sécurité routière. Tous les êtres humains sont des usagers de la route.

#### 7.1.1.2- Accident de la route comme produit des représentations sociales des usagers

Au-delà des divergences, ci-dessus mentionnées, entre les acteurs institutionnels et les conducteurs, on peut également faire recours aux représentations sociales pour comprendre les accidents de la circulation routière. A cet effet, on peut affirmer que, les clichés, les images, les perceptions, et les croyances (Roberts, et al, 1995 ; Fishbein, Ajzen, 1975), bref, les représentations sociales (Jodelet, 1989) que les conducteurs ont de l'accident de la route

influencent leurs comportements routiers. Comportements routiers qui, sous l'effet boule de neige, ont une incidence sur la survenance des accidents de la route. Ainsi, la plupart des conducteurs interrogés à Cotonou et à Abomey-Calavi estiment être moins exposés aux accidents que les autres usagers. Ils sont nombreux ces conducteurs qui estiment qu'un bon conducteur doit être préparé à toute les situations de conduites qui se présentent à lui. Le bon conducteur doit donc avoir non seulement la maîtrise de son véhicule, celle de l'infrastructure routière mais également son environnement de conduite. Ce qui vient corroborer une théorie de Peretti-Watel (2001 :339) lorsqu'il conclut : « quel que soit le continent sur lequel on interroge des automobilistes, la majorité des individus interrogés se considère moins exposé que les autres au risque d'accident, estime conduire mieux que la moyenne, ou se classe parmi les meilleurs conducteurs ». Seulement qu'ici, il ne s'agit pas que des automobilistes mais également et surtout les motocyclistes. Ce qui fait qu'ils pensent que les mesures de prévention routière (les informations, les posters, les messages) sont destinées plus aux autres qu'ils estiment médiocres et ignares (Girasek, 2007). Cet excès d'optimisme fait croire à ces conducteurs que les accidents n'arrivent qu'aux autres ce qui peut conduire à l'adoption des comportements inadaptés sur les routes (Morissette et al. 2010) de conduites dangereuses.

Pour certains usagers de la route, l'observance des règles n'est pas une priorité. C'est, plutôt, arrivé à destination qui importe quelle que soit la façon dont on conduit sur la route. Ils peuvent donc violer toutes les règles élémentaires de circulations, l'essentiel, c'est qu'ils parviennent à destination sans aucun problème. Comme l'a si bien souligné Böcher (1989) repris par la Fondation CAA-Québec (2011 :17) « personne ne prend la route dans le but plus explicite de rendre hommage au Code de la route ». Ce qui signifie que l'observance des règles du Code de la route (pour ceux qui les connaissent) ne constitue pas un gage de sécurité. Pour, les usagers de la route, c'est plutôt l'observance des règles du Code de route qui crée l'insécurité routière à Cotonou et Abomey-Calavi. Ce qui confirme les résultats de l'enquête réalisée par la fondation CAA-Québec (2011 : 17) « dans l'esprit de quantité d'usagers, il peut même s'avérer dangereux de suivre trop assidûment les règlements ; ce qui leur importe bien davantage, c'est de se coordonner aux mouvements des autres ». D'où l'effet de masse marqué par le suivisme et le conformisme qui sont constamment observés dans les comportements routiers dans la circulation routière à Cotonou et Abomey-Calavi. En effet, en matière de normes comportementales, il y eu lieu d'intégrer des nuances. Etant donné que, la façon dont l'on se représente ou l'on conçoit ce qu'est un comportement « normal » ou

adéquat à notre société oriente nos comportements routiers (Lee 2009 ; Ward 2009). Au-delà, de cette réalité liée à l'optimisme, il y a également que les comportements routiers sont forgés en fonction de l'expérience directe ou indirecte de l'accident. Ainsi, les victimes tendent à expliquer les accidents par les causes externes (envoûtement, réaction d'une entité invisible, etc.) tandis que les témoins expliquent plus l'accident par les caractéristiques ou comportements propres (ivresse, ignorance, incivisme, etc.) à la victime (Salmien, 1992). Ce qui justifie que les comportements des victimes et ceux des témoins ne soient pas toujours les mêmes face aux accidents.

Sur cet aspect de la construction sociale de l'insécurité routière, on peut donc conclure en ces termes bien que les normes comportementales soient une composante centrale, il ne demeure pas moins qu'elles ne constituent que l'une des dimensions de l'insécurité routière. Pour cette raison, les connaissances, croyances, les perceptions et représentations qui y gravitent ne doivent en aucun cas être ignorées puisque puisant leurs essences dans les cultures des usagers de la route. Le recours aux croyances dans l'explication causale des accidents de la route peut paraître parfois fataliste (Ngueutsa, 2012). Ces croyances peuvent parfois pousser les usagers à banaliser les causes institutionnelles de l'accident de la route. En estimant que c'est le « ahovi » qui provoque les accidents, les usagers de la route modèlent leurs comportements visant à se prémunir des « attaques » du « ahovi ». Ce faisant, ils peuvent s'adonner par moment aux comportements dits de conduite dangereuse. Ce qui veut signifier que les croyances peuvent toujours constituer des déterminants d'accidents de la route. Mais, lorsque les croyances renvoient à la prudence, à l'adoption des comportements routiers responsables, on peut dire qu'elles contribuent à la sécurité routière. Ainsi, lorsque l'usager de la route, voit à travers les comportements de conduite dangereuse (conduite en état d'ivresse, l'excès de vitesse, l'intolérance, incivisme, etc.) l'œuvre du « ahovi », il modèle son comportement de façon à les éviter. On peut en ce moment là affirmer que les représentations sociales participent à la sécurité routière. Dans le tous les cas, les représentations sociales modèlent les comportements sociaux des usagers vis-à-vis des accidents de la route. En ce sens que, ces comportements sociaux des usagers de la route sont souvent basés sur des structures motivationnelles (valeurs, trajectoires de vie, normes, croyances, cultures, attitudes de l'individu, etc.) complexes (Andreasen, 1993 ; Hutton, Ahtola, 1991 ; Manrai, Gardner, 1992) et les erreurs de perceptions des risques (Bloom, Novelli, 1981 ; Elliott, 1991 ; Fine, 1981 ; Fox, Kotler, 1980 ; Schlinger, 1976 ; Barach, 1984).

## 7.1.2-Construction institutionnelle de l'insécurité routière par l'action publique

### 7.1.2.1- Accident de la route comme résultat de l'action publique de la sécurité routière.

La troisième partie de la présente thèse cherche à comprendre la manière dont les acteurs institutionnels construisent l'insécurité routière à travers leurs comportements. Ainsi, dans le cinquième chapitre du travail, il s'est agit d'analyser la dynamique dans les politiques de gestion institutionnelle de la sécurité routière au Bénin afin de cerner les différents niveaux de responsabilité et de responsabilisation des usagers et des acteurs en charge des transports en général et de la sécurité routière en particulier.

A cet effet, l'action publique de la prévention routière comme facteur d'accident a suscité des réactions contradictoires (Meny, Thoening, 1989 ; Muller, 1990). Au Bénin, cette action publique de sécurité routière s'exerce sous forme institutionnelle, règlementaire et coercitive. Ce faisant, les acteurs institutionnels (CNSR, DGTT, Police, etc.) ont recours à plusieurs actions telles que la sensibilisation, la répression ou la persuasion sociale aux fins d'influencer les comportements sociaux. Depuis très longtemps, en matière de sécurisation routière, les préoccupations ont toujours été techniques, centrées sur la gestion des infrastructures, la construction des routes (Nadji, 2007), la conception des véhicules (Lechner, 2002). Mais aujourd'hui, les préoccupations sont plus d'ordre politique, centrées sur la régulation des comportements des usagers. Seulement les ministères des transports, de l'intérieur, de la défense, et de la santé prennent en charge la gestion de la sécurité routière et ceux à travers des actions parallèles et incohérentes. Or, ces actions politiques de sécurité routière devraient mobiliser tous les acteurs. Etant donné que, tout être humain est à priori un usager de la route, la question de la sécurité routière devrait être une préoccupation transversale et multisectorielle. Aucun ministère ne devrait en être épargné. La sécurité routière devait être une affaire de toutes et de tous. Ainsi, elle devait susciter une mobilisation de toutes les actions publiques, qu'elles soient contraignantes (réglementation, contrôle-sanction, etc.) ou non (éducation et formation, persuasion, etc.). Dans la mise en œuvre de ses politiques et stratégies en matière de sécurité routière, l'Etat béninois a focalisé toutes ses actions sur le changement de comportement des usagers de la route. Aussi, occulte t-il les acteurs et structures intervenant en amont et en aval de l'accident. Ceci laisse transparaître une absence

de volonté politique. Ce qui justifie que chaque acteur institutionnel rejette la responsabilité de la sinistralité sur l'autre. Cette absence de volonté politique se caractérise par :

- l'absence d'une coordination des stratégies de transports routiers en général ;
- l'absence d'un Code de la route au Bénin ;
- l'absence d'un cadre réglementaire de coordination des stratégies sectorielles de sécurité routière ;
- l'absence d'un document de politique nationale des transports routiers ;
- l'absence d'un cadre stratégique multisectoriel cohérent de sécurité routière et enfin,
- l'absence d'un document de politique nationale de sécurité routière.

Les pressions politiques et institutionnelles internationales et régionales font bouger les lignes de la sécurité routière au niveau national. La mise en œuvre des conventions, accords, protocoles, directives et décisions des organisations internationales (BM, ONU, OMS, etc.) et régionales ou sous régionales (UA, CEDEAO, UEMOA, etc.) permettent l'amélioration dans une certaine mesure des politiques sectorielles de sécurité routière. En dépit de cette situation encore embryonnaire en matière de sécurité routière au Bénin, il faut souligner que l'Etat en tant qu'animateur des politiques locales (Hamelin, Spenlehauer, 2008) coopère en matière de sécurité routière avec les collectivités locales et les organisations de la société civile (Carnis, Hamelin, 2007). L'absence d'une réelle décentralisation rend plus complexe la coopération avec les collectivités locales.

Lutter contre l'insécurité routière, nécessite des efforts de coordination transversale, la mobilisation de tous les acteurs publics comme privés et surtout une détermination politique avérée. Et ce, à travers la dépolitisation de l'administration publique, la compréhension des logiques qui gouvernent les comportements dits de conduite dangereuse des usagers de la route. Les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière doivent contextualiser les normes internationales en fonction des réalités nationales.

Les différents comportements routiers longtemps fustigés par les acteurs institutionnels sont peut être parfois le produit de la résilience. L'Etat semble avoir démissionné dans ses prérogatives constitutionnelles. L'Etat doit garantir l'éducation à tous ses citoyens. Mais le

système est organisé de sorte que l'éducation routière est laissée pour compte dans la mise en œuvre des politiques publiques. L'organisation institutionnelle du système de sécurité routière en est une preuve. Nombreux sont ces ministères qui ne se sentent pas concernés par la sécurité routière. Les ministères de l'enseignement n'ont à aucun niveau de leur politique sectorielle inséré l'éducation routière comme préoccupation. Le seul ministère (MTPT) dont la sécurité routière constitue une prérogative institutionnelle connaît des difficultés organisationnelles dues à l'incohérence, à l'absence de coordination des politiques et des stratégies sectorielles de sécurité routière. Les ministères (MS, MISPC, MDN) qui ont en partage certaines prérogatives de sécurité routière, n'en font pas une activité permanente.

#### 7.1.2.2- La formation à la conduite automobile et la répression policière de l'infraction routière comme causes institutionnelles des accidents de la route

Dans le cadre de la prévention routière, deux ministères (MTPT et MISPC) ont retenu fondamentalement l'attention quant à l'exercice de leurs prérogatives constitutionnelles par dérogation. Ainsi, à travers la formation à la conduite automobile, le ministère chargé des transports est interpelé. Tandis que le ministère chargé de la sécurité publique est interpelé dans le cadre de la répression de l'infraction routière. De la formation à la conduite automobile à la répression, on peut parler d'éducation routière.

A travers la formation, il est relevé de nombreux problèmes pouvant conduire à la survenance des accidents routiers. Les acteurs en charge de la formation à la conduite automobile mobilisent leurs énergies autour d'un seul enjeu. Lequel enjeu n'est autre que le permis de conduire. Ce faisant, le processus d'éducation routière dans les auto-écoles n'est pas toujours évalué convenablement par les agents de l'Etat. La formation à la conduite automobile dans les auto-écoles n'est pas toujours de qualité. Parfois, les auto-écoles ne disposent même pas de matériels didactiques nécessaires. La formation à la conduite automobile est focalisée sur la connaissance du Code de la route et au maniement du véhicule. Cette phase pratique de la conduite automobile est davantage basée sur l'apprentissage du Créno que la conduite en milieu réel. Les candidats au permis de conduire souvent pressés d'obtenir le « papier rose », se préoccupe moins de la formation elle-même. Ils sont souvent prêts à tous pour obtenir le permis de conduire. L'éducation, en tant que transmission des valeurs routières, est souvent abandonnée au profit de quelques cours de conduite et d'enseignement du Code.

La répression à l'infraction devrait servir d'indicateurs de la qualité de la formation à la conduite automobile. Mais là encore, la police, en tant que acteur institutionnel, ne joue pas toujours son rôle. Plusieurs raisons ont été évoquées. On peut entre autres citer le manque de moyens, l'instrumentalisation politique de la police, le favoritisme, la corruption, le laxisme de certains agents, etc.

Les agents de police manquent souvent de matériels roulants, des radars, des alcootests, etc. pour accomplir leur mission. Mais, cette situation ne justifie pas l'inapplication de certains textes réglementaires. Ont-ils besoin de moyens pour interpeler les épaves qui roulent au quotidien ? De quels moyens ont-ils besoin pour interpeller les véhicules en surcharge ? Bien de véhicules, non en règles, traversent les postes de contrôle policiers sans être inquiétés. S'il est vrai que la formation des conducteurs constitue un problème pour la sécurité routière, il est aussi vrai que les comportements des policiers sur les axes routiers posent également un problème.

La formation à la conduite automobile ou l'application de la réglementation en matière de sécurisation routière révèle un problème de gouvernance. Lequel problème est caractérisé par un manque de volonté politique, en matière de sécurité routière. En dépit de l'exhortation des organisations internationales (OMS, BM, ONU) pour que chaque Etat élabore son plan stratégique pour la décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), le Bénin peine à élaborer le sien. Les directives de l'UEMOA peinent également à être effectives.

Enfin, il faut signaler l'absence d'une mobilisation sociale et institutionnelle autour de la sécurité routière. Ceci se remarque par l'absence de projets autour de la sécurité routière. Contrairement aux nombreux projets autour du VIH/SIDA. Cette situation est la résultante des statistiques de sinistralité biaisées[50] qui sont fournies par les structures indiquées. Les causes d'accidents fournies par ces structures ne permettent pas non plus de prendre des décisions efficaces. En effet, toutes ces causes rendent le conducteur seul responsable de l'accident alors que les responsabilités sont partagées. Et le premier responsable de l'insécurité routière s'avère être l'Etat à travers ses structures sous tutelles (CNSR, DGTT, DGTP, FR, PN, GN, etc.). La gouvernance politique de ces structures laisse également à désirer. Les nominations des directeurs généraux, directeurs techniques, chef services ne

[50] Les statistiques sont biaisées parce qu'il s'agit seulement des accidents constatés. Alors que les accidents n'ayant pas été objet de constat sont deux fois plus importants que ceux l'ayant été.

respecte souvent aucun critère de compétence technique et/ou professionnelle. Elles se font sur des bases clientélistes, électoralistes, etc. ce qui ne permet pas un meilleur rendement organisationnel des structures. Cela entraîne au sein du personnel la méfiance, le malaise, et favorise la corruption (SAHGUI, 2009).

L'insécurité se trouve alors construite par les acteurs institutionnels à travers l'inapplication de la réglementation qu'ils ont eux-mêmes élaborés. L'absence de coordination entre les acteurs constitue également un véritable facteur d'insécurité routière en ce sens que les actions sont menées de façon éparse.

C'est vrai que l'Etat est, en grande partie, responsable de la persistance des accidents de la route, mais le conducteur n'~~en~~ est pas non plus innocent. On peut donc parler d'une co-responsabilité mais à des degrés différents. Il existe tout de même des conducteurs exemplaires en matière de respect de la règlementation et des acteurs institutionnels responsables.

## 7.2- Conclusion générale

La présente thèse a eu pour sujet : les accidents routiers sur l'axe Cotonou/Abomey-Calavi : implications sociales et institutionnelles. L'hypothèse générale de recherche postule que les accidents de la circulation routière sur l'axe Cotonou et Abomey-Calavi sont engendrés par les comportements des usagers de la route et des acteurs institutionnels et les logiques qui sous-tendent ces derniers. De manière spécifique, les accidents routiers sur l'axe Cotonou et Abomey- Calavi sont dus à la divergence de logiques entre les acteurs en matière de prévention routière ; les représentations sociales des usagers de la route des accidents constituent un des principaux facteurs d'accidents à Cotonou et Abomey-Calavi ; la gestion institutionnelle de sécurité routière à travers la dynamique des politiques de sécurité routière concourt à la construction de l'insécurité routière à Cotonou et Abomey-Calavi ; la formation à la conduite automobile et la répression routière favorisent la survenance des accidents de la route à Cotonou et Abomey-Calavi. Par rapport à ces hypothèses ainsi rappelés, les objectifs de l'étude se présentent comme suit : L'objectif général de la présente thèse est de comprendre les logiques de constructions sociales et institutionnelles des accidents routiers sur l'axe Cotonou et Abomey-Calavi. Les objectifs spécifiques sont formulés comme il suit : identifier les logiques des acteurs en matière de prévention routière à Cotonou et Abomey-Calavi ; analyser les représentations sociales des usagers des accidents de la route à Cotonou et Abomey-Calavi ; examiner la dynamique des politiques de sécurité routière au Bénin avec les différents niveaux de responsabilité et de responsabilisation des usagers et des acteurs en charge des transports en général et de la sécurité routière en particulier, étudier l'influence de la formation à la conduite automobile et de la répression routière sur la survenue des accidents de la route à Abomey-Calavi et à Cotonou.

Au regard des résultats empiriques, on peut retenir que les accidents de la circulation routière sont un problème multifactoriel et plurisectoriel. Ainsi, les dispositions actuelles mises en œuvre par les acteurs institutionnels ne semblent pas constituées des solutions durables au problème. En effet, pour les acteurs institutionnels, les accidents de la route sont dus à des comportements déviants des conducteurs caractérisés par le non-respect du Code de la route. Ce qui laisse penser de façon implicite que tous les usagers de la route connaissent les règles de la circulation routière et, pourtant, y contreviennent. Or, certains usagers ne violent pas les règles, ils les ignorent plutôt. En revanche, selon les conducteurs, les causes énumérées par les acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière, ne constituent pas toujours les vrais

déterminants des accidents. Pour tous les conducteurs interrogés par exemple, la vitesse ne constitue pas la première cause d'accident de la circulation routière. C'est plutôt, avant tout, la non-maîtrise de la conduite automobile à laquelle s'associent d'autres facteurs secondaires tels que les soucis, la fatigue, la conduite en état d'ivresse, etc.

On ne peut donc pas décréter sans des études sérieuses des causes standards d'accidents. Si des niveaux très élevés d'accidents perdurent encore au Bénin et à Cotonou ou à Abomey-Calavi en particulier, c'est certainement parce que les véritables déterminants des accidents ne sont pas encore cernés par les acteurs institutionnels. Les stratégies et les mesures mises en œuvre pour pallier ce phénomène ne peuvent donc qu'être inefficaces.

D'une catégorie d'acteurs à une autre, les points de vue divergent. Les explications que chaque acteur donne des causes d'accidents dépendent de sa trajectoire de vie. Les avis sont partagés selon les acteurs du système des transports. Si l'acteur chargé d'élaborer les politiques publiques de prévention routière n'a pas la même perception de la sécurité routière que les bénéficiaires de ces politiques, on ne peut que remettre en question l'efficacité desdites mesures. Pour déterminer les causes réelles de l'inefficacité des différentes actions de prévention routière, il faut donc partir des représentations sociales de chaque catégorie d'acteurs relativement aux accidents de la circulation routière.

A la lumière des données empiriques, on peut affirmer que les représentations sociales influencent considérablement les comportements routiers des différents acteurs ayant la route en partage. Lesquels comportements sont à la base de la plupart des accidents routiers à Cotonou et Abomey-Calavi. Or, ces représentations sociales des accidents routiers qu'ont les différents acteurs naissent de leurs perceptions. Lesquelles perceptions des accidents routiers dépendent de l'expérience directe ou indirecte de l'accident, du contrôle subjectif ou de la capacité de conduite perçue, et enfin de la fréquence perçue de l'occurrence d'accident. Chacun de ces facteurs contribuent à forger leurs représentations de l'accident de la route. De plus, la culture routière, qui leur est transmise, participe de la modélisation de leurs comportements routiers.

Toutefois, les explications données de la survenue de certains accidents n'adhèrent à aucune logique rationnelle. Ce qui fait que les causes de ces accidents sont parfois recherchées dans le paranormal. C'est dans ce sens que certains accidents trouvent leurs causes dans le

surnaturel, l'invisible et l'occultisme. De ce fait, aucun accident ne se produit par hasard. A l'opposé de la conception institutionnelle, pour la plupart des usagers de la route, l'accident de la route n'est donc jamais un événement fortuit. Pour certains usagers de la route, l'accident de la route est parfois un évènement provoqué. L'accident résulte donc d'une fracture cosmique entre plusieurs forces en action dans l'invisible. L'accident de la route n'est donc pas qu'un accident. Un accident de la route, cache presque toujours une interaction dynamique entre plusieurs forces visibles comme invisibles. Au-delà de l'explication rationnelle qu'on peut attribuer à un accident de la route, il y a toujours des explications non rationnelles qui puisent toutes leurs essences dans les cultures des différents acteurs en présence.

Aux fins donc de se prémunir desdits accidents, les usagers de la route ont recours aux pratiques liées à leurs croyances. A cet effet, les usagers de la route, en fonction de leur obédience religieuse, font recours aux talismans, aux chapelets et images des entités surnaturelles. Les croyances occupent, de plus en plus, une grande place dans les mesures individuelles de sécurisation routière. Ce recours aux croyances contribue souvent à la banalisation de certaines mesures de prévention routière. Ce qui, au lieu de réduire les accidents de la route, les accroisse. Les représentations sociales des usagers de la route participent à l'inefficacité des différentes actions de prévention routière en ce qu'elles favorisent chez les usagers de la route des comportements non favorables à la sécurité routière. Ce faisant, elles contribuent à la survenance des accidents de la circulation. Pour parler d'inefficacité des actions de prévention routière, il faut donc analyser la dynamique des politiques de sécurité routière au Bénin.

En effet, la question des accidents de la route constitue une vieille préoccupation qui a engendré une mobilisation au niveau mondial. Laquelle mobilisation a suscité une prise de conscience au niveau du content Africain. Cette prise de conscience s'est accompagnée par l'adoption des instruments juridiques internationaux, continentaux et régionaux. Ces différents instruments juridiques internationaux ont également été suivis par la mise en place d'un cadre institutionnel devant permettre d'élaborer des initiatives pour lutter contre ledit fléau. Ainsi, des programmes mondiaux, continentaux, sous régionaux et nationaux visant à l'amélioration du secteur des transports en général et celui de la sécurité routière en particulier ont été initiés et mis en œuvre.

Le Bénin à l'instar de certains pays de la sous-région n'est pas resté en marge de tout ce mouvement mondial, continental et régional d'amélioration de l'environnement des transports routiers. Ainsi, en dehors des instruments juridiques internationaux, continentaux et sous régionaux, auxquels le Bénin a adhéré, il a également élaboré ses propres réglementations en matière des transports routiers. A ce titre, le pays dispose d'un cadre réglementaire assez fourni pour lutter contre l'insécurité routière. Les accidents de la circulation routière ne sont donc pas dus à l'absence de réglementation en matière des transports routiers en général et de sécurité routière en particulier. En plus de la réglementation, il existe un important dispositif institutionnel visant également à assurer l'amélioration de l'environnement des transports routiers en général et de la sécurité routière en particulier. En dépit de l'existence de tout cet arsenal réglementaire et de ce dispositif institutionnel, le Bénin n'est réellement parvenu à réduire significativement les accidents de la circulation routière. Des investigations sur de terrain à Abomey-Calavi et à Cotonou, il ressort que l'inapplication de cette réglementation favorise la survenance des accidents de la route.

Certes les dispositifs réglementaires et institutionnels regorgent de nombreuses limites, mais l'application effective de la réglementation contribuerait à la réduction des accidents de la route. Ces Limites souvent dus au niveau institutionnel à la multiplicité des acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière. Cette multiplicité des acteurs constitue une limite parce qu'il n'existe pas un référentiel commun qui organise leurs actions. Chaque acteur agit en fonction de sa compréhension de la mission à lui assigné par l'Etat. Ainsi, en fonction de ses intérêts, il mène des actions qui parfois au lieu de combattre la sécurité routière, la favorise. Telles sont les cas du CNSR à travers le service du contrôle technique, de la DGTT à travers tout le système de formation et de délivrance du permis de conduire. La police quant à elle délaisse parfois son rôle de régulation pour devenir complice des actes d'insécurité routière. Il existe même des acteurs étatiques (les ministères de l'enseignement ; de l'alphabétisation et de la culture ; de la jeunesse, etc.) qui ne sont pas conscients de leurs rôles dans la lutte contre l'insécurité routière. Pis, les actions menées, en matière de sécurité routière, sont incohérentes, désordonnées et manquent de coordination, du fait de l'absence d'un document de politique nationale de sécurité routière. De plus, la réglementation existante est parfois méconnue par les acteurs en charge de son application. Ce qui rend inefficaces les différentes mesures prises dans le but de lutter contre l'insécurité routière et en l'occurrence les accidents de la route.

En termes de responsabilisation et de responsabilité des acteurs, on peut retenir qu'à travers ses services déconcentrés, l'Etat contribue à la survenance des accidents de la route du fait de la politique de construction des infrastructures routières. L'Etat n'a pas non plus développé une politique de transports en commun. Ce qui favorise l'accroissement du transport individuel et surtout le transport motorisé. La construction des infrastructures routières ne respecte pas une architecture uniforme. Sur le même axe, il existe plusieurs modèles de route (route avec trafic local/sans trafic local ; route avec pistes cyclables/sans pistes cyclables). La non-conformité de l'architecture routière rend donc difficile la socialisation routière (éducation routière).

La construction des voies expresses en pleine agglomération est un facteur d'accident car elles favorisent la vitesse. Or, les véhicules les plus consommés au Bénin sont des véhicules vieux de plus de 30ans. On peut alors affirmer que les accidents de la route à Cotonou et à Abomey-Calavi puisent en partie leurs explications dans l'absence d'une politique nationale de sécurité routière. La survenance des accidents de la route à Cotonou et Abomey-Calavi s'explique également par la faible volonté politique qui caractérise la lutte contre l'insécurité routière au Bénin.

En définitive, on ne saurait identifier un coupable de l'insécurité routière. La responsabilité est donc partagée. Mais, l'Etat reste et demeure le premier responsable de la survenance des accidents de la route à Abomey-Calavi et à Cotonou. Pour mieux comprendre, il faut partir de la délivrance du permis de conduire automobile au Bénin.

Par rapport au système de formation à la conduite automobile et au permis de conduire, et compte tenu des enjeux, chaque acteur met en œuvre des stratégies pour défendre ses intérêts. Pour certains l'intérêt est pécuniaire tandis que pour d'autre c'est l'obtention à tout prix du « papier rose ». Tous les acteurs mobilisent leurs énergies et leurs investissements pour la seule et même finalité : le permis de conduire. En effet, l'éducation à la sécurité routière ne semble préoccuper aucun acteur. La formation à la conduite automobile dans les auto-écoles est presque souvent « bâclée et expéditive ». Le système tend à faire de l'obtention du permis de conduire une simple formalité. Les conducteurs ayant été les produits d'un tel système deviennent de potentiels vecteurs d'insécurité routière. Cette situation qui perdure est connue des autorités au plus haut niveau de décision. Ce qui laisse croire que tous les acteurs intervenant dans le système s'accordent pour légitimer la formalité qu'est devenue l'obtention

du permis de conduire. Ceci n'est possible que parce que chaque acteur a intérêt que le système fonctionne ainsi. Dans un tel contexte, il ne peut être envisagé une réduction de la sinistralité routière. C'est l'application des mesures répressives par la police qui pourrait permettre de réduire les dégâts causés par les conducteurs ainsi formés.

En dépit des limites des outils de collectes de données sur les accidents de la route au Bénin, l'analyse de la situation accidentogène révèle qu'au Bénin les personnes les plus impliquées dans les accidents de la circulation routière sont surtout les personnes dont l'âge est compris entre 30 et 60 ans. Ces mêmes statistiques permettent d'établir une corrélation positive entre la survenance des accidents de la route et la fluidité de la circulation routière, d'une part et entre la survenance des accidents de la route et les comportements de conduite dangereuse d'autre part. Lesquels comportements sont réprimés par la règlementation en vigueur au Bénin. En effet, des résultats de terrain, il ressort que les accidents de la route naissent également des interactions que les usagers de la route ont avec les forces de l'ordre, en l'occurrence la police. La police, détentrice du pouvoir de répression de l'infraction, est complice dans la survenance des accidents parce que n'appliquant pas la réglementation en vigueur en matière de sécurité routière. A l'instar de la plupart des services de l'Etat chargés de la gestion de la sécurité routière, elle prétexte du manque de moyens (financiers, matériels et techniques, etc.) pour ne pas assurer sa mission. Parfois, c'est par laxisme ou par favoritisme, ou encore du faite des pratiques corruptives, etc. que les acteurs institutionnels, en général et la police en particulier, n'accomplissent par leurs missions. Toute chose qui favorise l'insécurité routière.

En somme, on peut conclure que le manque de coordination et de cohérence des actions menées en matière de prévention routière s'avèrent inefficaces est une des causes de la persistance des accidents routiers. Aux fins de parvenir à la réduction des accidents de la route, des reformes structurelles s'avèrent indispensables. Ces reformes devront intégrer tous les acteurs sociaux dans la lutte contre l'insécurité routière. Pour conduire de véritables reformes structurelles, il faudrait une détermination politique affichée départie du clientélisme, de la corruption, etc. dans la gestion de la sécurité routière. Toutes les reformes permettront de réduire significativement la sinistralité routière au Bénin. Les accidents de la circulation routière ne peuvent entièrement pas être éradiqués. Quelles que soient les mesures de préventions routières mises en place, on assistera toujours à des accidents de la route.

Mais, il est possible de réduire considérablement la sinistralité routière. Toute action en matière de sécurité routière doit être fondée sur les résultats d'un diagnostic pertinent. Les accidents de la route puisent leurs causes dans l'univers culturel des usagers de la route. Pour parvenir à réduire donc les accidents de la route, il importe de tenir compte de toutes les variables aussi insensées soient-elles. Et pour ce faire, il faut interroger les valeurs à transmettre aux populations. On ne s'aurait donc combattre les accidents de la route sans les placer au cœur de l'éducation[51] en générale.

Il est cependant important de préciser que la présente thèse en se basant sur une recherche inductive, comporte des limites. Les résultats ne sont pas issus des échantillons de grandes tailles. Ainsi, les méthodes et techniques adoptées ne permettent pas une généralisation des résultats obtenus. Ce faisant quelques perspectives théoriques sont proposées:

- Les usagers de la route et les acteurs institutionnels ne partagent pas les mêmes logiques en matière de survenance des accidents de la route.
- L'accident de la route est le résultat des représentations sociales qu'ont les usagers de la route de sa survenance
- L'inefficacité des actions de prévention routière est due au faite que les acteurs institutionnels rendent le conducteur seul responsable de la survenance des accidents routier.

  La formation à la conduite automobile et la répression policière de l'infraction routière au Bénin contribuent à la survenance des accidents de la route.

Par ailleurs, au regard des résultats obtenus, on peut conclure que, pour parvenir à la réduction de la sinistralité routière, le Bénin doit inéluctablement se doter :

- d'une politique nationale de sécurité routière ;
- d'un document national de sécurité routière ;
- d'un Code de la route ;
- d'un programme National d'éducation Routière ; etc.

  Ce programme d'éducation routière doit viser à encourager une utilisation responsable des véhicules et des routes, à promouvoir et à coordonner la recherche sur les facteurs humains et médicaux jouant un rôle dans les accidents de circulation.

[51] Education au sens anthropologique du terme. L'éducation en tant qu'enculturation. Il faut donc puiser dans la culture ce qu'il faut pour endiguer les accidents de la route.

Tous ces outils ne serviront à rien s'il n'y a l'expression d'une volonté politique affichée. Laquelle volonté politique se remarquera à travers la dépolitisation de l'administration publique. La question de l'insécurité routière au Bénin, plus qu'une question de mentalité est surtout une question de gouvernance.

# Références Bibliographiques


AAA Foundation for Traffic Safety (2007), *Improving Traffic Culture in the United States: The journey forward,* Washington DC, AAA Foundation for Traffic Safety. . www.aaafoundation.org .

AAA Foundation For Traffic Safety. (2008), *2008 Traffic Culture Safety Index*, Washington, DC: AAA Foundation For Traffic Safety, www.aaafoundation.org/pdf/2008TSCIndexFinalReport.pdf .

AAA Foundation for Traffic Safety. (2011), *Traffic Culture Index*, Washington DC, AAA Foundation for Traffic Safety, www.aaafoundation.org

ABRIC, J. C. (1987), Coopération, compétition et représentations sociales, Cousset: Delval.

ABRIC, J. C. (1989), L'étude expérimentale des représentations sociales. In Jodelet, D. (Ed.) Les Représentations Sociales. Paris: PUF.

ABRIC, J. C. (1994), Les représentations sociales : aspects théoriques. In Abric, J. C. (Ed.) Pratiques sociales et représentations. Paris: PUF.

AGOSSOU, N. S. (2003), « La diffusion des innovations : l'exemple des zemijan dans l'espace béninois », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 47(130) : 101-120

ALM, H. NILSSON, L. (1995), The effect of a mobile telephone task on driver behaviour in a car following situation, *Accident Analysis and Prevention,* 27(5):707-715.

ANDREASEN, A.R. (1993), A Social Marketing Research Agenda for Consumer Behavior Researchers. *Advances in Consumer Research*, Vol. 20: 1-5.

ARDOINO, J. BERGER, G. (1986), L'évaluation comme interprétation. In *l'Évaluation au pouvoir*, revue *POUR*, 107.

ASSAILLY, J.P. (1992), Les jeunes et le risque, Une approche psychologique de l'accident, Vigot, Paris.

ASSAILLY, J.P. (1995), La conduite sous l'influence de l'alcool : un risque pris, non perçu ou accepté ? *Recherche Transport Sécurité*, 49.

ASSAILLY, J.P. (2001a), La mortalité chez les jeunes, Paris, « Que sais-je ? », PUF,

ASSAILLY, J.P. (2001b), Alcool, drogues illicites, médicaments sur la route, les conduites à risques…, *Thema, revue toxibase 2.*

ASSAILLY, J.P. (2006), Les conduites à risque des jeunes : un modèle socio-séquentiel de la genèse de la mise en danger de soi, *Psychotropes,* vol 12(2) :49-69

BALANDIER, G. (1992), "Culture plurielle, Culture en mouvement″ In MERCURE, D. (1992), La Culture mouvement. Nouvelles valeurs et organisation : 35-50, Collections « Sociétés et mutations », Québec, Les Presses de l'Université Laval.

BAKO-ARIFARI, N. (2005), la corruption dans les transports et à la douane au Bénin, au Niger, et au Sénégal, Lasdel, Niamey, Niger, *études et travaux 1* : 6-17.

BARACH, J.A. (1984), Applying Marketing Principles to Social Causes, *Business Horizons*, 65-69.

BARDIN, L. (2003), l'analyse de contenu et de la forme des communications, 243-270, in MOSCOVICI, S. BUSCHINI, F. (2003), les méthodes des sciences humaines, PUF.

BARJONET, P. E. (1984), Le risque et ses représentations : éléments pour une approche psychosociologique*, Recherche Transports Sécurité 1 : 29-33.*

BARJONET, P. E. (1989), Sociologie (s) de la circulation et de la sécurité routière : quelques hypothèses pour un domaine de recherche*, RTS* 22 : 43-48

BARJONET, P. E., SAAD, F. (1986), La vitesse : son image et son usage. Le point de vue du psychologue, *Recherche Transports et Sécurité 9-10* : 27-32.

BARUYA A. (1995), An investigation of the effect of speed on accidents on UK urban roads, *TRL Annual Review,* 55-61.

BASTID-BRUGUIERE, M. (2003), L'insécurité routière, les accidents de la route sont-ils une fatalité ? Paris, PUF.

BASTIDE, S. PAGÈS, J. P. (1987*),* Perception des risques et communication. Approches et premiers résultats. In J. L. FABIANI, J.THEYS (Eds.), La Société vulnérable*,* 93-110. Paris : Presses de l'École normale supérieure.

BAUM, H. WELLS, J. (1990), Motor vehicle crash fatalities in the second year of 65 mph speed limits, *Journal of Safety Research*, vol 21(1): 1-8.

BEAUD, S. WEBER, F. (2003), Guide de l'enquête de terrain, Paris, La Découverte.

BECKER, H. (1985)[1963]. Outsiders. Paris : Métaillé.

BECKER, H. S. (1991), Outsiders, Etudes de sociologie de la déviance, Métailié, 247 rééditions.

BEIRNESS, D.J. (1993), « Do We Really Drive as We Live? The Role of Personality Factors in Road Crashes », *Alcohol, Drugs and Driving*, vol. 9, 129-143.

BEIRNESS, D., MAYHEW, D. SIMPSON, H. STEWART, D. (1995), Roadside surveys in Canada, 1974-1993, Alcohol, Drugs and Traffic Safety, 13-18 août 1995, *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, 179-184.

BLOOM, P.N. NOVELLI, W.D. (1981), Problems and Challenges in Social Marketing. *Journal of Marketing*, Vol. 45, 79-88

BLUMER, H. (1937), Social psychology. In *E. P. Schmidt (Éd.), Man and society: a substantive introduction to the social science* (144-198). New York: Prentice-Hall.

BLUMER, H. (1969), Symbolic interactionism : perspective and method. Englewood Cliffs, NY: Prentice Hall.

BOURDIEU, P. (eds), (1993). La misère du monde, Paris, Seuil.

BRÉNAC, T. (2004), « Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention », *Espaces et Sociétés*, vol. 118(3) : 113-132.

BROOKHUIS, K. De VRIES, G. (1991), The effects of mobile telephoning on driving performance, *Accident Analysis and Prevention*, vol (23): 309-316

BURGER, J. M., PALMER, M. L. (1992), Changes in and generalization of unrealistic optimism following experiences with stressful events: reactions to the 1989 California earthquake. *Personality and Social Psychology Bulletin*18: 39-45.

CARNIS L., HAMELIN F. (2007), Le contrôle automatisé de la vitesse : une machine à remonter le temps ? Une analyse comparée France/Grande-Bretagne. *Politiques et Management Public*, Vol. 25(2) :103-128.

CARTHY, T. PACKHAM, D. (1993), Risk and safety on the roads, perceptions and attitudes, AA Foundation for Road Safety Research. Norfolk House, Priestley Road, Basingstoke, Hampshire RG24 9NY, Grande-Bretagne.

CARTON, B. MEREAU, P. MERIC, M. PUZIN, M. (1996), Problématique relative aux accidents de circulation des salariés en mission et lors des trajets domicile-travail(NS147). INRS.

CAUSSE, P. (2003), Jugements subjectifs des risques et optimisme comparatif : le cas de la conduite automobile, Thèse de Doctorat, Université Pierre Mendès France, Grenoble.

CAUSSE, P. KOUABENAN, D. R. DELHOMME, P. (2004), Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez des jeunes automobilistes : quelques déterminants de l'optimisme comparatif, *Le travail humain 67*(3) : 235-256.

CAUZARD J-P (1996) , Enquête Sartre, les comportements de conduite européens, in *Routes, Espace Incertain*, Les Cahiers de la Sécurité Intérieure, IHESI, (25) : 35-45.
CEMT (2006), Jeunes conducteurs: la voie de sécurité. Paris: OCDE (ISBN 92-821-1334-5)
CERTU, 2007, Une introduction à l'approche systémique : Appréhender la complexité, Paris : Cédex.
CHAPOULIE, J.- M. (2001), La tradition sociologique de Chicago 1892-1961. Paris : Seuil.
CHARBIT, C. (1997), Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention, MAIF Fondation. Conférences Européennes des Ministres des Transports, (2006), Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité, Paris : éditions OCDE.
CHIRON, M. LAFONT, S. BERNARD, M. CHASTANG, J.F. ZINS, M. LAGARDE, E. (2005). Accidents corporels de la circulation routière liés à l'exercice d'une profession. Etude au sein de la cohorte Gazel (rapport n°0502). INRETS, UMRESTTE.
CHRISTIE, R. (1991), Smoking and traffic accident involvement, a review of the literature, *Vic Roads*, report gr 91-3.
CNSR, (2008), Annuaire statistique des accidents de la voie publique, Cotonou, Bénin.
CNSR, (2009), Annuaire statistique des accidents de la voie publique, Cotonou, Bénin.
CNSR, (2010), Annuaire statistique des accidents de la voie publique, Cotonou, Bénin.
CNSR, (2011), Annuaire statistique des accidents de la voie publique, Cotonou, Bénin.
CNSR, (2012), Annuaire statistique des accidents de la voie publique, Cotonou, Bénin.
CNSR, (2013), Annuaire statistique des accidents de la voie publique, Cotonou, Bénin.
COMMISSIONS REGIONALES DES NATIONS UNIES, (2010**),** « Améliorer la sécurité routière mondiale : fixer des objectifs régionaux et nationaux de réduction du nombre de victimes des accidents » Rapport sur la mise en œuvre du projet, Nations Unies, New York et Genève.
CONNOLLY, T. ABERG, L. (1993), Some contagion models of speeding, *Accident Analysis and Prevention*, vol 25(1): 57-66.
COOPER, P. YANLING, Z. PINILI, M. (1992), Are radar detector users less safe than non users ?, *Accident Analysis and Prevention*, vol 24(4) : 329-338

CORBETT, C**.** (1993), Changes needed from within and from without, attempts to modify high speeding behaviour, *Behavioural Research in Road Safety*, IV, Séminaire à l'Université de Brunel, 6-7 septembre 1993, TRL. Transport Research Laboratory,Old Wokingham Road, Crowthorne, Berkshire RG 45 6 AU, Grande-Bretagne

COULON, A. (1992), L'École de Chicago, Paris : Presses universitaires de France.

COURTEAUD L. ROUX, C**.** (2013), « Thème, histoire et problématique en éducation à la sécurité routière », *Questions Vives* [En ligne], Vol.9(19), mis en ligne le 15 octobre 2013, consulté le 17 mai 2014. URL : http://questionsvives.revues.org/1300 ; DOI : 10.4000/questionsvives.1300

CROZIER. M., FRIEDBERG. E. (1977), L'acteur et le système, Paris : Editions du seuil.

DAVEZIES, P. CHARBOTEL, B. (2005), Pré enquête sur les accidents de la route dans le cadre du travail. Préparation d'une enquête épidémiologique (rapport n°0501). INRETS, UMRESTTE.

De CERTAUX, M. (1993), La culture au pluriel, Paris : Edition du seuil.

DELHOMME, P. (1994), Liens entre surestimation de ses propres capacités, expérience de la conduite et activité de conduite (Rapport n° 187). Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

DELHOMME, P. MEYER, T. (1995), Évaluation de ses propres comportements de conduite : effet sur le contrôle subjectif et la régulation de l'activité (Rapport n° 200). Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

DELHOMME, P. Vaa, T. MEYER, T. Harland, G. GOLDENBELD, C. JÄRMÄRK, S.CHRISTIE, N. REHNOVA, V. (1999), Evaluated Road Safety Media Campaigns: An Overview of 265 Evaluated Campaigns and some Meta-Analysis on Accidents (Rapport n° RO-97-SC.2235). Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

DELHOMME, P. MEYER, T. (1999), Un instrument d'analyse : l'optimisme comparatif. *Risques* 39 : 1-6.

DELHOMME, P. CAUZARD, J.-P. (2000), Comparer sa vitesse à celle d'autrui : comparaison sociale et représentation de la conduite chez les automobilistes européens. *Recherche-Transports-Sécurité* 67 : 39-64.

DELHOMME, P. (2001), Évaluation d'actions possibles face à un risque : une approche expérimentale de l'effet du contrôle absolu et comparatif. *Revue internationale de psychologie sociale* 14 : 45-81.

DEMAZIERE, D. (2008), L'entretien biographique comme interaction. Négociations, contre-interprétations, ajustement de sens. *Langage et société 123* : 15-35.

De ROSNAY, J. (1975), Le macroscope vers une vision globale. Paris : Seuil

DOISE, W. & PALMONARI, A. (ed.) (1986), L'étude des représentations sociales, Delachaux & Niestle, Neuchatel-Paris,

DRULHE, M. PERVANCHON, M. (2002), Vieillir et conduire : usages et représentations. Les enjeux de la mobilité et la sécurité routière au cours de la vieillesse, Toulouse : Fondation MAIF/CERS, rapport d'étude.

DUCHESNE, S., & HAEGEL, F. (2005), *L'entretien collectif* (2e éd.). Paris : Armand Colin.

DUNLAP, D**.** (1988), Social judgement research applied toward estimating factors relevant to DUI offenders' intentions to drink and drive, a factorial survey approach, Pacific University, College Way, Forest Grove, Oregon, 97116, Etats-Unis.

DURKHEIM, E. (1960), le suicide, Paris : PUF, Nouvelle édition.

DURKHEIM, E. (1963) [1895], Les règles de la méthode sociologique, PUF.

ELGAROV, A. (1995), Road crashes and alcohol abusage in Kabardino-Balkaria, *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, 13-18 août 1995, vol (2) : 741-743

ELLIOTT, B.J. (1991), A Re-examination of the Social Marketing Concept**.** Sydney, Elliott & Shanahan Research.

EVANS, L. (1991), Traffi c safety and the driver. New York, NY (Etats-Unis d'Amérique), Van Nostrand Reinhold.

EVANS, L. (1993), Comments on driver behaviour and its role in traffic crashes, *Alcohol, Drugs and Driving*, vol 9(4):185-195.

ELVIK, R., & VAA, T. (2004), *The handbook of road safety measures*. Amsterdam: Elsevier.

FICHELET, M., FICHELET, R., et MAY, N. (1970). L'approche qualitative : éléments de méthode*,* rapport présenté au VIIe Congrès mondial de sociologie, Varna.

FINE, S. (1981), The Marketing of Ideas and Social Issues. New York, Praeger.

FISHBEIN, M. AJZEN, A. (1975), Beliefs, attitudes, intentions and behaviour: An introduction to theory and research, Reading MA: Addison-Wesley.

FLAMENT, C. (1994), Structure, Dynamique et transformation des représentations sociales. In Abri c, J. C. (Ed.) Pratiques sociales et représentations, Paris: PUF.

FLEITER, J. J. LENNON, A. WATSON, B. (2010), «How do other people influence your driving speed? Exploring the "who" and the "how" of social influences on speeding from a qualitative perspective». *Transportation Research –Part F*, vol.13 (1): 49 -62.

FORSYTH, E. MAYCOCK, G.et SEXTON, B.F. (1995), Cohort Study of Learner and Novice Drivers, Part 3: Accidents, Offences and Driving Experience in the First Three Years of Driving, *TRL Report PR 111*

FOSSER, S. SAGBERG, F. (1996), Drivers keep a shorter distance, *Nordic Road and Transport Research*3: 21-22.

FORRIERRE, J. (2008), La prévention du risque routier professionnel par l'analyse de l'activité : le cas des conducteurs de travaux des travaux publics, thèse de doctorat en Psychologie, Université Charles de Gaulle – Lille3.

FOX, K.F.A. KOTLER, P. (1980), The Marketing of Social Causes: The First Ten Years. *Journal of Marketing,* Vol. 44: 24-33.

GARDER, P**.** (1995), Rumble strips or not along wide shoulders designated for bicycle traffic? *Transportation Research Record* 1502: 1-7.

GAVAGHAN, P. (1993), The community-based systems approach to DWI prevention, *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, vol 3: 1407-1421.

GAUDRY, M. VERNIER, K. (2000), Effets du tracé et de l'état des routes sur la vitesse et la sécurité : une première analyse par équations simultanées non linéaires distinguant entre risque et incertitude, *Rapport INRETS 224*, Les Collections de l'INRETS. www.ajd.umontreal.ca.

GAUDRY, M. (2005), Modélisation conjointe des accidents et des vitesses sur route : Rappel de deux résultats en France, *Actes INRETS 105*, Séminaire Vitesse, Les Collections de l'INRETS. www.ajd.umontreal.ca

GAUTHIER, P. (2005), Normaliser l'usage. Design industriel, prescriptions sécuritaires et pratiques des automobilistes, thèse de doctorat de sociologie, Paris : EHESS.

GIRASEK, D, C. (2007), « Moving America towards evidence-based approaches to traffic safety ». In *Improving Traffic safety Culture in the United States: The Journey Forward*. Washington DC: AAA Foundation for Traffic safety, 113-148.

GLASER, B.G. STRAUSS, A.L. (1967), The Discovery of Grounded Theory: *Strategies for Qualitative Research*. Chicago, IL Aldine.

GEERTZ, C. (1973), The interpretation of cultures, New York, Basic Books.

GEERTZ, C. (2003), « La description dense. Vers une théorie interprétative de la culture » in Cefaï D. (dir), *L'enquête de terrain*, Paris, La Découverte.

GELLER, E.S. BERRY, T. LUDWIG, T. EVANS, R. (1990), A conceptual framework for developing and evaluating behavior change interventions for injury control, *Health Education Research*, vol 5(2): 125-137.

GHERARDI, S., NICOLINI, D., & ODELLA, F. (1998), What do you mean by safety? Conflicting perspectives on accident causation and safety management in a construction firm, *Journal of Contingencies and Crisis Management 6:* 202-212.

GIDDENS, A. (1987), La constitution de la société (trad. M. Audet). Paris : Presses universitaires de France.

GILBERT, C. (2008), « Quand l'acte de conduite se résume à bien se conduire » À propos du cadrage du problème « sécurité routière », *Réseaux 147* : 21-48.

GOFFMAN, E. (1968), Asiles : études sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus, Paris : Minuit.

GOFFMAN, E. (1973), Mise en scène de la vie quotidienne, 1. La présentation de soi, Paris, éd. de Minuit.

GOFFMAN, E. (1987), Façons de parler (trad. A. Kihm), Paris : Minuit.

GOFFMAN, E. (1991), Les cadres de l'expérience. Ed. de Minuit, Coll. Le sens commun.

GREGORY, W. L. BORROUGHS, W. J. AINSLIE, F. M. (1985), Self-relevant scenarios as attitude change, *Personality and Social Psychology Bulletin 11*: 435-444.

GRELL, P. (1986), « Les récits de vie : une méthodologie pour dépasser les réalités partielles », dans D. Desmarais et P. Grell (sous la dir. de), Les récits de vie, théorie, méthode et trajectoires types, Montréal, Éditions Saint-Martin, 154-176.

GUILLEMETTE, F. (2006), L'approche de la *grounded theory* ; pour innover ? Recherches qualitatives − vol .26(1) : 32-50.

GUILLEMETTE, F. BARIBEAU C. et al. (2010), « les entretiens de groupes » in GUILLEMETTE, F. BARIBEAU C. et al. (dir), *Recherches qualitatives. entretiens de groupe : concepts, usages et ancrages – vol. 29(1) :*1-4 – http://www.recherche-qualitative.qc.ca/Revue.html © 2010 Association pour la recherche qualitative.

GUMPERZ, J. (1989), Engager la conversation. Introduction à la sociolinguistique interactionnelle, Paris : Minuit.

GYEKYE, A. S. (2001), The self-defensive attribution theory revisited: A culture-comparative analysis between Finland and Ghana in the work environment, Helsinki, Finland: Helsingin Yliopisto Paino.

HADDON, J. W. (1968), The changing approach to the epi-demiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based. *American Journal of Public Health 58*:1431–1438.

HAMELIN F., SPENLEHAUER V. (2008), L'action publique de sécurité routière en France. Entre rêve et réalisme*, Réseaux 147*: 49-86.

HARRISON, W.A. TRIGGS, T.J. PRONK, N.J. (1999), *Speed and Young Drivers: Developing Countermeasures to Target Excessive Speed Behaviours Amongst Young Drivers,* Report 159, Accident Research Centre (MUARC), Monash University, Clayton, Australie.

HASLE, P., KINES, P., ANDERSEN, L. P. (2009), Small enterprise owners' accident causation attribution and prevention, *Safety Science 47*: 9-19.

HAUKELID, K. (2008), « Theories of (safety) culture revisited– an anthropological approach ». *Safety Science*, vol. 46 (3): 413-426.

HEDLUND, J. MILLER, L. (1996), Graduated driver licensing for young novice drivers, United-States experience, *Transportation Research Circular 458*: 27-30,

HENROTIN, J.B. FORT, E. HOURS, M. (2005), Accidents de la route en lien avec le travail (trajet et mission) en 2001. Etude descriptive à partir du registre des victimes des accidents de la route du département du Rhône (rapport n°0503). INRETS, UMRESTTE.

HOFMANN, D. STETZER, A. (1998), The role of safety climate and communication in accident interpretation: Implications for learning from negative events, *Academy of Management Journal 41*: 644-657.

HOLLAND, C. A. (1993), Self-bias in older drivers judgments of accident likelihood. *Accident Analysis and Prevention* 25: 431-441.

HOLUBOWYCZ, O. KLOEDED, C. MCLEAN, A. (1992), Drinking behaviour and other characteristics of injured drivers and riders, *Research Report,* 2-92.

HOYOS, C. G. (1988), « Mental load and risk in traffic behaviour », *Ergonomics,* vol. 31(4): 571-584.

HUGHES, E. C. (1951), Mistakes at work. *The Canadian Journal of Economics and Political Science / Revue canadienne d'économie et de science politique 17*(3), 320-327.

HUGHES, E. C. (1996), Le regard sociologique. Essais choisis (trad. J.- M. Chapoulie), Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales

HUTTON, R.B. AHTOLA, O.T. (1991), Consumer Response to a Five-Year Campaign to Combat Air Pollution. *Journal of Public Policy and Marketing*, Vol. 10(1); 242-256.

INSAE, (2013), Résultats provisoires du rgph4, Cotonou, Benin.

JACOBS, G. et al (2000). Estimatinf global road fatalities, *Transport Research Laboratory* 445, Crowthorne.

JERNIGAN, J. LYNN, C. (1991), Impact of 65 mph speed limit on Virginia's rural interstate highways through 1989, *Transportation Research Record 1318*; 14-21.

JESSOR**,** R**.** (1989), Road safety and health behaviour, some lessons for research and intervention, *Health Education Research*, vol 5(2): 281-283.

JODELET D. (1989), les représentations sociales, Paris, PUF.

JONAH, B**.** (1990), Age differences in risky driving, *Heatlh Education Research*. Vol 5(2): 139-149.

JORGENSEN, F. POLAK J. (1993), The effect of personal characteristics on drivers'speed selection, an economic approach, *Journal of Transport Economics and Policy*,vol 27(3): 237-252,

JOULE, R.-V. BEAUVOIS, J-L. (1990), Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens. Grenoble : PUG

KERBRAT-ORECCHIONI, C. (1996), La conversation, Paris: Seuil.

KESKINEN (1994), New drivers' assessment of risk and driving skills in Japan, *IATSS, Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences*, vol 18(1): 6-20.

KLETZLEN A. (2000)*, L'automobile et la loi : comment est né le code de la route*, Paris, L'Harmattan, coll. Logiques sociales.

KOBAYASHI. (1994), Road transportation and risk, IATSS, *Journal of International Association of Traffic and Safety Sciences*, vol 18(1): 6-20

KAUFMANN, J-C. (1996), L'entretien compréhensif, Paris, Nathan.

KOUABENAN, D. R. (2002), Occupation, Driving Experience, and Risk and Accident Perception. *Journal of Risk Research,* 5(1), 49-68.

KOUABENAN, D. R., DUBOIS, M., DESRICHARD, O., de GAUDEMARIS, R. (2002), Perception des risques de santé : le cas du SAMR. Communication présentée au XI e congrès AIPTLF. Rouen, France, août.

KOUABENAN, D. R., DESRICHARD, O., DUBOIS, M., de GAUDEMARIS, R., MALLARET, M. R. SCARNATO, F. (2003), Du diagnostic épidémiologique à la perception des risques de contamination par le SAMR (staphylocoque doré) en milieu hospitalier. In D. R. KOUABENAN & M. DUBOIS (Eds.), *Les risques professionnels : évolution des approches*, *nouvelles perspectives* (pp. 87-104). Toulouse: Octarès.

KROJ, G. (1995), Recent developments in preventing drinking and driving in Germany, *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, 13-18 août 1995. *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, 341-346

KUHLMANN A. (1993), Accident prevention, a complex challenge for international science, *Alcohol Drugs and Traffic Safety*, 63-80.

Le BOTERF, G. (2000), Construire les compétences individuelles et collectives. Paris : Editions d'Organisation.

Le BRETON, D. (2000), Passions du risque, Paris, Métailié.

Le BRETON, D. (2002), « En quête de sens », dans David Le Breton (dir.), L'adolescence à risque. Corps à corps avec le monde, Paris : Autrement, coll. *Mutations* 211 : 13-36.

LECHNER, D. (2002), Analyse du comportement dynamique des véhicules routiers légers : développement d'une méthodologie appliquée à la sécurité primaire, thèse de doctorat en Mécanique, Lyon, France : Ecole Centrale de Lyon.

LEE, J. (2009), « Panelists comments » In *Proceeding of the National Rural Summit on Traffic Safety Culture 2009: 13-15;* www.aaafoundation.org/.../2009TrafficSafetyCultureSummitProceedings.pdf.

LEHMAN, D. R. WORTMAN, C. B. WILLIAMS, A. F. (1987), Long-term effects of losing a spouse or a child in a motor vehicle crash. *Journal of Personality and Social Psychology* 52: 218-231

LOURAU R (1976), Sociologie à temps plein, EPI.

LUCKMANN, T., & BERGER, P. (1986), La construction sociale de la réalité (trad.P. Taminiaux), Paris : Méridiens-Klincksieck.

MANRAI L.A., GARDNER M.P. (1992) Consumer Processing of Social Ideas Advertising: A Conceptual Model. *Advances in Consumer Research*, Vol. 19: 15-22.

MARKOVA, I. (2003), l'analyse de contenu et de la forme des communications, pp : 221-242, in Moscovici, S., Buschini, F. (eds) (2003), les méthodes des sciences humaines, Paris : PUF.

MARNE LA VALLEE (2004), Rapport de cadrage du Laboratoire Organisation et Efficacité de la Production (OEP) de l'Université de Marne-La-Vallée, Convention d'étude DSCR/ Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, Approche socio-économique des écoles de conduite.

MARTIN, D. J. ABRAMSON, L. Y. ALLOY, L. B. (1984), Illusion of control for self and others in depressed and non-depressed college students. *Journal of Personality and Social Psychology 46*: 125-136.

MATTHEWS, M. L. MORAN, A. R. (1986), Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis and Prevention*, 18(4): 299-313.

MAYCOCK, G. (2002a), Novice Driver Accidents and the Driving Test, *TRL Report 527*.

MAYCOCK, G. (2002b), « Estimating the Effects of Age and Experience on Accident Liability Using Stats19 Data », *Behavioural Research in Road Safety XII.*

McCARTT, A. RIBNER, S. PACK, A. HAMMER, M. (1996) : The scope and nature of the drowsy driving problem in New York State, *Accident Analysis and Prevention*, vol 28(4): 511-517.

McCARTHY, M. GILBERT, K. (1996), Cyclist road deaths in London, 1985-1992 : drivers, vehicles, manoeuvres and injuries, *Accident Analysis and Prevention*, vol 28(2): 275-279.

McCORMICK, I. A. WALKEY, F. H. GREEN, D. E. (1986), Comparative perceptions of driver ability: A confirmation and expansion, *Accident Analysis and Prevention*, 18(4): 205-208.

McKNIGHT, A. LANGSTON, E. MCKNIGHT, A. LANGE, J. (1995), The bases of decisions leading to alcohol impaired driving, *Proceedings of the 13th International*

*Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Adelaide*, 13-18 août 1995, vol 1: 143-147.

MELIA, J. L., CHISVERT, M., PARDO, E. (2001), Procedural model of the attributions and attitudes towards work accidents: Measurements and intervention strategies, *Journal of Work and Organisational Psychology 17*: 63-90.

MENY, Y. THOENIG, J.-C. (1989), Politiques publiques, Paris, PUF

MICHELAT, G. (1975), « Sur l'utilisation de l'entretien non directif en sociologie », *Revue française de sociologie, vol.* 16 : 229-247.

MITCHELL, T. R. WOOD, R. E. (1980), Supervisors' responses to subordinate poor performance: A test of an attribution model, *Organisational Behaviour and Human Performance 25*: 123-138

MIQUEL, G. (2002), Rapport d'information, SENAT, n°29.

MOHAN D, TIWARI G. (2000), Road safety in less motorized countries: relevance of international vehicle and highway safety standards. In: *Proceedings of the International Conference on Vehicle Safety 2000*. Londres (Royaume-Uni), Institution of Mechanical Engineers, 155–166.

MOLLENHAUER M., T. DINGUS, C. CARNEY, J. HANKEY, S. JAHNS (1997), Anti-lock brake systems, an assessment of training on driver effectiveness, *Accident Analysis and Prevention*, vol 29(1): 97-108.

MORRISSETTE, J. (2011), Ouvrir la boîte noire de l'entretien de groupe, *Recherches qualitatives*, *29*(3) : 7-32.

MOSCOVICI, S. (1961), La psychanalyse, son image, son public, Paris: PUF.

MULLER P. (1990), Les politiques publiques entre secteurs et territoires, *Politiques et Management Public,* Vol. 8(3) : 20-33.

MURRAY, C. LOPEZ, A. (1996), The global burden of disease, vol1, Cambridge, MA, Harvard Uniersity Press

MUZET, A. (1996), Hypovigilance et sécurité routière, *Sécurité et Médecine du Travail*, (112) : 24-26.

NANTULYA, V. M. REICH, M. R. (2005), Equity dimensions of road traffic injuries in low - and middle - income countries. *Injury Control and Safety Promotion* X: 13 - 20.

NILSSON G. (1996), Traffic safety analysis, history and road safety models, *Nordic Road and Transport Research* 2: 4-7.

NILSSON, G. (1990), Reduction in the speed limit from 110 to 90 during summer 1989, effects on personal injury accidents, injured and speeds, VTI rapport 358 A, Swedish Road and Traffic Research Institute, Linkoping S 58101, Suède, ISSN 0347-6030.

OLIVIER de SARDAN, J.- P. (1995), Anthropologie et développement : essai en socio-anthropologie du changement social, Paris: Karthala/APAD.

OLIVIER de SARDAN, J-P. (2008), La rigueur du qualitatif : les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique, Belgique, Anthropologie prospective.

OMS, B.M. (2004), Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, Genève, Suisse.

OMS (2012), Promouvoir la sécurité routière et défendre les victimes d'accidents de la route : guide a l'intention des organisations non gouvernementales, Genève, Suisse.

Office Nationale Interministériel de la sécurité routière - ONISR. (2010). La sécurité routière en France, Bilan de l'année 2009. Extrait de : http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/

PAPADOPOULOS, Y. (1995), complexités sociales et politiques publiques, Paris, Montchrétien.

PARKER, D. (1993), Video-based intervention study, changing attitudes to speeding, *Behavioural Research in Road Safety,* IV, séminaire à l'Université de Brunel, 6-7septembre 1993.

PASANEN, E. SALMIVAARA, H. (1993), Driving speeds and pedestrian safety in the city of Helsinki, *Traffic Engineering and Control*, vol 34(6): 308-310

PAZ, O. (1971). Conjonctions et disjonctions, Paris, Gallimard.

PELTZER, K., & RENNER, W. (2003), Superstition, risk-taking and risk perception of accidents among South African taxi drivers, *Accident Analysis and Prevention 35*: 619-623.

PEDEN, M. SCURFIELD, R. SLEET, D. MOHAN, D. HYDER, A. A. JARAWAN, E., MATHERS, C. (2004), *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation* (Rapport). Organisation Mondiale de la Santé (OMS), Genève. Extrait de : http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/intro_fr.pdf

PERETTI-WATEL, P. (2001), « La conduite automobile : un objet de recherche sociologique». *Archives européennes de sociologie/European Journal of Sociology*, vol. 42(2) : 391 -427.

PERETTI-WATEL, P. (2004), « Du recours au paradigme épidémiologique pour l'étude des conduites à risque », *Revue française de sociologie*, vol. 45(1) : 103-132.

PERETTI-WATEL, P. (2010), la société du risque, Collection « Repères », Paris, France : Edition la Découverte.

PEREZ-DIAZ, C. (2003), Théorie de la décision et risques routiers, *Cahiers Internationaux de Sociologie 114* :143-160

PERLOFF, S. L. (1983), Perceptions of vulnerability to victimization. *Journal of Social Issues 39*: 41-61.

PERLOFF, S. E., FETZER, B. K. (1986), Self-other judgments and perceived vulnerability to victimization. *Journal of Personality and Social Psychology* 50 ; 502-510.

PERVANCHON, M. (1999), Du monde de la voiture au monde social : conduire et se conduire, L'Harmattan, Logiques sociales, Paris.

PERVANCHON, M. (2004), La construction de nouvelles urbanités par les nouvelles mobilités : « des urbanités sans citadinités. Significations des temps de déplacements en voiture, Rapport final PUCA, Université Toulouse le Mirail.

PERVANCHON, M. (2005), « Apprendre à conduire, apprendre à se conduire : un objectif familial de la mobilité au quotidien », in Kaufmann V., Montulet B. (dir.), Mobilités familiales, Networks and Communication Studies, *NETCOM,* vol.19 (3-4) : 229-240

PIRES, A. (1997**),** « Échantillonnage et recherche qualitative: essai théorique et méthodologique », in : Poupart et al., [Groupe de recherche interdisciplinaire sur les méthodes qualitatives], *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques.* Première partie : Épistémologie et théorie. Montréal : Gaëtan Morin, Éditeur, pp. 113-169

PESSIN, A. (2004), *Un sociologue en liberté. Lecture de Howard S. Becker*, Québec : Presses de l'Université Laval.

POPLIMONT, C. **(**2013), « Éducation routière, changement de comportement et formation à la conduite : constats, enjeux et transformations », *Questions Vives* [En ligne], Vol.9(19), mis en ligne le 15 octobre 2013, consulté le 18 mai 2014. URL : http://questionsvives.revues.org/1315

POPLIMONT, C. DUCHENE, M. (2013), « L'apprentissage de comportements de conduite sécuritaires : quelles modalités pédagogiques en formation ? », *Questions Vives* [En ligne], Vol.9(19), mis en ligne le 15 octobre 2013, consulté le 17 mai 2014. URL : http://questionsvives.revues.org/1329 ; DOI : 10.4000/questionsvives.1329

POPKIN, C. (1993), A consideration of factors influencing drinking and driving by women, *Alcohol, Drugs and Driving*, vol 9(4): 197-209

POUPART, J. (1997), L'entretien de type qualitatif : considérations épistémologiques, théoriques et méthodologiques, In J. POUPART, L.- H. GROULX, A. LAPERRIERE, R. MAYER, & A. P. PIRES (Éds), *La recherche qualitative. Enjeux épistémologiques et méthodologiques*. Montréal : Gaëtan Morin.

QUEAU (Le), P. OLM, C. (1999), «Les jeunes face au risque routier», Collection des Rapports du CRÉDOC.

RILEY, D. (1985), Drinking drivers, the limits to deterrence, *The Howard Journal of Criminal Justice*, vol 24(4): 241-255.

ROBERTS, J.A. TANNER, J.F. EPPRIGHT, D.R. HUNT, J.B. (1996), Marketing the AIDS Message to College Students: Gender Differences in AIDS Knowledge, Attitudes and Behavior and Their Implications for Communication Strategy, *Journal of Nonprofit and Public Sector Marketing*, Vol. 4(3): 63-76

ROCK, S.M. (1995), Impact of the 65 mph speed limit on accidents, deaths, and injuries in Illinois, *Accident Analysis and Prevention*, vol 27(2): 207-214.

ROLLS, G. H. (1991), Accident risk and behavioural patterns of younger drivers, .AA Foundation for Road Safety Research.

ROLLS, G. INGHAM, R. (1992), Safe and unsafe, a comparative study of younger male drivers, AA Foundation for Road Safety Research, Norfolk House, Priestley Road, Basingstoke, Hampshire, RG24 9NY, Grande-Bretagne.

ROSS, L. (1977), The intuitive psychologist and his shortcomings: Distortions in the attribution process, In L. Berkowitz (Ed.), *Advances in experimental social psychology* Vol. 10: 173-230.

RUTTER, D. R. QUINE, L. ALBERY, I. P. (1998), Perceptions of risk in motorcyclists: Unrealistic optimism, relative realism and predictions of behavior, *British Journal of Psychology* 89: 681-696.

SAGBERG, F. FOSSER, S. SAETERMO, I. (1997), An investigation of behavioural adaptation to airbags and antilock brakes among taxi drivers, *Accident Analysis and Prevention*, vol 29(3): 293-302.

SAGBERG, F. (2000), Evaluation of the 16-years Age Limit for Practicing with Private Car: Accident Risk After the Driver's Test (en Norvégien), *TØI Report 498*.

SALMINEN, S. GYEKYE, A. S. (2007), Organizational demography: Causal attributions for industrial accidents, *Advances in Psychology Research 54: 189-204.*

SALTER, D. *et a*l. (1993), Risk on the roads, perception of risk and competition, *Traffic Engineering and Control*, vol 34(15): 236-241.

SCHLINGER, M.J. (1976), The Role of Mass Communications in Promoting Public Health, *Advances in Consumer Research*, Vol. 3: 302-305.

SCHWING, R. (1989), Exposure controlled highway fatality rates, temporal patterns compared to some explanatory variables. *Alcohol, Drugs and Driving*, vol 5: 275-285.

SINA, I. D. (2013), Insécurité et incivilités sur les voies publiques à Cotonou : éléments pour une socio-anthropologie de l'(in)tolérance sur la route, thèse de doctorat unique : Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines d'Abomey-Calavi (Bénin), 318p.

SLOOTMANS, F. DUPONT, E. SILVERANS, P. (2011), Risques pour les jeunes conducteurs dans la circulation. Analyse des facteurs de risque pour les conducteurs de 18 à 24 ans sur la base d'une enquête concernant leur implication dans les accidents, Centre de connaissance sécurité routière, Institut Belge pour la Sécurité Routière.

SLOVIC, P. FISCHHOFF, B. LICHTENSTEIN, S. (1981), Perceived risk: Psychological factors and social implications. Proceedings of the Royal Society of London, A376, 17-34.

STAKE, R.E. (1994), « Case Studies », dans N.K. Denzin et Y.S. Lincoln (eds), *Handbook of Qualitative Research,* Thousand Oaks, Sage, p. 236-247.

STEIN, S. (1989), Risk factors of sober and drunk drivers by time of day, *Alcohol, Drugs and Driving*, vol 5: 217-227.

STRANDBERG, L. (1991), Crash avoidance capability of 50 drivers in different cars on ice*, Proceedings of the 13th International Technical Conference on Experimental Safety Vehicles*, Paris.

SVENSON, O. FISCHHOFF, B. MACGREGOR, D. (1985), Perceived driving safety andseatbelt usage, *Accident Analysis and Prevention*, 17, 119-133.

SWEEDLER, B.M. (1995), The worldwide decline in drinking and driving, Alcohol Drugs, and Traffic Safety, 13-18 août 1995, *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, vol 1: 493-497,.

THÉVENOT, L. (1994), « Le régime de familiarité. Des choses en personne », *Genèses*17: 72-101.

THÉVENOT, L. (2006), L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement, Paris : Éd. La découverte, coll. Textes à l'appui.

TILMAN, F. (2007), L'analyse institutionnelle, Le Grain, Atelier de pédagogie sociale. www.legrainasbl.org

TORRES, S. GAUTHIER, P. (2006), Mésusages de l'automobile chez les conducteurs vieillissants, Rapport final : Predit 3, Groupes « connaissances sur la sécurité ».

TOURE, E. H. (2010), Réflexion épistémologique sur l'usage des *focus groups* : fondements scientifiques et problèmes de scientificité, *Recherches qualitatives, 29*(1) : 5-27.

TREMBLAY, M.-A. (1968), Initiation à la recherche dans les sciences humaines. Montréal: McGraw-Hill, Éditeurs.

TWISK, D.A.M. (1994), *Young Driver Accidents in Europe : Characteristic Young Driver Accidents in the Member States of the EU*, SWOV Report R-94-18, Institute for Road Safety Research (SWOV), Leidschendam, Pays-Bas.

VAN ELSLANDE, P. ALBERTON, L. (1997), Scénarios-types de production de « l'erreur humaine » dans l'accident de la route. Problématique et analyse qualitative, Arcueil: INRETS, rapport *INRETS 218*.

VERRE, J. (1997), Formation des usagers de la route et des conducteurs, Rapport au Ministre de l'équipement Rapports officiels, Paris, Documentation française.

VIAL, M. (1997), L'auto-évaluation, entre auto-contrôle et auto-questionnement, *Les Cahiers de l'année 1997*, Université de Provence, Département des Sciences de l'éducation, *12 :* 143-203.

VINCENT, S. (2008), Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, Des pratiques en émergence ? Thèse pour le Doctorat de Sociologie, Université Descartes Paris V.

VIOLANTI, J. MARSHALL, J. (1996), Cellular phones and traffic accidents, an epidemiological approach. *Accident Analysis and Prevention*, vol 28(2): *265*-270.

WARD, N. (2009), Traffic safety culture introduction. In *Proceeding of the National Rural Summit on Traffic Safety Culture 2009: 5-8;* www.aaafoundation.org/.../2009TrafficSafetyCultureSummitProceeding.pdf

WEINSTEIN, N. D. (1980), Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*, 39, 806-820

WEINSTEIN, N. D. (1982), Unrealistic optimism about susceptibility to health problems. *Journal of Behavioral Medicine* 5: 441-460.

WITTGENSTEIN, L. (2006), De la certitude (trad. D. Moyal-Sharrock), Paris: Gallimard.

WOODS, P. (1992), Symbolic interactionism : theory and method, In Le COMPTE, M. D. MILLROY, W. L. PREISSLE, J. (Éds), The handbook of qualitative research (pp. 337-404). New York : Academic Press.

ZAIDEL, D. M. (1992), « A modeling perspective on the culture of driving». *Accident Analysis and Prevention,* vol 24 (6): 585-597.

# Webographie

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_no_annex_fr.pdf?ua=1

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_french.pdf?ua=1

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_french.pdf?ua=1

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42927/1/9242591319.pdf?ua=1 (Rapport 2004)

http://www.who.int/roadsafety/publications/fr/

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_fr.pdf?ua=1 (rapport 2011)

http://www.cahiersdelasecurite.eu/sites/default/files/fichiers/ancienne_serie/CSi25.pdf#page=108

http://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/editions/inrets/Actes/Actes_INRETS_A86.pdf#page=16

http://www.cairn.info/revue-savoirs-2009-2-page-85.htm

http://questionsvives.revues.org/1250

www.aaafoundation.org/

http://fr.africatime.com/burkina_faso/articles/securite-routiere-dans-lespace-cedeao-une-grille-devaluation-du-plan-daction-2011-2020#sthash.uKGJ0Dbz.dpuf

# ANNEXES

**Annexe 1** : Outils de collectes de données

## Guide d'entretien pour les conducteurs et usagers de la route

Profil sociologique :

Nom et prénom

Age

Niveau d'instruction

Situation matrimoniale

Groupe socioculturel d'appartenance

Lieu de résidence

Formation principale

Profession

Nombre de mois, d'année d'exercice de la fonction (métier)

Lieu de travail.

Connaissance du métier

Possession d'un moyen de déplacement propre

Type de moyen de déplacement (moto, voiture)

Usage destiné à ce moyen de déplacement

Type de droit propriété sur le véhicule (location, don, achat, contrat bail) et les conditions de règles de la location, du bail (jour/semaine/mois/année)

Calendrier hebdomadaire de travail (jours de travail, de repos et autres)

Activités journalières (mouvements quotidiens)

Connaissance de la route

Possession du titre de transport : permis de conduire

lieu de formation ou d'apprentissage à la conduite

conditions d'obtention du permis de conduire

connaissance de la réglementation routière (code de la route, textes réglementaires nationaux)

connaissances des règles de communication routière (communication non verbale, signalisations routières, et autres à préciser)

types de relations avec les autres usagers de la route

normes pratiques de circulation routière (clignoter avec le pied ou la main par exemple)

rôles et attributions des acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière [DGTT (réglementation et système du permis de conduire), CNSR (répressions, sensibilisations et contrôle technique), auto-écoles et moniteurs]

Représentations et perceptions de l'insécurité routière

connaissance de la notion d'insécurité routière (définitions ou explications, éléments constitutifs, etc)

facteurs d'insécurité routière

les acteurs produisant l'insécurité routière (niveau de responsabilisation des acteurs dans la production de l'insécurité routière) et les logiques.

responsabilités des autorités en charge de la sécurité routière

description des pratiques causant l'insécurité routière développées par les chaque usager

définition de l'accident de la route

causes des accidents de la route (perception de la vitesse, l'alcool, hypovigilance)

condition de survenue des accidents de la route

actions de lutte contre l'insécurité routière

Police – administration- usagers de la route

perception du rôle de la police sur les routes

rapports avec la police (pratiques policières).

Relations police : Etat-administration-autres usagers de la route

relations avec les autorités politico-administratives

relations avec les agents en charge de la gestion de la sécurité routière

## Guide d'entretien pour les acteurs en charge de la sécurité routière

Profil sociologique :

Nom et prénom

Poste

Appartenance religieuse

Connaissance de la route

Possession du titre de transport : permis de conduire

lieu de formation ou d'apprentissage à la conduite

conditions d'obtention du permis de conduire

connaissance de la réglementation routière (code de la route, textes réglementaires nationaux)

connaissances des règles de communication routière (communication non verbale, signalisations routières, et autres à préciser)

types de relations avec les autres usagers de la route

normes pratiques de circulation routière observées (clignoter avec le pied ou la main par exemple)

rôles et attributions des autres acteurs en charge de la gestion de la sécurité routière [DGTT (réglementation et système du permis de conduire), CNSR (répressions, sensibilisations et contrôle technique), auto-écoles et moniteurs]

Représentations et perceptions de l'insécurité routière

connaissance de la notion d'insécurité routière (définitions ou explications, éléments constitutifs, etc)

facteurs d'insécurité routière

les acteurs produisant l'insécurité routière (niveau de responsabilisation des acteurs dans la production de l'insécurité routière) et les logiques.

responsabilités des autorités en charge de la sécurité routière

description des pratiques causant l'insécurité routière développées par les chaque usager

définition de l'accident de la route

causes des accidents de la route (perception de la vitesse, l'alcool, hypovigilance, etc.)

condition de survenue des accidents de la route

actions de lutte contre l'insécurité routière

Police – administration- usagers de la route

perception du rôle de la police sur les routes

rapports avec la police (pratiques policières).

Relations police : Etat-administration-autres usagers de la route

relations avec les autorités politico-administratives

relations avec les agents en charge de la gestion de la sécurité routière

types de contrôle routiers

cadres réglementaires disponibles

**Annexe 2** :

Tableau 11 : Evolution selon les horaires des accidents de la route en 2010

| Heure | Accidents | Blessés légers | Blessés graves | Tués |
|---|---|---|---|---|
| 0 | 57 | 19 | 32 | 11 |
| 1 | 50 | 21 | 13 | 14 |
| 2 | 51 | 24 | 16 | 10 |
| 3 | 36 | 32 | 10 | 5 |
| 4 | 46 | 29 | 13 | 13 |
| 5 | 47 | 18 | 16 | 8 |
| 6 | 87 | 48 | 60 | 17 |
| 7 | 117 | 87 | 14 | 17 |
| 8 | 240 | 13 | 90 | 26 |
| 9 | 245 | 13 | 82 | 35 |
| 10 | 287 | 10 | 13 | 37 |
| 11 | 281 | 10 | 10 | 42 |
| 12 | 286 | 12 | 12 | 31 |
| 13 | 269 | 13 | 95 | 33 |
| 14 | 283 | 12 | 14 | 40 |
| 15 | 266 | 11 | 10 | 38 |
| 16 | 317 | 15 | 11 | 46 |
| 17 | 380 | 20 | 16 | 50 |
| 18 | 301 | 14 | 11 | 43 |
| 19 | 294 | 10 | 10 | 53 |
| 20 | 333 | 14 | 17 | 69 |
| 21 | 222 | 85 | 10 | 62 |
| 22 | 161 | 85 | 72 | 27 |
| 23 | 147 | 64 | 72 | 33 |

**Annexe 3**

REPUBLIQUE DU BENIN

---

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

---

DIRECTION GENERALE
DES TRANSPORTS TERRESTRES

---

**ARRETE**
ANNEE 2005 N° 046 / MTPT/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER

PORTANT CONDITIONS D'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE LES VEHICULES AUTOMOBILES EN REPUBLIQUE DU BENIN

**LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS**

**Vu** la loi n°90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;

**Vu** la proclamation le 03 avril 2001 par la Cour Constitutionnelle des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 22 mars 2001 ;

**Vu** le Décret n°2005-052 du 04 février 2005 portant composition du Gouvernement de la République du Bénin ;

**Vu** le Décret n°2004-252 du 04 mai 2004 fixant la structure type des Ministères;

**Vu** le Décret n°2005-513 du 18 Août 2005 portant Attributions, Organisation et Fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports ;

**Vu** le Décret n°69-135/MTPTPT du 07 février 1969 portant création de la Direction des Transports Terrestres ;

**Vu** le Décret n°99-647 du 30 décembre 1999, portant réforme des conditions de délivrance des permis de conduire en République du Bénin ;

**Vu** la Convention A/P2/5/82 portant Réglementation des transports routiers inter-Etats de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) signée à Cotonou le 29 Mai 1982 ;

**Vu** l'Arrêté général n°6138/M du 24 juillet 1956 Réglementant l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique et les textes modificatifs subséquents ;



**Vu** l'Arrêté n°039/MTPT/DC/SG/DGTT du 11 mai 2004 portant attributions, organisation et fonctionnement de la Direction Générale des Transports Terrestres ;

**Vu** l'Arrêté n°047/MTPT/DC/SGM/CTT/DTT/SEDR du 18 août 2000 portant condition d'obtention du permis de conduire les véhicules automobiles en République du Bénin ;

**Vu** les Résultats du séminaire tenu à l'INFOSEC à Cotonou les 25 et 26 octobre 2004 sur l'évaluation du nouveau système d'examen de permis de conduire ;

**Vu** la nécessité de réglementer les conditions d'obtention du permis de conduire les véhicules automobiles en République du Bénin;

Et sur proposition du Directeur Général des Transports Terrestres.

## ARRETE :

### CHAPITRE I : DES OBLIGATIONS POUR L'OBTENTION D'UN PERMIS DE CONDUIRE

**Article 1 :** Nul ne peut conduire un véhicule pourvu d'un moteur s'il n'est titulaire d'un permis de conduire établi en son nom, délivré par le Ministre chargé des Transports et valable pour la catégorie à laquelle appartient ledit véhicule.

**Article 2 :** Pour prétendre à un permis de conduire en République du Bénin, il faut nécessairement subir un examen de permis de conduire à l'exception des cas d'échange de permis de conduire étrangers précisés à l'article 17 du présent Arrêté.

**Article 3 :** Le candidat à l'examen de permis de conduire doit être nécessairement présenté par un établissement d'enseignement de la conduite automobile "auto-école".

**Article 4 :** En république du Bénin, il existe dix (10) catégories de permis de conduire à savoir : A1, A2, A3, B, C, C1, D, DR, E, et F.

**Article 5 :** Les catégories, les âges minima et les caractéristiques des véhicules pour l'examen de permis de conduire se présentent comme suit :

| N° | CATEGORIES | AGE MINIMUM | CARACTERISTIQUES DU VEHICULE |
|---|---|---|---|
| 1 | A1 | 16 ans | Vélomoteurs, cyclomoteurs et autres véhicules pourvus d'un moteur thermique dont la cylindrée n'excède pas 75 $cm^3$. |
| 2 | A2 | 18 ans | Motocyclettes avec ou sans side-car, tricycles et quadricycles à moteur de plus de 75 $cm^3$ de cylindrée et n'excédant pas 400 $cm^3$ |
| 3 | A3 | 21 ans | Motocyclettes de plus de 400 $cm^3$ de cylindrée. |
| 4 | B | 18 ans | Véhicules de moins de 10 places assises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3.500 Kg. |
| 5 | C | 21 ans | Véhicules de transport de marchandises ou de matériels de poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3.500 Kg et n'excédant pas 18.000 Kg. |
| 6 | C1 | 21 ans | Véhicules isolés ou ensembles articulés affectés au transport de matériels ou de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) excède 18.000 Kg, engins lourd. |
| 7 | DR (TCR) | 21 ans | Véhicules de transport en commun restrictif (minicars) de dix huit (18) places au plus et de poids total autorisé en charge (PTAC) n'excédant pas 3,5 tonnes. |
| 8 | D | 21 ans | Véhicules de transport de personnes de plus de 18 places assises avec un PTAC > à 3,5 tonnes. |
| 9 | E | 18 ou 21 ans | Véhicules des catégories B, C et D attelés d'une remorque suivant les conditions ci-après : |
| | E (B) | 18 ans | ▪ Véhicules relevant de la catégorie B attelés d'une remorque dont le PTAC excède 750 Kg, lorsque le PTAC de la remorque est supérieur au poids à vide du véhicule tracteur ou lorsque le total des PTAC (véhicule tracteur plus remorque) est supérieur à 3,5 T. |
| | E (C) | 21 ans | ▪ Véhicules de la catégorie C attelés d'une remorque dont le PTAC excède 750 Kg |
| | E (D) | 21 ans | ▪ Véhicule de la catégorie D attelés d'une remorque dont le PTAC excède 750 Kg |
| 10 | F | 18 ans | Véhicules de la catégorie B ayant au plus 9 places assises ou destinés au transport de marchandises dont le PTAC n'excède pas 3,5 T spécialement aménagés pour les infirmes |

**Article 6 :** Nul ne peut passer l'examen de permis de conduire les véhicules automobiles des catégories C ou C1 s'il n'est titulaire du permis de conduire de la catégorie B depuis un (1) an au moins.

Nul ne peut passer l'examen de permis de conduire les véhicules automobiles de la catégorie D s'il n'est titulaire d'un permis de conduire de la catégorie C ou C1 depuis six (6) mois au moins.

**Article 7 :** Les permis de conduire les véhicules automobiles des catégories C, C1, D et D Restrictif doivent être renouvelés sur présentation d'un certificat médical délivré par un médecin agréé suivant les délais ci-après :

- Tous les 5 ans pour les conducteurs âgés de moins de 45 ans;
- Tous les 3 ans pour les conducteurs âgés de 45 à 55 ans;
- Tous les ans pour les conducteurs âgés de plus de 55 ans.

## CHAPITRE II : DU DOSSIER D'EXAMEN DE PERMIS DE CONDUIRE

**Article 8 :** Tout candidat à l'examen de permis de conduire doit fournir un dossier complet déposé dix (10) jours ouvrables avant l'examen et comportant les pièces suivantes :

- une (1) copie d'acte de naissance ;
- un (01) certificat médical délivré par un Médecin agréé ;
- une (1) attestation de résidence ;
- quatre (4) photos d'identité ;
- un (1) reçu de paiement des droits d'inscription dont le montant est fixé par Arrêté du Ministre chargé des transports ;
- une (1) quittance de droit d'examen délivrée par le Trésor;
- un (1) timbre fiscal;
- une (1) photocopie de la pièce d'identité du candidat;
- une (1) enveloppe grand format et une (1) enveloppe petit format.

**Article 9 :** Tout candidat titulaire d'une catégorie de permis de conduire et désireux d'obtenir une catégorie supérieure produira un dossier comportant outre les pièces citées à l'article 8, la carte de permis initialement détenue.

**Article 10** : Tout échec à une épreuve entraîne le renouvellement :

- de la quittance de droit d'examen délivrée par le Trésor;
- des droits d'inscription ;
- des deux enveloppes.

## CHAPITRE III : DE L'EXAMEN DE PERMIS DE CONDUIRE

**Article 11** : Les modalités pratiques du déroulement des épreuves théoriques et pratiques des examens de permis de conduire seront précisées par une Note de Service du Directeur chargé des Transports Terrestres.

**Article 12** : L'admission à l'épreuve théorique devient nulle si au terme de six (6) mois, le candidat n'a pu satisfaire à l'épreuve pratique. Il devra alors reprendre l'épreuve théorique.

**Article 13** : Toute désertion du centre le jour d'examen entraîne un ajournement de deux (2) sessions avec renouvellement des droits d'inscription et d'examen.

**Article 14** : Tous les titulaires du permis de conduire des catégories A2, A3, B, C, C1, D et DR peuvent par extension, solliciter le permis de conduire de la catégorie A1.

Les titulaires de permis de la catégorie A3 peuvent, par extension, solliciter le permis de la catégorie A2; ceux de la catégorie C1 peuvent par extension solliciter le permis de conduire de la catégorie C.

Les titulaires de la catégorie D peuvent par extension, solliciter le permis de la catégorie D Restrictif.

5

Tout candidat âgé d'au moins 21 ans peut prétendre au permis de conduire de la catégorie D restrictif et solliciter par extension le permis de la catégorie B.

**Article 15 :** Les résultats définitifs des examens de Permis de Conduire sont donnés par le Directeur Général des Transports Terrestres ou son représentant.

## CHAPITRE IV : DU PERMIS DE CONDUIRE INTERNATIONAL, DE LA RECONNAISSANCE ET DE L'ECHANGE DES PERMIS DE CONDUIRE ETRANGERS

**Article 16 :** Il est délivré au Bénin un Permis de Conduire International, matérialisé par un livret à trois volets. Sa durée de validité est de trois (3) ans pour la catégorie B. Pour les catégories C et D, la durée de validité devra se conformer aux dispositions de l'article 7 du présent arrêté.

**Article 17 :** Tout permis de conduire les véhicules automobiles respectant les dispositions de la Convention de VIENNE sur la signalisation et la circulation routière peut être changé en permis national béninois s'il est prouvé, par un certificat d'authenticité du pays de délivrance, que le postulant a subi les examens de façon réglementaire.

Toutefois, ce dernier dispose d'un délai de six (6) mois à compter de la date d'entrée au Bénin pour échanger son permis de conduire étranger en un permis de conduire national, au cas où il ne disposerait pas d'un permis de conduire international dont le délai de validité couvre la période de son séjour en République du Bénin.

**Article 18 :** Le présent Arrêté qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera publié partout où besoin sera.

**Article 19 :** Le Directeur Général des Transports Terrestres est chargé de l'application du présent Arrêté qui prend effet pour compter de sa date de signature.

Fait à Cotonou, le 19 AOUT 2005

*Le Ministre des Travaux Publics*
*et des Transports*

**Christiane TABELE OMICHESSAN**

**Ampliations**

| | | | |
|---|---|---|---|
| PR | 02 | AN | 02 |
| CS | 01 | CC | 01 |
| SGG | 01 | CES | 01 |
| MTPT | 02 | DC | 02 |
| DGTT | 15 | Autres Structures du MTPT | 20 |
| Autres Ministères | 20 | JORB | 01 |
| Chronos | 01 | Classeur | 01 |
| Archives | 01 | Examinateurs | 30 |
| Auto-écoles | 100 | | |

7

REPUBLIQUE DU BENIN
FRATERNITÉ-JUSTICE-TRAVAIL

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

2 R

**DECRET N° 2011-713 DU 21 OCTOBRE 2011**

portant conditions de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin.

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,**
**CHEF DE L'ETAT,**
**CHEF DU GOUVERNEMENT,**

**Vu** la loi n°90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;

**Vu** la proclamation le 29 mars 2011 par la Cour Constitutionnelle des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 13 mars 2011 ;

**Vu** le décret n° 2011-500 du 11 juillet 2011 portant composition du Gouvernement ;

**Vu** le décret n°2006-268 du 14 juin 2006 fixant la structure-type des Ministères et le décret n°2011-553 du 24 août 2011 qui l'a modifié ;

**Vu** le décret n°2007-444 du 02 octobre 2007 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère Délégué auprès du Président de la République Chargé des Transports Terrestres, des Transports Aériens et des Travaux Publics;

**Vu** le décret n°2009-052 du 02 mars 2009 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère Délégué auprès du Président de la République Chargé de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes et Infrastructures Portuaires;

**Vu** le décret n°2007-494 du 02 novembre 2007 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère Chargé de la Défense Nationale;

**Vu** le décret n°2007-465 du 16 octobre 2007 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité Publique;

**Vu** le décret n°2008-111 du 12 mars 2008 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère de l'Economie et des Finances;

**Vu** Vu le Règlement n°14/2005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA);

**Vu** la Résolution C/RES du 5 mai 1990 relative à la charge maximale à l'essieu ;

**Sur** proposition conjointe du Ministre d'Etat Chargé de la Défense Nationale, du Ministre des Travaux Publics et des Transports, du Ministre Délégué auprès du Président de la République Chargé de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes et Infrastructures Portuaires, du Ministre de l'Intérieur, de la Sécurité Publique et des Cultes et du Ministre de l'Economie et des Finances ;

**Le** Conseil des Ministres entendu en sa séance du 31 août 2011.

## DECRETE:

**Article 1er : Objet**

Le présent décret a pour objet de déterminer les conditions de circulation des véhicules de transport de marchandises et/ou de personnes sur les routes ainsi que les mesures visant à la protection du patrimoine routier.

**Article 2 : Vérification des charges**

Tous les véhicules de transport de marchandises et de personnes dont le poids total autorisé en charge excèdent 3,5 tonnes, utilisant le réseau routier national, sont astreints à la vérification des charges aux postes de pesage fixes ou mobiles installés sur les axes routiers.

**Article 3 : Droit de passage**

Le passage sur les pèse-essieux fixes installés sur le réseau routier pour la vérification des charges est assujetti au paiement de droit de pesage dont le montant est fixé par arrêté conjoint des Ministres chargés des Travaux Publics et des Transports Terrestres, de la Défense, de l'Intérieur, de la Sécurité et des Finances.

**Article 4 : Poids et charges totales limites**

Les charges à l'essieu et le poids total autorisé en charge (PTAC) des véhicules autorisés à circuler sur le réseau routier national ne doivent pas dépasser les limites ci-après :

| CATEGORIES DE VEHICULES | PTAC |
|---|---|
| Véhicules à moteur isolé à 2 essieux | 18 tonnes |
| Véhicules à moteur isolé à 3 essieux dont 1 tandem | 26 tonnes |
| Véhicules à moteur isolé à 4 essieux et plus | 31 tonnes |
| Remorque à 2 essieux | 18 tonnes |
| Remorque à 3 essieux dont 1 tandem | 26 tonnes |
| Véhicules articulés à 3 essieux simples | 30 tonnes |
| Véhicules articulés à 4 essieux | 38 tonnes |
| Véhicules articulés à 5 essieux avec 1 tridem | 43 tonnes |
| Véhicules articulés à 5 essieux avec 2 tandems | 46 tonnes |
| Véhicules articulés à 5 essieux Containers en transport combiné | 46 tonnes |
| Véhicules articulés à 6 essieux et plus | 51 tonnes |
| Véhicules articulés à 6 essieux Containers en transport combiné | 56 tonnes |
| Train routier et train double à 4 essieux simples | 38 tonnes |
| Train routier (porteur + remorque) et train double à 5 ou 6 essieux | 44 tonnes |
| Train routier (porteur + semi-remorque) à 6 essieux | 51 tonnes |
| Train routier (porteur + semi-remorque) à 7 essieux | 58 tonnes |
| Train articulé à 6 essieux HYDROCARBURES et plus | 59 tonnes |

L'essieu le plus chargé d'un véhicule automobile ou d'un ensemble articulé ne doit pas supporter une charge supérieure à 11,5 tonnes.

**Article 5 : Poids et charges limites à l'essieu**

La charge maximale autorisée à l'essieu des véhicules et ensemble de véhicules autorisés à circuler sur le réseau routier national ne doit pas dépasser les limites édictées à l'annexe du présent décret et présentant les silhouettes courantes de véhicules lourds.

**Article 6 : Gabarit**

Les caractéristiques géométriques des véhicules devront être conformes aux normes internationales rappelées ci-après :

Hauteur des chargements

La hauteur des véhicules poids lourds mesurées à partir de l'impact de la roue jusqu'à la cote du chargement ne doit pas excéder 4,00 mètres

Largeur des véhicules

La largeur totale mesurée des véhicules, toutes saillies comprises, dans une section transversale quelconque, ne doit pas dépasser 2,50 mètres

Longueur des véhicules

a) Véhicule isolé

La longueur d'un véhicule isolé toute saillie comprise ne doit pas dépasser 11 mètres

b) Véhicule articulé

La longueur totale d'un véhicule articulé (ensemble constitué par un véhicule tracteur et une semi-remorque) est limitée à 16 mètres.

La longueur totale d'un ensemble formé par un véhicule tracteur et sa remorque, toutes saillies comprises, ne doit pas excéder 18 mètres, sous réserve que celle du véhicule tracteur ou de la remorque, non compris le dispositif d'attelage de celle-ci, n'excède pas 11 mètres.

**Article 7 : Plaque**

Tout véhicule lourd circulant sur la voie publique au Bénin doit être équipé d'une plaque de dimension et d'une plaque de tare rivetées dites respectivement « plaques de dimension UEMOA » et « plaques de tare UEMOA

**Article 8 : Transports exceptionnels**

Les transports effectués par les véhicules ou ensembles articulés de charge ou de gabarit supérieurs à ceux fixés ci-dessus ainsi que les convois et transports militaires constituent des transports exceptionnels. Ils sont soumis à une autorisation exceptionnelle accordée par le Ministre en charge des Transports Terrestres.

**Article 9 : Dispositifs de Sécurité**

Tous les véhicules de transport visés dans le présent décret, circulant sur le réseau routier, doivent être munis des dispositifs de sécurité. Ceux effectuant les transports exceptionnels, doivent prendre les mesures complémentaires de sécurité telles que l'utilisation d'escorte, de gyrophare précisées dans le document d'autorisation qui leur a été délivré.

**Article 10: Constats des infractions**

En cas de non respect des charges et gabarits limites indiqués à l'article 4, les forces de sécurité publique ou les agents assermentés désignés par le Ministre chargé des Transports Terrestres ont qualité pour constater et réprimer la surcharge.

**Article 11: Procédures d'interpellation des contrevenants**

Les véhicules surpris en surcharge sans autorisation exceptionnelle de l'autorité compétente sont soumis aux pénalités fixées à l'article 12 ci-dessous et astreints à se conformer à la réglementation avant leur remise en circulation.

Le véhicule en infraction est immédiatement confié aux forces de sécurité publique qui délivrent une attestation séance tenante dont copie est remise à chacune des parties.

En cas de nécessité, l'unité des forces de sécurité publique rédige un procès verbal à adresser à l'autorité judiciaire.

**Article 12 : Pénalités et frais de réparation des dommages**

Les infractions aux présentes dispositions sont sanctionnées par les amendes ci-après avec délestage du véhicule:

a) **Cas d'excédent du Poids Total Roulant du véhicule avec une tolérance de 5% du poids total autorisé en charge**

b)

- Pour un transport national :
  - 1 à 10 tonnes 20.000 F CFA par tonne
  - Plus de 10 tonnes 40.000 F CFA par tonne à partir de la 11$^{ème}$ tonne
  - Pour un transport inter-Etats 60 000 FCFA par tonne de surcharge
  - Refus délibéré de passer sur le pont bascule 90.000 F CFA, indépendamment des autres mesures coercitives applicables.

c) **Cas de chargement hors gabarit non autorisé**
   - 100 000 F CFA, à la charge de l'exploitant du véhicule

d) **Cas de transformation non autorisée de gabarit**
   - 500 000 F CFA, à la charge du propriétaire du véhicule indépendamment des autres mesures coercitives applicables

e) **Cas d'excédent des charges limites à l'essieu**
   - 20 000 FCFA par tonne excédentaire à l'essieu présentale plus élevé entre tous les essieux du véhicule en cas de transport national

- 60 000 FCFA par tonne excédentaire à l'essieu présentant l'excédent le plus élevé entre tous les essieux du véhicule en cas de transport inter-Etats

**e) Cas de transport de produits dangereux**

10 000 F CFA par tonne de surcharge en plus des amendes visées ci-dessus à la charge de l'exploitant du véhicule en surcharge

**f) Dégradation des infrastructures**

Les atteintes diverses à la chaussée, à ses annexes et à ses équipements sont sanctionnées comme ci-après :

| | |
|---|---|
| Carburant, huiles ou graisses | - 20.000 F CFA d'amende par m2 (pas d'amende inférieure à 20.000F CFA) et paiement du montant du devis de remise en état |
| Dommage à un Ouvrage d'Art | - 50.000 F CFA d'amende par ouvrage (pas d'amende inférieure à 20.000 F CFA) et paiement du montant du devis de remise en état |
| Dégradations causées à la chaussée ou à l'accotement (genre poinçonnement ou grattage important, trace de roues) | - 20.000 F d'amende par m2 (pas d'amende inférieure à 20.000 F CFA) et paiement du montant du devis de remise en état. |
| Dommages aux bordures | - 10.000 F CFA d'amende par mètre linéaire (pas d'amende inférieure à 10.000 f CFA) et paiement du montant du devis de remise en état. |
| Baraquement dans l'emprise du domaine public le long des voies | - 40.000 F CFA d'amende et dégagement immédiat des obstacles à la charge du contrevenant |

Le paiement des pénalités et des frais de remise en état de la section endommagée ne libère pas le véhicule en infraction des obligations de délestage, de mise en conformité de charge et de gabarit limites autorisés. La garde et l'entretien des marchandises délestées sont à la charge de l'exploitant du véhicule.

**Article 13 : Destination des produits**

Les produits provenant de l'application des dispositions de l'article 12 du présent décret seront versés dans le compte du Fonds Routier contre reçu à présenter aux forces de sécurité publique avant la libération du véhicule en infraction.

Le retrait du véhicule peut en outre être subordonné au paiement des frais de fourrière conformément à la réglementation en vigueur.

**Article 14 : Dispositions diverses**

Les devis de remise en état sont établis soit par les services déconcentrés de la Direction Générale des Travaux Publics (DGTP) de la zone où a eu lieu l'infraction, soit par des structures compétentes pour le compte du contrevenant. Dans le deuxième cas, ces devis devront être approuvés par le chef des structures déconcentrées de la Direction Générale des Travaux Publics de la zone où l'infraction a été constatée.

**Article 15 : Dispositions finales**

Le Ministre d'Etat chargé de la Défense Nationale, le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Ministre Délégué auprès du Président de la République Chargé de l'Economie Maritime, des Transports Maritimes, et des Infrastructures Portuaires, le Ministre de l'Intérieur, de la Sécurité Publique et des Cultes et le Ministre de l'Economie et des Finances sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'application stricte du présent décret qui abroge toutes dispositions antérieures contraires et sera publié au Journal Officiel.

Fait à Cotonou, le 21 octobre 2011

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement,

**Dr Boni YAYI**

Le Premier Ministre Chargé de la Coordination de l'Action Gouvernementale, de l'Evaluation des Politiques Publiques, du Programme de Dénationalisation et du Dialogue Social,

**Pascal Irénée KOUPAKI**

Le Ministre d'Etat chargé
de la Défense Nationale,

**Issifou KOGUI N'DOURO**

Le Ministre de l'Economie
et des Finances,

**Alayi Adidjatou MATHYS**

Le Ministre Travaux Publics
et des Transports,

**Lambert KOTY**

6

Le Ministre de l'Intérieur, de la Sécurité Publique et des Cultes,

Le Ministre Délégué auprès du Président de la République Chargé de l'Economie Maritime des Transports Maritimes et des Infrastructures Portuaires,

**Benoît Assouan Comlan DEGLA**

**Babalola Jean-Michel Hervé ABIMBOLA**

AMPLIATIONS: PR 6 AN 4 CC 2 CS 2 HAAC 2 CES 2 HAC 2 HCJ 2 PM/CCAGEPPPDDS 4 MECDN 4 MTPT 4 MDCEMTMIP/PR 4 MEF 4 AUTRES MINISTERES 21 DGBM-DCF- DGTCP- DGID- DGDDI 5 BN-DAN-DLC 3 GCONB-DGCST-INSAE-IGE 4 BCP-CSN -IGAA 3 UAC-ENAM-FADESP 3 UNIPAR-FDSP 02 CNSS 2 JO 1.

7

KR-
REPUBLIQUE DU BENIN
**********
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
**********

DECRET N° 2000-671 DU 29 DECEMBRE 2000

Portant réglementation de l'importation, de la commercialisation et de la distribution des matériels et biens d'équipement d'occasion

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT,
CHEF DU GOUVERNEMENT

VU la loi n° 90-032 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;

VU la loi n° 90-005 du 15 mai 1990 fixant les conditions d'exercice des activités de commerce en République du Bénin ;

VU la loi n°98-030 du 12 février 1999 portant loi-cadre sur l'environnement en République du Bénin ;

VU la proclamation le 1er avril 1996 par la Cour constitutionnelle, des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 18 mars 1996 ;

VU le décret n° 99-309 du 22 juin 1999 portant composition du gouvernement ;

VU le décret n° 96-402 du 18 septembre 1996, fixant les structures de la Présidence de la République et des ministères ;

VU le décret n° 97-194 du 24 avril 1997, portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme ;

VU le décret n° 96-617 du 31 décembre 1996, portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports ;

VU le décret n° 98-427 du 25 septembre 1998 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme ;

VU le décret n° 2000-164 du 29 mars 2000 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère de la Santé Publique ;

VU le décret n° 99-514 du 2 novembre 1999 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Finances et de l'Economie ;

VU le décret n° 88-336 du 29 août 1988 portant organisation et réglementation du Commerce des véhicules automobiles en république du Bénin ;

VU le décret n°91-13 du 24 janvier 1991 portant réglementation de l'importation des produits de nature dangereuse pour la santé humaine et la sécurité de l'Etat ;

VU le décret n ° 90-273 du 28 septembre 1990 fixant les conditions d'obtention, de validité et d'utilisation de la carte professionnelle de commerçant ;

VU le décret n° 93-313 du 29 décembre 1993 définissant la profession d'importateur en République du Bénin ;

Sur proposition conjointe du Ministre du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme, du Ministre des Travaux Publics, et des Transports, du Ministre de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme, du Ministre des Finances et de l'Economie et du Ministre de la Santé Publique ;

Le Conseil des ministres entendu en sa séance du 15 mars 2000 ;

DECRETE

CHAPITRE PREMIER : DU CHAMP D'APPLICATION

Article 1er : Le commerce des matériels et biens d'équipement d'occasion en République du Bénin est réglementé par les dispositions du présent décret.

Article 2 : Sont concernés par les dispositions du présent décret, les véhicules, accessoires, parties et pièces détachées, machines et appareils, équipements électroniques et sanitaires, mobilier, matériaux de construction ayant perdu leur qualité d'état neuf.

Article 3 : L'importation du mobilier et des matériaux de construction est subordonnée aux conditions spécifiques ci-après :

- L'importation du mobilier d'occasion en vue de la vente est interdite en République du Bénin. Toutefois, celle destinée à l'usage est subordonnée à une autorisation préalable du Ministre chargé du Commerce.
- L'importation de matériaux de construction est libre.

.../...

Article 4 : L'importation en République du Bénin des appareils frigorifiques d'occasion et autres matériels similaires utilisant des gaz contenant des chlorofluorocarbures (CFC) et autres substances appauvrissant la couche d'ozone (SAO) est interdite.

## CHAPITRE II : DES CONDITIONS D'EXERCICE DU COMMERCE DES MATERIELS ET BIENS D'EQUIPEMENT D'OCCASION

Article 5 : L'importation à but lucratif des matériels et biens d'équipement d'occasion en République du Bénin est ouverte à toute personne morale titulaire de la Carte d'Importateur et remplissant les conditions d'exercice des activités de commerce en République du Bénin.

Article 6 : L'achat local en vue de la revente de matériels et biens d'équipement d'occasion peut être effectué par toute personne physique ou morale titulaire de la carte Professionnelle de Commerçant.

Selon la nature des matériels et biens d'équipement d'occasion, cette personne doit disposer d'un magasin ou d'un hall d'exposition et d'un atelier de réparation ou d'un garage immatriculé à la Direction des Transports Terrestres, ou d'un contrat de prestation de services avec les structures techniques compétentes.

Article 7 : Une visite des lieux et des installations prévue à l'article 6 sera effectuée par les services compétents du Ministère chargé du Commerce avant la délivrance de la Carte d'importateur ou de la Carte Professionnelle de Commerçant.

Article 8 : L'importation à but non lucratif des matériels et biens d'équipement d'occasion n'est pas soumise aux dispositions des articles 5 et 6 du présent Décret, mais elle est subordonnée à une autorisation préalable du Ministre chargé du Commerce.

Toutes les formalités liées à l'acquisition, au transport, au dédouanement et à la mise en consommation desdits biens ne doivent être effectuées qu'au nom du bénéficiaire de cette autorisation.

Article 9 : La vente des matériels et biens d'équipement d'occasion dans les lieux autres que les magasins et halls d'exposition prévus à l'article 6 est strictement interdite.

## CHAPITRE III : DU REGIME ET DU CONTRÔLE DES MATERIELS ET BIENS D'EQUIPEMENT D'OCCASION

Article 10 : Ne peuvent être importés en République du Bénin que des matériels et biens d'équipement d'occasion en bon état technique et physique répondant à des normes préalablement établies et définies par arrêté conjoint du Ministre techniquement compétent dans le domaine concerné et du Ministre chargé du Commerce.

Article 11 : Tout véhicule automobile d'occasion ne peut être importé en République du Bénin que si sa durée d'utilisation n'excède pas dix (10) ans pour les véhicules de tourisme et treize (13) ans pour les véhicules utilitaires.

.../...

Il devra, préalablement à son immatriculation, être soumis au contrôle physique et technique des services compétents du Ministère chargé des transports.

Article 12 : l'attestation de bon état physique et technique délivrée par les services compétents du Ministère chargé des transports et la fiche technique délivrée par les services compétents du pays exportateur sont exigibles par l'acheteur au même titre que le contrat de cession ou la facture d'achat.

Article 13 : Dès sa mise en circulation, tout véhicule d'occasion sera soumis au contrôle de conformité avec les normes anti-pollution par les services compétents du Ministère chargé de l'Environnement.

Article 14 : Les opérations d'immatriculation des véhicules automobiles d'occasion dans l'une des séries béninoises sont soumises à la présentation entre autres pièces :

- de l'attestation de bon état physique et technique et de la fiche technique visées à l'article 12 ci-dessus ;
- du contrat de cession ou de la facture de cession précisant les références de sa Carte Professionnelle de Commerçant ou de la carte d'importateur et le numéro de son garage attribué par la Direction des Transports Terrestres ou de l'autorisation préalable du Ministre chargé du Commerce visée à l'article 8 pour les véhicules importés à but non lucratif ;
- du visa du contrôle des services compétents de la police Nationale pour les véhicules d'occasion n'ayant pas transité par le Port de Cotonou

Article 15 : Les pneus usagés d'occasion ne peuvent être importés en République du Bénin que si leur taux d'usure n'excède pas 50%.

Article 16 : La distribution et la vente locale des matériels et biens d'équipement d'occasion doivent faire l'objet d'une garantie et d'un service après vente. La durée de la garantie ne peut être inférieure à un mois.

## CHAPITRE IV : DISPOSITIONS PENALES DIVERSES

Article 17 : Les infractions aux dispositions du présent Décret sont punies conformément aux sanctions prévues par l'article 37 de la loi N° 90-005 du 15 mai 1990 fixant les conditions d'exercice des activités de commerce en République du Bénin.

Article 18 : Nonobstant les sanctions prévues à l'article 17, les matériels importés en infraction des dispositions du présent décret sont saisis et détruits ou éliminés aux frais du contrevenant.

Article 19 : En cas de récidive, les peines sont portées au double. Le contrevenant peut, en outre, encourir suivant la gravité des infractions, une interdiction temporaire ou définitive d'exercer le commerce des matériels et biens d'équipement d'occasion en République du Bénin.

Article 20 : L'obtention par tout opérateur économique Agréé au Commerce de véhicules Automobiles d'occasion d'un numéro attribué par la Direction des Transports Terrestres pour la circulation en immatriculation provisoire "W" des véhicules en essai et en dépannage est subordonnée à la présentation, entre autres, de la Carte Professionnelle de Commerçant ou de la Carte d'importateur donnant accès à ce commerce.

Article 21 : Les opérateurs économiques exerçant en République du Bénin le commerce de matériels et biens

d'équipement d'occasion disposent à la date d'entrée en vigueur du présent Décret, d'un délai de quatre-vingt dix (90) jours pour se conformer aux présentes prescriptions.

Article 22 : Des arrêtés interministériels préciseront les modalités d'application de ce décret.

Article 23 : Sont et demeurent abrogées toutes les dispositions antérieures contraires à celles du présent Décret, notamment l'article 12 du Décret N° 88-336 du 29 Août 1988 portant Organisation et Réglementation du Commerce de Véhicules Automobiles en République du Bénin.

Article 24 : Le Ministre du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme, le Ministre des Travaux Publics et des Transports, le Ministre des Finances et de L'Economie, le Ministre de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme et le Ministre de la Santé Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent Décret qui prend effet pour

compter de la date de sa signature et qui sera publié au Journal Officiel de la République du Bénin.

Fait à Cotonou, le 29 décembre 2000

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement

Mathieu KEREKOU

Le Ministre d'Etat, chargé de la Coordination,
de l'Action gouvernementale, du Plan, du Développement
et de la promotion de l'emploi

Bruno AMOÜSSOU

Le Ministre du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme

Sévérin ADJOVI

Le Ministre de l'Environnement, de l'Habitat et de l'Urbanisme

Luc-Marie Constant GNACADJA

Le Ministre des Finances et de l'Economie

Aboudoulaye BIO-TCHANE

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports

Joseph Sourou. ATTIN

Le Ministre de la Santé Publique

Marima D'ALMEIDA MASSOUGBODJI

Ampliations : PR 6 AN 4 CS 2 CC 2 CES 2 HAAC 2 MECCAG 4 PDPE 4 MCAT 4 MFE 4 MSP 4 MTPT 4 MEHU 4 Autres Ministères 14 SGG 4 DGBM-DCF-DGTCP-DGID-DGDDI 5 BN-DAN-DLC 3 GCOMB-DCCT-INSAE 3 BCF-CSM-IGAA 3 UNB-ENA-FASJEP 3 JO 1

6

REPUBLIQUE DU BENIN

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE

MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE ET DE L'ADMINISTRATION TERRITORIALE

CABINET

# ARRETE INTERMINISTERIEL

**ANNEE 2000**

**N° 024/MTPT/DC/MDN/MISAT PORTANT INSTITUTION DU BULLETIN D'ANALYSE DES ACCIDENTS CONSTATES (BAAC) EN REPUBLIQUE DU BENIN.-**

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

LE MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE ET DE L'ADMINISTRATION TERRITORIALE

VU la loi n° 90-032 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;

VU la proclamation le 1er avril 1996 par la Cour Constitutionnelle des résultats définitifs de l'Election Présidentielle du 18 mars 1996 ;

VU le décret n° 99-309 du 22 juin 1999 portant composition du Gouvernement ;

VU le décret n° 96-402 du 18 septembre 1996 fixant les structures de la Présidence de la République et des Ministères ;

VU le décret n° 96-617 du 31 décembre 1996 portant Attributions, Organisation et Fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports ;

VU le décret n° 97-143 du 25 mars 1997 portant Attributions, Organisation et Fonctionnement du Ministère de la Défense Nationale ;

VU le décret n° 97-176 du 21 avril 1997 portant Attributions, Organisation et Fonctionnement du Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité et de l'Administration Territoriale ;

VU la nécessité d'une banque de données sur les accidents de la circulation et les conclusions des réunions interministérielles du 23 septembre et du 23 décembre 1999 ;

A R R E T E N T

**Article Premier** : Il est institué en République du Bénin un Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés (BAAC).

Le Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés (BAAC) est un recueil des informations entrant dans la constitution de la Banque de données sur les accidents enregistrés sur tout le réseau routier national.

**Article 2** : La Gendarmerie et la Police sont chargées, pour chaque accident sur la voie publique, dès lors qu'il est constaté ou reconstitué, de remplir un Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés et ce, indépendamment des procédures traditionnelles auxquelles il n'est apporté aucune modification.

**Article 3** : Le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) est chargé dans ce cadre de :
- Définir le contenu du BAAC ;
- Fournir les imprimés y relatifs à toutes les unités de la Gendarmerie et de la Police ;
- Centraliser les données découlant des accidents constatés.

**Article 4** : Le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) est le destinataire de tous les Bulletins d'Analyse des Accidents Constatés.

**Article 5** : La périodicité d'acheminement des Bulletins d'Analyse des Accidents Constatés est de un (01) mois. Ce délai pouvant être réduit en cas de besoin.

La procédure d'acheminement est définie par le Centre National de Sécurité Routière en collaboration avec la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale et la Direction Générale de la Police Nationale.

**Article 6** : Le Centre National de Sécurité Routière, la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale et la Direction Générale de la Police Nationale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent Arrêté qui prend effet à partir de la date de sa signature et qui sera publié au Journal Officiel de la République du Bénin.

COTONOU, LE 20 MARS 2000

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

Joseph Gourou ATTIN.-

LE MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE,

Pierre O S H O.-

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE ET DE L'ADMINISTRATION TERRITORIALE,

Daniel T A W E M A.-

AMPLIATIONS :

| | | | |
|---|---|---|---|
| - PR (ATCR) | - MTPT | - CNSR | - CHRONOS |
| - JORB | - MDN | - DGGN | - ARCHIVES. |
| - SGG | - MISAT | - DGPN | |

REPUBLIQUE DU BENIN
DEPARTEMENT DE L'ATLANTIQUE
COMMUNE D'ABOMEY-CALAVI
N° 21/ 077 /C-AC/DC/SG /SAC

**Arrêté Communal**
Portant Règlementation de la circulation et Préservation du patrimoine routier sur les voies Inter

Etat Godomey –GLO DJIGBE
Et Godomey Pahou

**Le Maire de la Commune d'Abomey-Calavi,**

Vu : la loi n°90-032 du 11 décembre 1990, portant constitution de la République du Bénin ;

Vu : la proclamation le 29 mars 2011 par la Cour Constitutionnelle des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 13 mars 2011 ;

Vu : la loi n°97-029 du 15 janvier 1999, portant organisation des Communes en République du Bénin ;

Vu : la loi n°98-007 du 15 janvier 1999, portant régime financier des Communes en République du Bénin ;

Vu : le décret n°2001-412 du 15 octobre 2001, portant statut du secrétaire général de mairie ;

Vu : le décret N°2011-713 du 21 octobre 2011, portant conditions de circulation des véhicules, de transport et préservation du patrimoine routier en République du Bénin ;

Vu : l'arrêté Préfectoral n°2/0230/DEP-ATL-LITT/SG/STCCD/D$_3$ du 05 septembre 2008, portant constatation des résultats de l'élection du maire et de ses adjoints dans la commune d'Abomey-Calavi ;

Considérant : les nombreux accidents enregistrés au quotidien sur les voies Godomey-GLO DJIGBE et Godomey-Pahou, engendrant de lourds dégâts aux ouvrages routiers réalisés à coût de plusieurs milliards,



**ARRETE :**

**Article 1** : La vitesse maximale autorisée sur les voies Godomey Carrefour (à partir de l'échangeur) – sortie GLO DJIGBE et Godomey Carrefour (à partir de l'échangeur) – sortie Pahou est strictement limitée à 60 km par heure pour tous les véhicules.

**Article 2:** Tout véhicule, qui aura créé de dégâts aux ouvrages routiers réalisés à coût de plusieurs milliards, du fait d'un accident occasionné sur ces voies, sera gardé par le commissariat ou la brigade territorialement compétent, jusqu'à ce que le propriétaire civilement responsable se rapproche de la direction des services techniques de la mairie d'Abomey Calavi, qui en liaison avec la direction départementale des travaux publics de l'Atlantique et du Littoral, veillera à la réparation totale des dommages causés aux ouvrages par l'accident avant sa libération.

**Article 3** : Le véhicule en infraction est immédiatement confié aux forces de sécurité publique, qui en cas de nécessité, rédige un procès verbal à adresser à l'autorité judiciaire.

**Article 4** : Les atteintes diverses à la chaussée, à ses annexes et à ses équipements sont sanctionnées comme ci après :

- Carburant, huiles ou graisses : 20000 FCFA d'amende par mètre carré (pas d'amende inférieure à 20000 FCFA) et paiement du montant du devis de remise en état, produit par le DST en liaison avec la direction départementale des travaux publics de l'Atlantique et du Littoral ;
- Dommage à un ouvrage d'Art : 50000 FCFA d'amende par mètre carré (pas d'amende inférieure à 50000 FCFA) et paiement du montant du devis de remise en état, produit par le DST en liaison avec la direction départementale des travaux publics de l'Atlantique et du Littoral ;



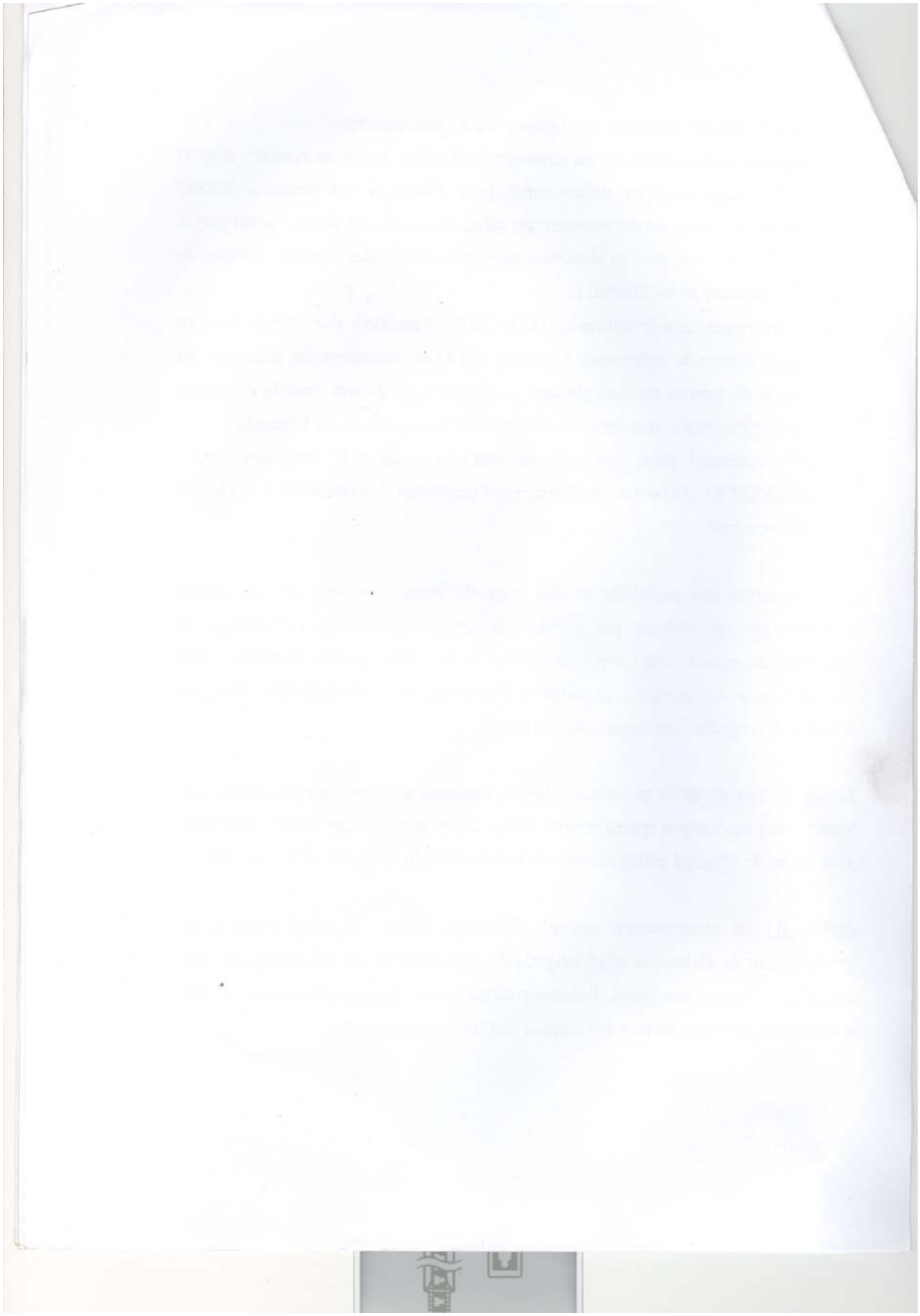
- Dégradations causées à la chaussée ou à l'accotement
- (genre poinçonnement ou grattage important, trace de roues) : 20000 FCFA d'amende par mètre carré (pas d'amende inférieure à 20000 FCFA) et paiement du montant du devis de remise en état, produit par le DST en liaison avec la direction départementale des travaux publics de l'Atlantique et du Littoral ;
- Dommages aux bordures : 10000 FCFA d'amende par mètre linéaire (pas d'amende inférieure à 10000 FCFA) et paiement du montant du devis de remise en état, produit par le DST en liaison avec la direction départementale des travaux publics de l'Atlantique et du Littoral ;
- Baraquement dans l'emprise du domaine public le long des voies : 40000FCFA d'amende et dégagement immédiat des obstacles à la charge du contrevenant.

Les paiements des pénalités et des frais de remise en état de la section endommagée ne libèrent pas le véhicule en infraction des obligations de délestage, de mise en conformité de charge et de gabarit limites autorisés ainsi que des frais de fourrière. La garde et l'entretien des marchandises délestées sont à la charge de l'exploitant du véhicule.

Article 5 : Les produits provenant des dispositions de l'article précédent, sont versés dans un compte spécialement ouvert à cet effet, contre reçu à présenter aux forces de sécurité publique avant la libération du véhicule en infraction.

Article 6 : Le commissaire central d'Abomey Calavi, le chef brigade de gendarmerie de Calavi, le chef brigade de gendarmerie de Godomey, le chef centre des sapeurs pompiers d'Abomey Calavi, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'application rigoureuse des présentes mesures.





**Article 7** : Le présent arrêté qui abroge toutes dispositions antérieures contraires prend effet pour compter de la date de sa signature et sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Fait à Abomey-Calavi, le ....08/07/.....2013




Patrice C. HOUNSOU GUÊDÊ.-

pliations :
- PDAL.....01
- PAM.....01
- DAM.....01
- DC.....01
- SG.....01
- SGA.....01
- Commissaire central..... 01
- CB Calavi..... 01
- Commissaire de Godomey.....01
- CB de Godomey.....01
- Chef centre sapeurs pompiers... 01
- Directeurs.....04
- Services déconcentrés.....10
- Chefs services.....15
- Autres communes.....08
- Chrono..... 01
- Archives.....02

REPUBLIQUE DU BENIN

---

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

---

MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE LA
SECURITE ET DE LA DECENTRAISATION

---

DIRECTION GENERALE
DES TRANSPORTS TERRESTRES

---

# ARRETE INTERMINISTERIEL

ANNEE 2006 N° 012 /MTPT/MISD/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER

PORTANT REGLEMENTATION DE L'EXPLOITATION DES MOTOS AFFECTEES AU TRANSPORT PUBLIC DE PASSAGERS (TAXIS-MOTOS)

**LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS**

**LE MINISTRE DE L'INTERIEUR, DE LA SECURITE ET DE LA DECENTRALISATION**

**Vu** la loi n°90-32 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;

**Vu** la proclamation le 03 avril 2001 par la Cour Constitutionnelle des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 22 mars 2001 ;

**Vu** le Décret n°2006-031 du 27 janvier 2006 portant composition du Gouvernement de la République du Bénin ;

**Vu** le Décret n°2004-252 du 04 mai 2004 fixant les structures type des Ministères ;

**Vu** le Décret n°2005-513 du 18 Août 2005 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports ;

**Vu** le Décret n°2004-394 du 13 juillet 2004 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité et de la Décentralisation ;

**Vu** le Décret n°69-135/MTPTPT du 07 février 1969 portant création de la Direction des Transports Terrestres ;

**Vu** le Décret n°99-647 du 30 décembre 1999, portant réforme des conditions de délivrance des permis de conduire en République du Bénin ;

**Vu** l'Arrêté n°039/MTPT/DC/SG/DGTT du 11 mai 2004 portant attributions, organisation et fonctionnement de la Direction Générale des Transports Terrestres ;

**Vu** les Résultats du séminaire tenu à l'INFOSEC à Cotonou les 25 et 26 octobre 2004 sur l'évaluation du nouveau système d'examen de permis de conduire ;

**Vu** la nécessité de réglementer l'exploitation des taxis-motos ;

Et sur proposition du Directeur Général des Transports Terrestres,

**ARRETENT:**

**Article 1 :** Le présent arrêté réglemente la circulation des vélomoteurs, des cyclomoteurs, des motocyclettes, des scooters, des tricycles et quadricycles à moteur, affectés au transport public de personnes.

**Article 2 :** Sont autorisés à effectuer le transport public de personnes, les engins motorisés sus-mentionnés à l'article 1er du présent Arrêté et dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 $cm^3$.

Article 3 : Pour effectuer le transport public de personnes, les engins motorisés doivent remplir les conditions suivantes :

- être munis de plaques minéralogiques de couleur orange ;
- être couverts par une police d'assurance responsabilité civile et personne transportée ;
- être peints en une couleur qui sera déterminée par la Mairie de la localité.

**Article 4 :** Les engins motorisés devront être munis obligatoirement des dispositifs suivants :

- deux rétroviseurs situés à gauche et à droite du guidon ;

- quatre feux clignotants dont deux (02) à l'avant et deux (02) à l'arrière ;
- deux pose-pieds ;
- un siège confortable ;
- un feu stop muni de catadioptre ;
- un avertisseur sonore (klaxon).

**Article 5** : Le conducteur de l'engin affecté au transport public de personnes doit remplir les conditions ci-après :

- être de nationalité béninoise ;
- avoir une carte nationale d'identité en cours de validité ;
- être autorisé par le Ministère chargé des Transports ;
- être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie d'engin piloté ;
- être enregistré à la Mairie de la localité d'exercice ;
- avoir une blouse numérotée. La couleur de la blouse sera déterminée par la Mairie de la localité.

**Article 6** : Tout conducteur de taxi-moto est présumé responsable de tout dommage matériel ou corporel causé à autrui au cours du trajet.

**Article 7** : Le transport mixte qui s'entend le transport simultané de personnes et de marchandises sur un même engin est formellement interdit.

**Article 8** : Hormis les tricycles et les quadricycles à moteur, les engins motorisés sus-mentionnés à l'article 1er **ne doivent transporter qu'un seul passager**.

**Article 9** : Le transport de passager dans la position dite " en amazone " ou devant le conducteur est interdit.

**Article 10** : Le port d'un casque homologué est obligatoire pour le conducteur et le passager. Ce dernier, pour des raisons d'hygiène, peut prévoir son propre casque.

**Article 11** : Le transport d'enfant de moins de cinq (05) ans sur un engin à deux (02) roues non équipé de corbeille et d'attaches appropriées est interdit.

**Article 12** : Pour des raisons de commodité, les taxis-motos sont interdits d'accès et de stationnement devant les aéroports, les hôtels de classe internationale et tous autres endroits déclarés tels par l'autorité compétente.

**Article 13** : Tout contrevenant aux dispositions des articles 9, 10, 11 et 12 du présent arrêté est passible du paiement d'une amende de dix mille francs (10.000 F) CFA.

**Article 14** : La zone d'exploitation des taxis-motos est limitée au périmètre urbain de leur ville d'attache. La Mairie de chaque localité pourra définir par arrêté municipal, la limite de la zone d'exploitation conformément à la réalité locale.

**Article 15** : Les tarifs de transport public urbain de passagers en taxi-moto sont fixés par la municipalité en collaboration avec les syndicats des conducteurs de taxi-moto et les services déconcentrés chargés des transports terrestres.

**Article 16** : L'entretien des engins motorisés autorisés dans le cadre du transport public de personnes doit tenir compte des normes de pollution prévues par la loi cadre sur l'environnement sous peine d'encourir les peines liées aux préjudices causés à l'environnement.

**Article 17** : La pollution sonore découlant des taxis-motos constitue une atteinte à l'intégrité physique du citoyen. Elle est réprimée par les structures compétentes de l'Etat conformément aux dispositions légales en vigueur.

**Article 18** : Les contrevenants aux dispositions du présent arrêté s'exposent, en cas de récidive, à des sanctions allant du paiement d'une amende de dix mille (10.000 F) CFA au retrait de l'autorisation, sans préjudice des sanctions pénales.

**Article 19** : Le présent Arrêté qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera publié partout où besoin sera.

**Article 20** : Le Directeur Général des Transports Terrestres et les Services de Sécurité Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent Arrêté qui prend effet pour compter de sa date de signature.

Fait à Cotonou, le ..07 .MARS . .. 2006

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

Christiane TABELE OMICHESSAN

Le Ministre de l'Intérieur,
de la Sécurité et de la Décentralisation

Séidou MAMA SIKA

| **Ampliations** | | | |
|---|---|---|---|
| PR | 02 | DGPN | 02 |
| SGG | 01 | AN | 01 |
| MTPT | 02 | CC | 01 |
| MISD | 02 | CS | 01 |
| Autres Ministères | 21 | CES | 01 |
| DGTT | 02 | JORB | 01 |
| DGGN | 02 | Tout syndicat Taxi-moto | 10 |

**Annexe 4 :**

Tableau 12: Extrait du dispositif réglementaire de la sécurisation routière au Bénin

| Arrêté CNSR | | | |
|---|---|---|---|
| | | | |
| Année | Numéro | Libellé | date |
| 1986 | 036/MET/DGM/CNSR | Portant création et gestion du centre d'inspection des véhicules automobiles de Cotonou | 20-oct-86 |
| 1986 | 037/MET/DGM/CNSR | Portant réglementation de la visite technique au centre d'inspection des véhicules automobiles de Cotonou | 20-oct-86 |
| 1986 | 044/MET/CNSR | Portant fixation des droits d'inspection au centre de vérification mécanique de véhicule automobile de Cotonou | 03-déc-86 |
| 1991 | 0015/MET/DC/CNSR/SPR | Portant création d'une commission technique spéciale de retrait des permis de conduire | 18-juin-91 |
| 2000 | 024/MTPT/DC/MDN/MISAT | Portant institution du Bulletin d'Analyse des Accidents Constatés (BAAC) en République du Bénin | 20-mars-00 |
| | | | |
| Décrets | | | |
| 1972 | 72-113 | Prescrivant le port obligatoire du casque pour les conducteurs et les passagers des engins à deux roues munis d'un moteur thermique | 27 avril 1972 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1987 | 87-443 | Portant approbation des statuts du Centre National de Sécurité Routière | 29-déc-87 |
| 2001 | 2001-110 | Fixant les normes de qualité de l'air en République du Bénin | 04-avr-01 |
| 2008 | 2008-194 | Portant modalité de perception et de répartition des pénalités relatives aux infractions à la réglementation routière par le Centre National de Sécurité Routière | 08-avr-08 |
| | | | |
| Arrêtés interministériels | | | |
| 2008 | 051/MDCTTP-PR/MECDN/MISP/DC/SG/CTTTA/DGTT/DERC | Portant réglementation de la circulation des véhicules gros porteurs et assimilés et des chargements et déchargements desdits véhicules aux heures de pointe dans la ville de Cotonou | 26-mai-08 |
| 2009 | 031/MDCTTTATP-PR/MDN/MISP/DC/SGM/CTJ/CTTTA/DGTT/DERC/SA | Portant réglementation des vitres teintés et des vitres opaques des véhicules automobiles en Républiques du Bénin | 25-mai-09 |
| | | | |

| DTT/DGTT | | | |
|---|---|---|---|
| Arrêtés ministériels | | | |
| 1983 | 014/MTC/DTT | Portant réglementation de l'examen de permis de conduire les véhicules automobiles | 16-avr-83 |
| 1985 | 0043/MET/DGM/DTT | Portant délégation de signature des cartes de permis de conduire aux directeurs Provinciaux de l'Equipement et des Transports | 19-déc-85 |
| 1987 | 018/MET/DTT | Portant agrément des moniteurs d'Auto-Ecole | 1er juin 1987 |
| 1992 | 026/MTPT/DTT/SEDR | Portant réglementation de l'examen de permis de conduire les véhicules automobiles | 14-juil-92 |
| 1993 | 014/MTPT/DC/DTT/SEDR | Portant réglementation des conditions d'ouverture et d'exploitation des Etablissements d'enseignement de la conduite automobile (Auto-Ecole) | 19-mai-93 |
| 1994 | 0031/MTPT/DC/DTT/SEDR | Portant approbation du programme national de l'Enseignement | 15-avr-94 |
| 1997 | 05/MTPT/DC/DTT/SEDR | Portant réglementant les examens de permis de conduire des mutilés et infirmes | 31-janv-97 |
| 2000 | 044/MTPT/DC/SG/CTT/DTT/SEDR | Portant réglementation des conditions d'ouverture et d'exploitation des Etablissements d'enseignement de la conduite automobile (Auto-Ecole) | 18 aout 2000 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2000 | 045/MTPT/DC/SGM/CTT/DTT/SEDR | Fixation des droits d'ouverture et d'exploitation des établissements d'enseignement de la conduite automobile (Auto-Ecoles) | 18 aout 2000 |
| 2000 | 047/MTPT/DC/SGM/CTT/DTT/SEDR | Portant conditions d'obtention du permis de conduire les véhicules automobiles en République du Bénin | 18 aout 2000 |
| 2000 | 048/MTPT/DC/SGM/CTT/DTT/SEDR | Portant Formation, agrément des moniteurs d'Auto-Ecoles | 18 aout 2000 |
| 2000 | 049/MTPT/DC/SGM/CTT/DTT/SEDR | Portant fixation des droits d'inscription aux examens de permis de conduire | 18 aout 2000 |
| 2000 | 050/MTPT/DC/SGM/CTT/DTT/SEDR | Portant conditions de rémunération des examinateurs de permis de conduire | 18 aout 2000 |
| 2005 | 044/MTPT/DC/SG/CTT/DTT/SPC/SER | Régissant la profession d'Examinateur du Permis de Conduire en République du Bénin | 19 aout 2005 |
| 2005 | 045//MTPT/DC/SG/CTTT/DGTT/SPC/SER | Portant réglementation des conditions de délivrance du permis de conduire international en République du Bénin | 19 aout 2005 |
| 2005 | 046/MTPT/DC/SG/CTT/DTT/SPC/SER | Portant conditions d'obtention du permis de conduire les véhicules automobiles en République du Bénin | 19 aout 2005 |
| 2005 | 047/MTPT/DC/SG/CTT/DTT/SPC/SER | fixant les droits d'obtention du permis de conduire international | 19 aout 2005 |
| 2007 | 058/MDCTTP-PR/DC/SG/CTTT/DGTT/DERC/DCF | Portant formation, agrément et suspension des moniteurs d'Auto-Ecoles | 26-oct-07 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | or/SER/SA | | |
| 2008 | 032/MDCTTP-PR/DC/SG/CTJ/CTTTA/DGTT/DERC/SER | Attributions, organisation et fonctionnement de la commission nationale du permis de conduire | 09-avr-08 |
| 2008 | 047/MDCTTP-PR/DC/SG/CTJ/CTTTA/DGTT/DERC/SER | Attributions, organisation et fonctionnement du comité de suivi des examens du permis de conduire en République du Bénin | 20-mai-08 |
| 2010 | 001/MDCTTTATP-PR/DC/SGM/CTTTA/DGTT/DERC/SER | Fixation des conditions de prestation de serment des examinateurs du permis de conduire des véhicules automobiles nouvellement nommés | 05-janv-10 |
| | | | |
| Arrêtés interministériels | | | |
| 2006 | 017/MTPT/MISD/MDN/DC/SG/CTTT/DGTT/SER | Portant réglementation de l'usage des téléphones mobiles dans la circulation | 20-mars-06 |
| 2006 | 015/MTPT/MISD/MDN/DC/SG/CTTT/DGTT/SER | Portant réglementation des teintes de vitres des véhicules automobiles en République du Bénin | 20-mars-06 |
| | | | |

| Année | Numéro | Libellé | Date |
|---|---|---|---|
| 1956 | 6138/M | Réglementation l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique et les textes modificatifs subséquents | 24-juil-56 |
| 1983 | 014/MTC/DTT | Réglementation de l’examen de permis de conduire les véhicules automobiles | 16-avr-83 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1985 | 0043/MET/DGM/DTT | délégation de signature des cartes de permis de conduire aux directeurs Provinciaux de l'Equipement et des Transports | 19-déc-85 |
| 1986 | 034/MET/DTT | Réglementation des conditions d'ouverture et d'exploitation des Etablissements d'enseignement de la conduite automobile (Auto-Ecole) | 20-oct-86 |
| 1987 | 016/MET/DTT | fixation du droit d'établissement ou de renouvellement de la licence d'exploitation des Etablissements d'enseignement de la conduite automobile (Auto-Ecole) | 1er juin 1987 |
| 1987 | 018/MET/DTT | Agrément des moniteurs d'Auto-Ecole | 1er juin 1987 |
| | | | |
| Arrêtés interministériels | | | |
| 1986 | 038/MET/MISPAT/DGR/DROA/DTT | Portant réglementation de la circulation sur les routes et protection des infrastructures routières en République Populaire du Bénin | 04-nov-86 |
| 1995 | 037/MTPT/MISAT/MEHU/DC | Portant réglementation de la circulation et du stationnement des gros porteurs et véhicules assimilés | 10-nov-95 |
| 2006 | 017/MTPT/MISD/MDN/DC/SG/CTTT/DGTT/SER | Portant réglementation de l'usage des téléphones mobiles dans la circulation | 20-mars-06 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2006 | 015/MTPT/MISD/MDN/DC/SG/CTTT/DGTT/SER | Portant réglementation des teintes de vitres des véhicules automobiles en République du Bénin | 20-mars-06 |
| 2006 | 018/MTPT/MISD/DC/SG/CTTT/DGTT/SER | Portant réglementation de la circulation et du stationnement des gros porteurs et véhicules assimilés et des chargements et déchargements desdits véhicules aux heures de pointes dans la ville de Cotonou | 20-mars-06 |
| 2006 | 016/MTPT/MISD/MDN/DC/SG/CTTT/DGTT/SER | Portant réglementation des véhicules automobiles pouvant faire usage de gyrophares en République du Bénin | 20-mars-06 |
| 2006 | 012/MTPT/MISD/MDN/DC/SG/CTTT/DGTT/SER | Portant réglementation de l'exploitation des motos affectées aux transports publics de passagers (Taxis-motos) | 07-mars-06 |
| 2008 | 051/MDCTTP-PR/MECDN/MISP/DC/SG/CTTTA/DGTT/DERC | Portant réglementation de la circulation des gros porteurs et véhicules assimilés et des chargements et déchargements desdits véhicules aux heures de pointes dans la ville de Cotonou et environs | 26-mai-08 |
| 2008 | 052/MDCTTP-PR/MEF/MISP/MECDN/DC/SG/CTJ/CTTTA/DGTT/DERC/SER/SA | portant immatriculation des véhicules à deux roues, des tricycles et quadricycles à moteur en République du Bénin | 10-juin-08 |
| 2009 | 031/MDCTTTAP- | Portant réglementation des vitres teintées et des vitres opaques des véhicules automobiles | 25-mai-09 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | PR/MDN/MISP/DC/SGM/CTJ/CTTTA/DGTT/DERC/SA | en République du Bénin | |
| | | | |
| Décrets | | | |
| 2005 | 2005-601 | Portant conditions de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin | 21-sept-05 |
| 2011 | 2011-713 | Portant conditions de circulation des véhicules de transport et de préservation du patrimoine routier en République du Bénin | 21-oct-11 |

Sources : réalisé à partir des données de terrain, 2012

# Table des matières

**Intitulé** **Pages**


**DEDICACE ..... 3**

**REMERCIEMENTS ..... 4**

**SIGLES, ACRONYMES ET ABREVIATIONS ..... 6**

**Table des illustrations..... 11**

**Résumé : ..... 12**

**Abstract..... 13**

**Introduction générale..... 14**

***Première Partie :..... 19***

***Construction théorique et méthodologique de l'étude de l'insécurité routière à Abomey-Calavi et Cotonou..... 19***

**Chapitre 1 : Les accidents de la route : un problème multifactoriel ..... 20**

**Introduction ..... 20**

1.1- Problématique .....20

1.1.1- Hypothèses de recherche.....27

Hypothèse générale.....27

Hypothèses spécifiques.....27

1.1.2- Objectifs de recherche.....27

Objectif général : .....27

Objectifs spécifiques : .....28

1.2- Justification du choix du sujet.....28

1.2.1- Raisons subjectives.....28

1.2.2- Raisons Objectives.....29

1.3- Revue critique de la littérature sur la question étudiée .....31

1.4- Cadre conceptuel.....36

1.4.1- Insécurité routière.....37

1.4.2- Comportements routiers.....40

1.4.3- Formation à la conduite automobile.....42

1.4.4- Représentations sociales .....43

1.5- Cadre théorique.....45

1.5.1. Approche globale « Système Homme Machine ».....46

1.5.2. L'approche clinique.....48

1.5.3. L'approche épidémiologique analytique .....49

1.5.4. Théorie de la perception des risques.....49

1.6- Modèle d'analyse.....52

**Conclusion..... 58**

**Chapitre 2 : Constructions méthodologiques..... 59**

**Introduction ..... 59**
2.1- Cadre de l'étude.....59
2.1.1- Localisation des communes étudiées.....59
2.1.2- Le cadre administratif des communes étudiées.....60
2.2- Justification du cadre de l'étude.....62
2.3- Nature de l'étude :.....68
2.3.1- Une recherche qualitative.....68
2.3.2- Quelques données quantitatives.....69
2.4.-Groupes cibles et échantillonnage.....70
2.4.1- Groupes cibles.....70
2.4.2- Echantillonnage.....71
2.4.3- Les variables de l'étude.....76
2.5 - Techniques et outils de collecte de données.....76
2.5.1- La recherche documentaire.....76
2.5.2- L'observation directe.....76
2.5.3- Des récits biographiques.....77
2.5.4- Les entretiens individuels et de Groupe (Focus group discussion).....78
2.5.5- L'Itération.....80
2.6- L'analyse et le traitement des données.....81
2.6.1- La triangulation.....81
2.6.2- Analyse de contenu et thématisation.....82
2.7- Durée de l'étude et contraintes de l'étude.....82
2.7.1- Durée de l'étude.....82
2.7.2- Contraintes liées l'étude.....82

**Conclusion..... 83**

***Deuxième partie :..... 84***

***Construction sociale des accidents de la circulation routière à Abomey-Calavi et Cotonou 84***

**Chapitre 3 : Accident de la route : un phénomène socialement construit à travers les divergences de logiques d'acteurs ..... 85**

**Introduction ..... 85**
3.1- Les usagers face à un destin préconstruit à travers les comportements de conduite dangereuse.....85
3.1.1- Le non-respect du couloir de circulation. .....86
3.1.2- La vitesse et l'insécurité routière .....93
3.1.2.1-L'excès de vitesse comme facteur d'insécurité routière.....93
3.1.2.2-Vitesse et accidents de la circulation routière. .....96
3.1.2.3- La vitesse : entre erreurs de perceptions et violation consciente du Code de la Route.....98
3.1.2.4- Excès de vitesse : résultat d'une perception biaisée du risque.....101
3.1.3- L'alcool et l'accident de la route.....102
3.1.3.1- La conduite en état d'ivresse : un problème de sécurité routière.....102
3.1.3.2- L'étendue de la situation à Cotonou et Abomey-Calavi.....104
3.1.3.3- Les motivations ou raisons de la conduite après consommation d'alcool.....105
La perception du niveau d'ébriété.....105
L'environnement social et la conduite en état d'ivresse. .....107
3.1.3.4- Les conséquences d'une conduite sous l'effet de l'alcool .....108

3.1.4- L'hypovigilance et l'accident de la route ..... 109
3.1.4.1- L'hypovigilance comme cause des accidents de la circulation routière à Cotonou et Abomey-Calavi ..... 109
3.1.4.2- Les accidents de la circulation routière et l'hypovigilance ..... 110
3.2- Accident de la route résultat de l'incivisme des usagers de la route ..... 113
3.3- Accident de la route, un produit de l'intolérance des acteurs ..... 114
**Discussion ..... 116**
**Conclusion ..... 119**
**Chapitre 4 : Construction de l'accident de la route par les représentations sociales des usagers ..... 120**
**Chapitre 4 : Construction de l'accident de la route par les représentations sociales des usagers ..... 120**
**Introduction ..... 120**
4.1- Les perceptions et représentations sociales comme porte d'entrée ..... 121
4.1.1- Expérience directe de l'accident ..... 122
4.1.2- Expérience indirecte de l'accident ..... 124
4.1.3- Contrôle subjectif et la capacité de conduite perçue ..... 126
4.1.4- Fréquence perçue de l'occurrence d'accident ..... 127
4.2-Alitaovi ou démon de la route : une des explications possibles de l'accident ..... 128
4.2.1- La matrice culturelle comme fondement de l'explication des causes d'accidents ..... 128
4.2.3- Accident de la route : réponse surnaturelle à une injustice sociale ..... 134
4.2.4- Accident de la route : résultat d'une action occulte d'un tiers ..... 134
4.2.2- Mesures de sécurisation routière adoptées par les usagers ..... 137
**Discussion ..... 142**
**Conclusion ..... 145**
***Troisième partie : ..... 147***
***Construction institutionnelle des accidents de la circulation routière à Abomey-Calavi et Cotonou ..... 147***
**Chapitre 5 : L'Etat et les politiques de sécurité routière ..... 148**
**Introduction ..... 148**
5.1- La communauté internationale face à l'insécurité routière ..... 149
5.1.1- Les Organisations internationales face à l'insécurité routière ..... 149
5.1.2- Initiatives continentales en faveur de la sécurité routière ..... 150
5.1.2.1- Initiatives régionales ou sous régionales pour la sécurisation routière ..... 151
5.1.2.1.1- CEDEAO ..... 151
5.1.2.1.2- UEMOA ..... 154
5.2- Mise en œuvre des politiques de sécurité routière au Bénin ..... 161
5.2.1- Cadre institutionnel de la sécurité routière ..... 162
5.2.1.1- Les acteurs publics ..... 162
5.2.1.1.1- Le Ministère des Travaux Publics et des Transports ..... 162

La Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT) ..... 162
Le Centre National de Sécurité Routière (CNSR) ..... 164
Service Informatique, Statistique, Etude et Documentation (SISED) ..... 165
Service Prévention Routière (SPR) ..... 166
Le Service d'Exploitation Technique du CNSR : une double responsabilité ..... 167
5.2.1.1.2- Le Ministère de l'Economie et des finances ..... 168
Le service des douanes et l'insécurité routière ..... 168
Tension entre besoins économiques et besoins de sécurité routière ..... 173
5.2.1.1.3- Le Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité Publique et des Cultes (MISPC) ..... 175
5.2.1.1.4- Le Ministère de la Défense Nationale (MDN) ..... 176
5.2.1.1.5- Le Ministère de la Justice ..... 176
5.2.1.1.6- Ministère de la décentralisation et des collectivités locales ..... 176
Les communes d'Abomey-Calavi et de Cotonou ..... 176
5.2.1.2- Les acteurs privés ..... 177
5.2.1.2.1- Les services d'assurance et la sécurité routière ..... 177
5.2.1.2.2- Les auto-écoles ..... 178
5.2.1.2.3- Les Organisations Non Gouvernementales (ONG) et associations ..... 178
5.2.1.3- Insécurité routière au Bénin: de la responsabilité de l'Etat ..... 179
5.2.2- Cadre réglementaire en matière de sécurité routière ..... 180
5.2.3- Limite des solutions proposées ..... 183
5.2.3.1- Retour sur les cadres institutionnel et réglementaire ..... 183
5.2.3.2- Outils de gestion de la sécurité routière ..... 187
5.2.3.3- Absence d'une coordination entre acteurs institutionnels autour de la sécurité routière ..... 189
5.2.3.4- Le Code de la route à Cotonou et Abomey-Calavi : un problème concret de laxisme institutionnel ..... 190

**Discussion ..... 195**

**Conclusion ..... 198**

**Chapitre 6 : accident de la route : résultat combiné de la formation à la conduite automobile et de la répression policière au Bénin ..... 200**

**Introduction ..... 200**

6.1-Le système de délivrance du permis de conduire au Bénin ..... 201
6.1.1-Formation à la conduite automobile en tant qu'éducation sociale ..... 202
6.1.1.1- Acquisition du savoir par l'"apprenti-chauffeur" ..... 202
6.1.1.2- Transmission du savoir-être à l'apprenti-chauffeur ..... 203
6.1.1.3- La transmission du savoir-faire ..... 203
6.1.2- Formation à la conduite automobile dans les auto-écoles ..... 205
6.2.1- La qualité de la formation à la conduite automobile d'aujourd'hui ..... 206
6.2.2-Reformes dans la formation à la conduite automobile : une impasse ? ..... 208
6.2.2.1- Responsabilisation des enseignants de la conduite automobile ..... 208
6.1.4.2- Education routière : déphasage entre la réalité et la prescription ..... 209
6.1.5-Acteurs et stratégies dans la formation à la sécurité routière ..... 211
6.1.5.1- Les auto-écoles ..... 211
6.1.5.2- Les Examinateurs du permis de conduire ..... 211
6.1.6- Examen du permis de conduire, une zone de certitude pour certains candidats ..... 214
6.1.7- Le Permis de conduire au détriment de la sécurité routière ? ..... 216

6.2- La Police face l'insécurité routière à Abomey-Calavi et Cotonou ..... 218
6.2.1- La police et la circulation routière entre Cotonou et Abomey-Calavi ..... 219
6.2.2- Police et l'application des textes sur la sécurité routière ..... 220
6.2.3- La police comme acteur d'insécurité routière ..... 222

**Discussion ..... 227**

**Conclusion ..... 229**

**Chapitre 7 : Discussion et conclusion générales ..... 230**
7.1. Discussion générale ..... 230
7.1.1-Construction sociale de l'insécurité routière ..... 230
7.1.1.2- Accidents de circulation routière sur l'axe Abomey-Calavi/Cotonou comme résultat d'une divergence de logiques d'acteurs ..... 230
7.1.1.2- Accident de la route comme produit des représentations sociales des usagers ..... 234
7.1.2-Construction institutionnelle de l'insécurité routière par l'action publique ..... 237
7.1.2.1- Accident de la route comme résultat de l'action publique de la sécurité routière. ..... 237
7.1.2.2- La formation à la conduite automobile et la répression policière de l'infraction routière comme causes institutionnelles des accidents de la route ..... 239
7.2- Conclusion générale ..... 242

**Références Bibliographiques ..... 250**

**Webographie ..... 269**

**ANNEXES ..... 270**

**Table des matières ..... 317**